

Stadt Konz

Radverkehrskonzept 2020



Stadt Konz

Radverkehrskonzept 2020

Auftraggeber: Stadt Konz
Verbandsgemeindeverwaltung

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Heike Prahlow
Linn Schröder

Hannover, im Juli 2020

Inhalt

1	Ausgangslage und Zielsetzung.....	3
2	Gründe zur Förderung des Radverkehrs.....	5
3	Derzeitige Situation zum Radverkehr in Konz.....	9
3.1	Alltagsradverkehr.....	9
3.2	Radtourismus.....	12
4	Netzkonzeption.....	16
4.1	Grundsätze und Vorgehen.....	16
4.2	Struktur des Radverkehrsnetzes.....	18
5	Maßnahmenkonzeption	20
5.1	Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs	20
5.1.1	Entwicklungen in der StVO	21
5.1.2	Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen.....	22
5.1.3	Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten.....	37
5.1.4	Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen	43
5.2	Generelle Handlungsfelder für Konz.....	50
5.3	Gesamtübersicht Handlungsbedarf Weeginfrastruktur.....	51
6	Weitere Handlungsfelder der Radverkehrsförderung.....	57
6.1	Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)	57
6.1.1	Anforderungen an Fahrradparkanlagen	57
6.1.2	Fahrradparken in Konz.....	60
6.1.3	Zusammenfassung Fahrradparken und weitergehende Empfehlungen.....	66
6.2	Radtourismus und Wegweisung	67
6.3	Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen	71
7	Fazit und Umsetzungsstrategie.....	83

8	Anhänge	87
8.1	Protokolle	88
8.2	Übersichtsplan – Radverkehrsnetz	109
8.3	Übersichtsplan – Handlungsbedarf	110
8.4	Maßnahmentabelle	111
8.5	Querschnitte	157
8.6	Prinzipskizzen	160

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Konz ist mit gut 18.000 Einwohner*innen Verwaltungssitz der Verbandsgemeinde Konz. Südlich von Trier und landschaftlich sehr attraktiv direkt am Zusammenfluss von Saar und Mosel gelegen, ist die Stadt eine der Anliegerstädte der bei Radtouristen äußerst beliebten und hoch frequentierten Saar- und Moselradwege. Im Stadtzentrum sind mit einer relativ ebenen Topographie gute Voraussetzungen zum Radfahren vorhanden. In den umgebenden Stadtteilen, v.a. zum Anschluss des Höhenstadtteils Roscheid, bestehen teilweise größere Höhenunterschiede. Aufgrund der Entwicklung und verstärkten Nutzung elektrisch unterstützter Fahrräder (v.a. Pedelecs), haben entsprechende Anstiege jedoch immer weniger Einfluss auf die Nutzung des Fahrrades in topographisch bewegten Räumen.

Für die Stadt Konz liegt bereits ein Radverkehrskonzept aus 1997 vor. Einzelne der darin enthaltenen Maßnahmen sind bereits umgesetzt. Seitdem haben sich einige Voraussetzungen zum Radfahren und im Bereich der Radverkehrsführung, u.a. durch die immer intensiver geführte Klimadebatte, geändert. Die Qualität von Radverkehrsanlagen ist in den letzten Jahren eine wesentliche Voraussetzung zur Nutzung des Fahrrades im Alltag geworden. Zu nennen sind hier beispielsweise die Pendler Routen oder Radschnellverbindungen, die vielerorts eingerichtet werden.

Das nun vorliegende Radverkehrskonzept aktualisiert das Konzept von 1997 auf Basis der aktuellen Entwicklungen. Dabei greift es die bereits bestehenden Ansätze auf, prüft diese, und ergänzt sie auch um Lösungsvorschläge für Bereiche der Stadt, die damals nicht betrachtet wurden.

Aufgabenstellung und Zielsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes sind:

- vorhandene Überlegungen zum Radverkehrsnetz auf Plausibilität zu prüfen und anhand der definierten wesentlichen Quellen und Ziele zu einem flächendeckenden, integrierten und gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes weiterzuentwickeln,
- die bestehende Situation zum Radfahren in Konz unter dem Aspekt der angestrebten Förderung des Radverkehrs zu erfassen und zu bewerten,
- den Handlungsbedarf für eine sichere und attraktive Führung des Radverkehrs im Zuge des entwickelten Radverkehrsnetzes unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes und der verkehrsrechtlichen Vorgaben aufzuzeigen sowie dabei auch die Erfordernisse der zunehmenden Nutzung von Pedelecs und weiterer Sonderräder (z.B. Lastenräder) zu berücksichtigen,
- geeignete Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen aufzuzeigen und dabei auch den Radtourismus zu berücksichtigen, um zu einem fahrradfreundlichen Klima in der Stadt beizutragen.

Mit dem Radverkehrskonzept soll

- eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Stadt Konz im Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln gegeben sowie die Nutzung bestimmter Förderprogramme ermöglicht bzw. vereinfacht werden,
- die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen städtebaulichen Aktivitäten der Stadt und somit die Kombination von bereits konzipierten Maßnahmen mit anderen Maßnahmen ermöglicht werden.

Das Konzept wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber entwickelt und im politischen Raum vorgestellt und diskutiert.

2 Gründe zur Förderung des Radverkehrs

Die verstärkte Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel bietet neben den klimatischen Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Gemeindeverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen. Die Vorteile einer Fahrradförderung werden auch im Nationalen Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung eingehend dargelegt.

Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität

- Fast jeder kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel nutzen. In einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt können sich auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf dem Fahrrad leichter und sicherer bewegen. Sie sind in geringerem Maß darauf angewiesen, sich von anderen mit dem Auto fahren zu lassen.
- Vor allem auch in Bezug auf den anstehenden demografischen Wandel ist der Radverkehr ein wichtiger Baustein bei der Sicherung der Mobilität und damit der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Es werden zunehmend mehr rüstige Seniorinnen und Senioren - auch aus Gründen der Gesundheitsförderung – mehr Wege mit dem Rad zurücklegen, und dabei verstärkt auch Pedelecs nutzen. Die starke Zunahme der Pedelecnutzung im gesamten Bundesgebiet zeigt, dass diese Entwicklung schon in hohem Maße greift.
- Die Etablierung von Pedelecs bedeutet jedoch auch durchaus mehr Komfortanspruch auf zügiges Fahren und damit hohe Anforderungen an sichere Radverkehrsführungen bzw. attraktive Routen abseits von Hauptverkehrsstraßen (z. B. Fahrradstraßen) sowie an Abstellanlagen.

Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs

- Derzeit enden 40 % aller Fahrten im motorisierten Individualverkehr nach spätestens 5 Kilometern¹. Vor allem diese Strecken bieten sich für die Fahrradnutzung an, so finden 90 % der Fahrten mit dem Rad derzeit in diesem Bereich statt. Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ (2017) zeigen jedoch, dass die Länge der Wege, die mit dem Fahrrad gefahren wird, im Durchschnitt immer weiter anwächst. Durch die zunehmende Bedeutung von Pedelecs ist ein weiteres Wachstum der zurückgelegten Wegelängen zu erwarten. Mit zusätzlichen Reisezeitgewinnen durch den Ausbau der Radinfrastruktur und Radschnellverbindungen kann dieses Potenzial deutlich

¹ Nationaler Radverkehrsplan 2020 (S. 9)

erweitert werden. Weitere Entfernungsbereiche können besonders auch durch eine gute Verknüpfung von Rad und ÖPNV erschlossen werden.

- Durch intensive Radverkehrsförderung können die Mobilitätsanforderungen vor allem im Kurzstreckenbereich bis etwa 5 km kostengünstig ausgebaut werden. Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen bzw. zur Herrichtung durchgängiger Radrouten und deren Pflege sind im Vergleich zu den Wegekosten anderer Verkehrsarten - wie z. B. Kfz - in Bezug auf die Fahrleistung ausgesprochen günstig. Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrradnutzung sind häufig relativ schnell realisierbar.
- Eine Verlagerung des Anteils von Pkw-Kurzstreckenfahrten auf den Radverkehr entlastet nicht nur die Straßen, sondern auch den Parkraum in der Ortsmitte. Außerdem können Kosten für den Ausbau und die Unterhaltung der Kfz-Infrastruktur in erheblichem Ausmaß eingespart werden. Insbesondere eine Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Spitzenzeit kann Ausbaunotwendigkeiten an Knotenpunkten oder die Signalisierung eines Knotens vermeidbar machen. Auch durch die Vermeidung sonst erforderlicher Kapazitätserhöhungen für PKW-Stellplatzanlagen können die Städte Einsparungen erzielen.

Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel

- Der Radverkehr benötigt zum Fahren und Parken im Vergleich zum Autoverkehr nur wenig Platz. So können auf der Fläche eines einzelnen Pkw-Stellplatzes 8 bis 10 Räder abgestellt werden.
- Radfahrende tragen zur Belebung des Gemeindebildes und zur Steigerung der sozialen Kontrolle bei, denn sie sind für andere „sichtbare“ Verkehrsteilnehmende. Fahrräder spielen immer mehr auch als Statussymbole und als Ausdruck urbaner Lebensstile eine Rolle.
- Radfahren spart dem Nutzenden Zeit und Geld. Es ist individuell und zeitlich flexibel. Im innerstädtischen Verkehr bis etwa 4 km ist das Fahrrad dem Auto von Haus zu Haus zeitmäßig oft überlegen.
- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Jahreszeiten und auch für unterschiedliche Witterungsbedingungen. Selbst im Winter nimmt der Alltagsradverkehr - entgegen verbreiteten Einschätzungen - nur geringfügig gegenüber durchschnittlichen Sommermonaten ab.
- Durch die seit einigen Jahren zu verzeichnenden positiven Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität bei Fahrrädern sind Pedelecs auch immer mehr, nicht nur in topografisch bewegten Regionen oder für längere Fahrten (z. B. zum Arbeitsplatz), anzutreffen.

Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor

- Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der zur Stabilisierung und Förderung lokaler und regionaler Wirtschaftsstrukturen beiträgt. Dieses Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.
- Derzeit zeichnet sich in der Gesellschaft ein Wandel bezüglich der bevorzugten Mobilitätsformen ab. Insbesondere jüngere Personen bewegen sich zunehmend multimodal durch die Kommunen, der Führerscheinbesitz nimmt ab und Fahrradfahren liegt zunehmend im Trend. Die gestiegene Wertschätzung des Fahrrades in der Gesellschaft zeigt sich auch an den steigenden Ausgaben für dieses Verkehrsmittel. So investierten die Menschen in Deutschland 2017 durchschnittlich 681 Euro in ihr neues Fahrrad². Vor allem die E-Bike-Verkäufe (in 95 % Pedelecs) legen weiterhin zu. Beispielsweise wurden 2017 in Deutschland über 340.000 E-Bikes produziert.³ Der Bestand an Fahrrädern insgesamt (inkl. E-Bikes) in Deutschland betrug 2017 ca. 72 Mio. Stück, davon waren 3 Mio. E-Bikes.⁴
- Radfahrende stärken den innerstädtischen Einzelhandel. In dem Projekt „Einkaufen mit dem Fahrrad“ in Kiel wurde aufgezeigt, dass die Rad fahrende Kundschaft eher vor Ort einkauft und damit die gewachsenen Einzelhandels-Standorte stärkt. Sie entscheiden sich in der Regel bewusst für das Einkaufen mit dem Fahrrad, kommen häufiger in die Geschäfte und geben auch mehr Geld aus. Durch die zunehmende Verbreitung von Lastenrädern und Anhängern auch im Zusammenhang mit Elektromobilität und damit die Vereinfachung des Lastentransportes ist eine Steigerung des Einkaufsverkehrs mit dem Fahrrad zu erwarten. Dieses Potenzial wird durch den Einzelhandel und Stadtmarketinggesellschaften bislang allerdings häufig unterschätzt.
- Bike+Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Bussen und Bahnen im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich. Im Vergleich zum Park+Ride für Pkw-Nutzende liegen die Investitionskosten für die Fahrradabstellbereiche deutlich niedriger.
- Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. Fast 2 Millionen Deutsche

² Borgstedt, S.; Hecht, J.; Jurczok, F., 2017: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, Heidelberg
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile
(Zugriff: 12.01.2018)

³ Zweirad Industrieverband (ZIV) 2017: Zahlen - Daten-Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland. 1. Halbjahr 2014-2017
http://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PK-EB-2017_ZIV-Statistik_29.08.2017_Presse.pdf (Zugriff: 12.01.2018)

⁴ Statistisches Bundesamt 2017: Laufende Wirtschaftsrechnungen. Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten Gebrauchsgütern, Fachserie 15, Reihe 2

unternehmen jährlich eine mehrtägige Urlaubsreise mit dem Rad. Im Inlandsurlaub nutzt etwa die Hälfte der Deutschen das Fahrrad vor Ort. Seit bekannt ist, dass Fahrradtouristen im Schnitt mehr Geld vor Ort ausgeben als Autoreisende, und in manchen Regionen ein erheblicher Teil der Übernachtungen (z. B. ein Drittel im Münsterland) auf Fahrradtouristen entfällt, werden diese zunehmend umworben.

Regelmäßiges Radfahren ist gesund

- Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor und trägt zur Vermeidung von Übergewicht sowie zur Stärkung des Immunsystems bei. Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) kann schon eine halbe Stunde täglichen Radfahrens, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit, den Blutdruck senken, psychischen Stress abbauen und das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen verringern. Radfahren verbessert die funktionelle Leistungsfähigkeit des Organismus und schont die Gelenke.
- Kinder, die das Fahrrad regelmäßig zum Spiel und zur Fortbewegung nutzen, entwickeln besser als häufig mit dem Pkw gefahrene Kinder Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.
- Eine verbesserte Gesundheit und ein höheres subjektives Wohlbefinden kommen auch den Unternehmen zugute. In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeitenden, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kamen, um die Hälfte. Dementsprechend reduzierten sich auch die Krankheitskosten für Betriebe und Krankenkassen. Durch regelmäßiges Radfahren werden durch die positiven Gesundheitseffekte zusätzlich die gesellschaftlichen Kosten minimiert. Dies wurde in Studien in Norwegen und Finnland belegt.

Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz

- Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Gemeinde und Umwelt nicht mit Schadstoffen. Es ist neben dem zu Fuß gehen die stadtverträglichste Fortbewegung. Damit trägt es zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zur Erreichung der Reduktionsziele bei Schadstoffen bei. Im Nationalen Radverkehrsplan werden anhand von Modellrechnungen die erheblichen Beiträge einer verstärkten Fahrradnutzung zur Minderung der Kfz-bedingten Schadstoffemissionen aufgezeigt.
- Würden beispielsweise die Hälfte aller Pkw-Fahrten unter fünf Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, würde dies eine bundesweite Ersparnis von jährlich 4,5 Mio. Tonnen CO₂ bedeuten. Dieser Wert entspricht etwa der jährlichen CO₂-Emission aller Privathaushalte in Berlin.

3 Derzeitige Situation zum Radverkehr in Konz

Im zentralen Stadtgebiet von Konz bestehen zum Erreichen vieler radverkehrlicher Ziele aufgrund geringer Distanzen und Höhenunterschiede gute Voraussetzungen für die Fahrradnutzung. Zur Erreichung der die Innenstadt umgebenden Stadtteile sind dagegen zum Teil größere Distanzen und Höhenunterschiede zu überwinden. Aufgrund zunehmender Pedelec-Nutzung und der damit verbundenen erleichterten Überwindung größerer Distanzen und Steigungen, ist der Aspekt der Topografie immer weniger als Hinderungsgrund zur Fahrradnutzung zu sehen.

3.1 Alltagsradverkehr

In einigen Straßen in Konz, v.a. in verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo 30-Zonen, ist das Radfahren bereits problemlos im Mischverkehr auf der Fahrbahn möglich.

Für den Alltagsradverkehr wurden durch einzelne Maßnahmen bereits Verbesserungen im Radverkehrsnetz erzielt, die zum Teil auf das Radverkehrskonzept 1997 zurückzuführen sind. So wurde beispielsweise die Brückenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben und somit eine Barriere im Zuge einer wichtigen Achse für den Radverkehr vom Bahnhof zum Marktplatz entfernt. Damit stellt die Brückenstraße mittlerweile eine wertvolle Alternative zur vielbefahrenen Schillerstraße dar. Weiterhin wurden in der Goethestraße eigene Abbiegespuren für den Radverkehr zum Abbiegen in beide Richtungen auf die Schillerstraße markiert, um dem Radverkehr entsprechenden Platz einzuräumen und die Aufmerksamkeit für Radfahrende zu erhöhen.



Bahnhofstraße

Radverkehr im Mischverkehr verträglich



Brückenstraße

Einbahnstraße mit Freigabe für den Radverkehr entgegen der Kfz-Fahrtrichtung



Goethestraße/ Schillerstraße

Markierungslösung zum direkten Abbiegen des Radverkehrs auf der Fahrbahn

Abb. 3-1: Positive Beispiele der Radverkehrsführung in Konz (Alltagsradverkehr)

An vielen Stellen besteht jedoch auch noch Handlungsbedarf. Beispielsweise stellen Belagsschäden und unzureichende Belagsqualität häufig auftretende Mängel dar. Auch sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen häufig unzureichend breit oder bestehen als gemeinsame Anlagen mit dem Fußverkehr.

Auf einigen Hauptverkehrsstraßen mit zum Teil hohen (Schwer-)Verkehrsstärken fehlen Radverkehrsanlagen gänzlich, z.B. im Zuge der Granastraße. Auch im anschließenden Kreisverkehr mit Konzerbrück und Saarstraße fehlt die Berücksichtigung des Radverkehrs. Eine eindeutige (Weiter-)Führung des Radverkehrs, vor allem zum Saarradweg, ist nicht gegeben. Häufig sind in diesen Straßenzügen insgesamt nur geringe Querschnittsbreiten vorhanden.

Darüber hinaus stellen auch Umlaufsperrn und Poller mit unzureichender Durchlassbreite und Sicherung sowie die sehr steilen und schmalen Unterführungen unter der B 51 oder den Gleisen Barrieren für den Radverkehr dar. Ein komfortables Vorankommen ist durch die vorhandenen Schieberampen nicht gewährleistet. Durch die verwinkelte Führung ist ebenfalls eine Einsehbarkeit und somit der Aspekt der sozialen Sicherheit nicht hinreichend gegeben.



Auf der Filzer Kupp
Belagsschäden



Konzerbrück
Unzureichende Breite des Seitenraumes,
Radfahrer absteigen



Saarstraße
Benutzungspflichtige Zweirichtungsführung
innerorts in unzureichender Breite



Granstraße
Mischverkehr bei hohen Kfz-Stärken



Am Luxemburger Damm

Umlaufsperrn mit unzureichender Durchlassbreite



Konstantinstraße

Barriere durch verwinkelte und steile Führung durch den Tunnel

Abb. 3-2: Negative Beispiele der Radverkehrsführung in Konz (Alltagsradverkehr)

3.2 Radtourismus

Aufgrund der Lage an Mosel und Saar und der daran verlaufenden touristischen Radfernwege hat der Radtourismus auch für die Stadt Konz eine bedeutende Rolle. Beide Radfernwege sind im Stadtgebiet Konz selbstständig entlang der Wasserläufe geführt und von Rast- sowie Informationsmöglichkeiten gesäumt.



Moselradweg

Sitzgelegenheiten entlang des Moselradweges, häufig in Kombination mit Fahrradabstellanlagen



Informationstafeln

**Saarradweg**

Attraktive, abschnittsweise selbständig geführte Wege entlang der Flussläufe



Rastmöglichkeiten für Fahrradtouristen

Abb. 3-3: Positive Beispiele der Radverkehrsführung in Konz (Radtourismus)

Jedoch wurde auch an den touristischen Radverkehrsadern Handlungsbedarf festgestellt. So hat das vorhandene Gelände an Abschnitten des Moselradweges eine unzureichende Höhe. Auch ist der Belag durch Wurzelaufrühe beschädigt, sodass das Radfahren an diesen Stellen weniger angenehm ist.

Vor allem am Saarradweg sind in einigen Abschnitten Engstellen vorhanden, bei denen durch eine Mittelmarkierung ein Zusammenstoßen mit entgegenkommenden Radfahrenden verhindert werden soll. Durch zum Teil enge Kurven und Bewuchs sind dort zusätzlich die Sichtbeziehungen stark eingeschränkt.

**Moselradweg**

Unzureichende Geländerhöhe



Belagsschäden durch Wurzelaufrüch

**Saarradweg**Unzureichende Breite,
eingeschränkte Sichtverhältnisse in
Kurvenbereichen

Abb. 3-4: Negative Beispiele der Radverkehrsführung in Konz (Radtourismus)

Radfernwege weisen ein großes Potenzial für die an ihrem Verlauf liegenden Städte auf. Um dieses zu nutzen, müssen die Radtourist*innen jedoch auch ausreichend informiert und durch deutliche Hinweise auf Angebote in den Städten geleitet werden. Die Verbindungen von Saar- und Moselradweg in das Stadtgebiet von Konz sind weder gut ausgeschildert, noch einladend und verkehrssicher ausgestaltet. Entlang der Saarstraße fehlen Querungsmöglichkeiten. Die im Zuge des Moselradweges vorhandenen Tunnel zur Unterführung der B 51 sind zu schmal ausgebaut. Generell fehlt eine komfortable Führung in das Zentrum von Konz.

Um Radtouristen vermehrt anzuziehen, bedarf es in Konz aber auch entsprechender Angebote und einer generellen städtebaulichen Entwicklung. Letztere sollte im Rahmen eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes betrachtet werden.



Unterführung B 51, Merzlicher Straße

Wenig einladende und unauffällige Unterführung vom Moselradweg Richtung Konzer Innenstadt



Unterführung B 51, Merzlicher Straße

Die Unterführung wird sowohl von Radfahrenden als auch von zu Fuß Gehenden genutzt und bietet keine ausreichenden Breiten und Höhen



Auffahrt Saarradweg zum Kreisverkehr Granastraße

Fehlende Berücksichtigung des Radverkehrs zur Weiterfahrt in die Konzer Innenstadt

Abb. 3-5: Unzureichende Anbindung des Mosel- und Saarradweges an das Zentrum von Konz

4 Netzkonzeption

Das im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelte Radverkehrsnetz für Konz hat zum Ziel, innerhalb des Stadtgebietes sinnvolle, verständliche, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr aufzuzeigen. Diese sollen so realisiert werden, dass sie den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen gerecht werden. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet dabei empfohlene Radverbindungen, die dem Radverkehr nach Beseitigung des festgestellten Handlungsbedarfes möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten. Den Radfahrenden stehen natürlich auch weiterhin alle Fahrbeziehungen offen.

Das Radverkehrsnetz verbindet insgesamt die einzelnen Stadtteile untereinander sowie mit dem zentralen Versorgungsbereich (Innenstadt) und den S-Bahn-Halten. Darüber hinaus werden wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs (z. B. öffentliche Einrichtungen, Einzelhandelsschwerpunkte, Schulstandorte sowie Freizeiteinrichtungen) angebunden. Auch die Anbindung der Stadt Konz an die Nachbarkommunen ist über das Landesradnetz sowie Pendler-Radrouten berücksichtigt. Letztere befinden sich zum Zeitpunkt der Konzepterstellung in der Entwicklung und sollen zeitnah eingerichtet werden. Konz ist hierüber vom Bahnhof in Richtung Trier angebunden.

Im Vordergrund der Planungsüberlegungen steht dabei der Alltagsradverkehr, einbezogen werden jedoch auch die bestehenden Freizeitrouten.

Durch die Entwicklung und anschließende Realisierung dieses Radverkehrsnetzes kann

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

Damit trägt die Etablierung des Radverkehrsnetzes ganz wesentlich zur Steigerung der Attraktivität und Sicherung des Radverkehrs in Konz bei und ist somit die zentrale Grundlage der Radverkehrsförderung.

4.1 Grundsätze und Vorgehen

Das Radverkehrsnetz für Konz soll im Grundsatz möglichst die folgenden Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung erfüllen:

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut "merkbar" Richtungsänderungen.

- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Bevorzugung von Führungen über verkehrs- und emissionsarme Straßen, soweit andere wichtige Anforderungen damit vereinbar sind und Sicherstellung einer durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit (z. B. auch Überquerung von Barrieren).
- Die Streckenführung orientiert sich an vorhandenen und, soweit möglich, im Bestand gut nutzbaren Straßen und Wegen und greift Führungen auf, die bereits bewährte Verbindungen für den Radverkehr darstellen.
- Eine Führung über hoch belastete und für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen, erfordert im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs.
- Insbesondere straßenbegleitende oder selbständige Radverkehrsanlagen sollen über ausreichende Breiten für ein Nebeneinanderfahren oder Überholen von Radfahrenden ohne Benachteiligung oder Gefährdung der zu Fuß Gehenden verfügen.
- Keine "Aussparung" von Radverkehrsführungen in Problembereichen - im Sinne der Führungskontinuität.
- Gut befahrbarer Belag aller Verkehrsflächen für Radfahrende und stoßfreie Übergänge (z. B. stoßfreie Bordsteinabsenkungen, kein Aufeinandertreffen verschiedener Neigungen).
- Ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.).

Die Netzkonzeption für Konz erfolgte auf Basis einer umfassenden Quell- Zielanalyse. Berücksichtigung fanden dabei die Wohngebiete als Quellen des Radverkehrs und definierte Ziele wie die Bahn-Halte, Schulen, öffentliche Einrichtungen, Freizeit- und Erholungsstandorte sowie bedeutende Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandorte.

Des Weiteren wurde eine Analyse des bereits vorhandenen radverkehrlichen Angebotes zu Grunde gelegt. Hierbei wurden v.a. das bestehende Radwegenetz aus dem Radverkehrskonzept 1997 sowie die überregionalen touristischen Radwege und Anschlüsse an Nachbarkommunen (v.a. über Pendler-Radrouten) berücksichtigt. Die Netzelemente des Bestands wurden auf Plausibilität geprüft und um weitere Netzbestandteile zur Anbindung der definierten Quellen und Ziele ergänzt. In einem Workshop mit Beteiligung der wesentlichen Akteure zum Radfahren in Konz und der Bevölkerung wurden weitere wichtige Verbindungen aufgezeigt und im Netzentwurf ergänzt. Bei einer abschließenden Plausibilitätsprüfung, bei der v.a. Verbindungen,

Das nach den skizzierten Grundsätzen entwickelte Radverkehrsnetz für die Stadt Konz umfasst innerhalb des Stadtgebietes eine Länge von ca. 68 km.

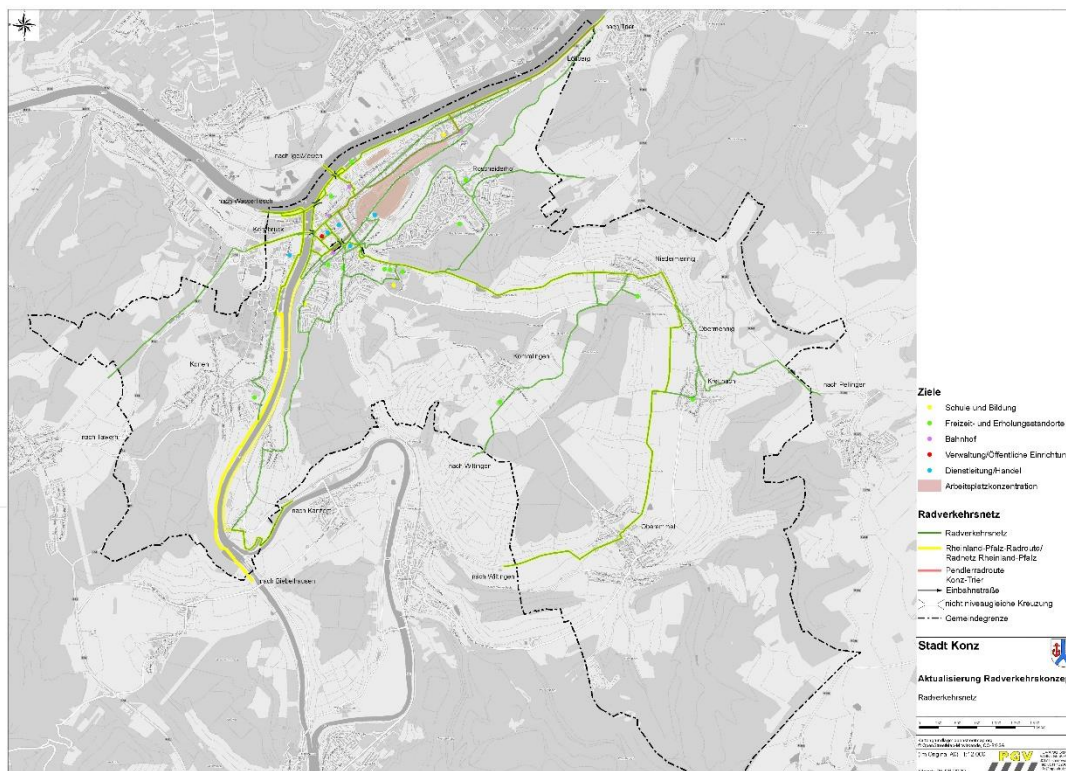


Abb. 4-2: Radverkehrsnetz der Stadt Konz

Das Radverkehrsnetz der Stadt Konz ist im Innenstadtbereich stärker verdichtet, um die vorhandenen radverkehrlichen Ziele anzubinden. Die Anbindung an die weiteren Ortsteile sowie an Nachbarkommunen erfolgt über einzelne Verbindungen (v.a. Pendler-Radrouten, Rheinland-Pfalz-Radrouten sowie Radnetz Rheinland-Pfalz), die in verschiedene Richtungen aus dem Stadtgebiet herausführen und von überregionaler Bedeutung sind. Hierin enthalten ist ein Teil des Saar-Radweges (beidseitig der Saar), sowie ein Abschnitt des Mosel-Radweges (im Konzer Stadtgebiet südlich der Mosel). Außerhalb des zentralen Stadtgebietes ist das Radverkehrsnetz weitmaschiger und geprägt durch die bewegte Topographie. Wenn möglich verläuft es auf Verbindungen mit geringen Steigungen. Generell bilden Bahntrassen, die das Stadtgebiet durchlaufenden klassifizierten Straßen und die Wasserläufe Barrieren für den Radverkehr.

Grundsätzlich gilt, dass ein Radverkehrsnetz kein statisches Gebilde darstellt, sondern stetig den aktuellen Anforderungen bzw. neuen Planungen und Umbauten im Wegenetz angepasst werden sollte.

5 Maßnahmenkonzeption

Der Radverkehr soll in Konz 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 die landesweiten Vorgaben und Regelungen zu berücksichtigen.

Die Grundlagen bzw. die Aussagen der aktuellen Richtlinien sind nachfolgend zusammenfassend aufgeführt. Diese bilden die Grundlage für die anschließend aufgezeigten Grundsätze der Maßnahmenplanung für Konz sowie für den festgestellten Handlungsbedarf nebst Prioritäten und Kostenschätzung (tabellarische Auflistung siehe Anhang). Der Konkretisierungsgrad der Maßnahmen entspricht dabei dem eines Rahmenkonzeptes zum Radverkehr. Im Einzelnen bedürfen die Maßnahmen vor der Umsetzung der kleinräumigen Überprüfung sowie der entwurfs- und verkehrstechnischen Präzisierung.

5.1 Aussagen der aktuellen 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.

Die wichtigsten Grundsätze der aktuellen ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich. Kein Ausklammern von Problembereichen!
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage.
- Keine Kombination von Mindestelementen, d. h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur zu erreichen, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch gut akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

5.1.1 Entwicklungen in der StVO

Seit der Herausgabe von ERA 95⁵ und der StVO-Novelle 1997 liegen umfängliche praktische Erfahrungen mit den neuen Regelungen sowie neue Erkenntnisse z. B. zum Einsatz von Schutzstreifen, zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren und zur Öffnung von Einbahnstraßen vor. Darauf aufbauend trat im April 2013 eine Neufassung der StVO in Kraft, die auch wesentliche Anpassungen der Regelungen zum Radverkehr enthält. Ziel dieser Bestimmungen ist es u. a., eine Überregelung abzubauen und den örtlichen Dienststellen wieder mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz angepasster Lösungen zu geben.

Übersicht über die wichtigsten Änderungen in der StVO (StVO-Neufassung 2013 und VwV-StVO 2009):

- Generell gilt nach der VwV-StVO für die Anordnung von Verkehrszeichen: Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs.
- Anpassungen der Bestimmungen zur Radwegebenutzungspflicht. Beispielsweise dürfen Radwege nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind.
- Keine „Rangordnung“ zwischen Radweg und Radfahrstreifen.
- Verzicht auf an Kfz-Stärken orientierte Einsatzgrenzen für Radfahrstreifen, Schutzstreifen und qualitative Maßangaben.
- Einführung eines Parkverbots auf Schutzstreifen.
- Rechtliche Erleichterungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen und Schutzstreifen durch Ausnahme von den Bestimmungen.
- Markierung von Radverkehrsfurten auch bei Gehwegen mit zugelassenem Radverkehr im Zuge von Vorfahrtstraßen.
- Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (Z 240 StVO) müssen Radfahrende bei Bedarf Ihre Geschwindigkeit an den Fußverkehr anpassen.
- Benutzungsrecht für die Benutzung linker Radwege mit Zusatzzeichen.
- Klarere Regelungen zum Linksabbiegen mit flexiblerem Einsatz des direkten Linksabbiegens.
- Radfahrende müssen sich nicht mehr nach Fußverkehrssignalen richten. Für die gemeinsame Signalisierung mit zu Fuß Gehenden sind Kombisignale notwendig.
- Keine Priorisierung der verschiedenen Möglichkeiten zum Linksabbiegen.

⁵ Derzeit aktuell gelten die ERA (2010), die sich mittlerweile auch wieder in Überarbeitung befinden. In Expertenkreisen werden aktuell die „ERA 2020“ vorbereitet, in die u. a. auch Erkenntnisse zu den Anforderungen eines zukünftig stärker und schneller werdenden Radverkehrs sowie der E-Mobilität (Pedelects) einfließen.

- Busfahrstreifen nur, wenn sichere Radverkehrsführung möglich ist.
- Weniger starre Vorgaben zur Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr.
- Benutzung von Radwegen durch Inline-Skater in bestimmten Fällen bei entsprechender Ausschilderung möglich.

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 sowie weitere Vorgaben zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aufgehört.

In der im April **2020 eingeführten StVO** gibt es weitere Neuerungen den Radverkehr betreffend. Diese umfassen neben der Klarstellung, dass Nebeneinander fahren generell möglich und gestattet ist, die Einführung einer Fahrradzone sowie eines Grünpfeils für den Radverkehr. Darüber hinaus wird der Überholabstand u.a. für Radfahrende 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. Als neue Verkehrszeichen werden Sinnbilder für Lastenfahräder und Radschnellwege eingeführt.

Im Folgenden wird der aktuelle Kenntnisstand zur Radverkehrsführung, wie er sich aus den geltenden StVO und VwV-StVO sowie den aktuellen Regelwerken (insbesondere RAS 06 und ERA 2010) ergibt, dargestellt. Die Aussagen bilden damit eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen im vorliegenden Radverkehrskonzept.

5.1.2 Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zwingen auf Hauptverkehrsstraßen oft zu Kompromissen in der Gestaltung des Straßenraumes und damit auch in der Führung des Radverkehrs. Generell ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen anzustreben. Eine schematische Anwendung des Trennungsprinzips ist aber häufig auf Grund zu beachtender Randbedingungen nicht realisierbar oder nicht angemessen.

Grundsätzliche Vorgaben

Vorrangig gilt es, im gesamten Stadtgebiet eine sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten. Für Radverkehrsanlagen sind deshalb die Grundanforderungen **Erkennbarkeit**, **Begreifbarkeit** und **Befahrbarkeit** zu beachten. Für Knotenpunkte und Grundstückszufahrten ist darüber hinaus die Gewährleistung des **Sichtkontaktes** von hoher Bedeutung. Im Sinne einer absehbaren Umsetzbarkeit und aus Kostengründen haben wiederum am Bestand orientierte Verbesserungsvorschläge Vorrang vor solchen, die einen weitgehenden Umbau der Straße erfordern. Gleichzeitig sind die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen.

- Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Zur Führung des Radverkehrs steht dabei eine Vielzahl möglicher Radverkehrsanlagen mit bzw. ohne Benutzungspflicht zur Verfügung:

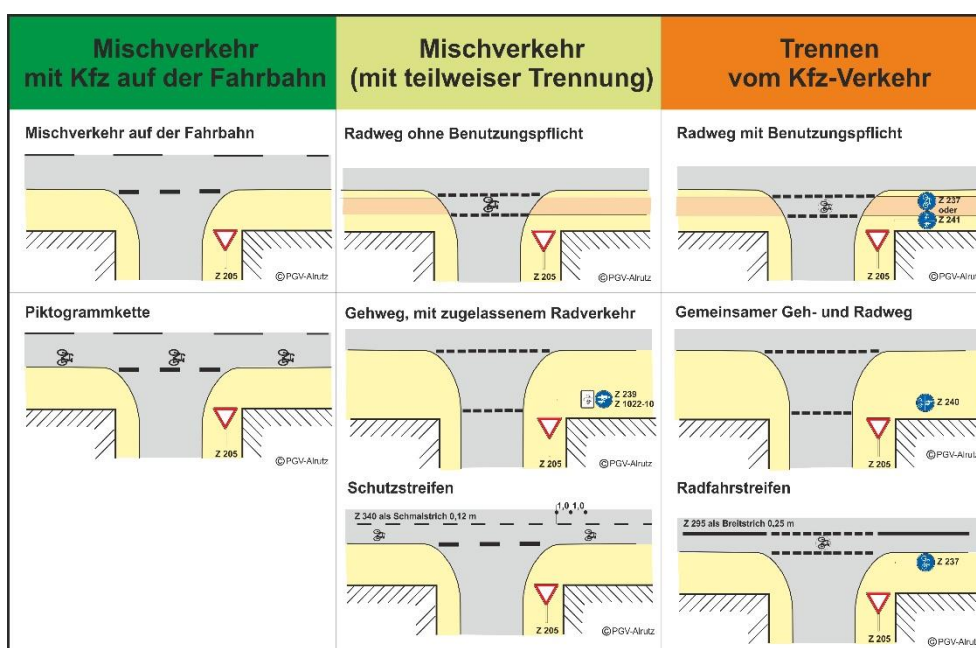


Abb. 5-1: Übersicht Führungsformen Radverkehr

Die Vorauswahl der vorzusehenden Radverkehrsführung erfolgt nach den Vorgaben der ERA 2010.

Die nachfolgend aufgezeigten Belastungsbereiche ermöglichen eine Orientierung, welche Radverkehrsführungen angemessen sein können. Die Übergänge sind jedoch nicht als harte Grenzen zu verstehen.

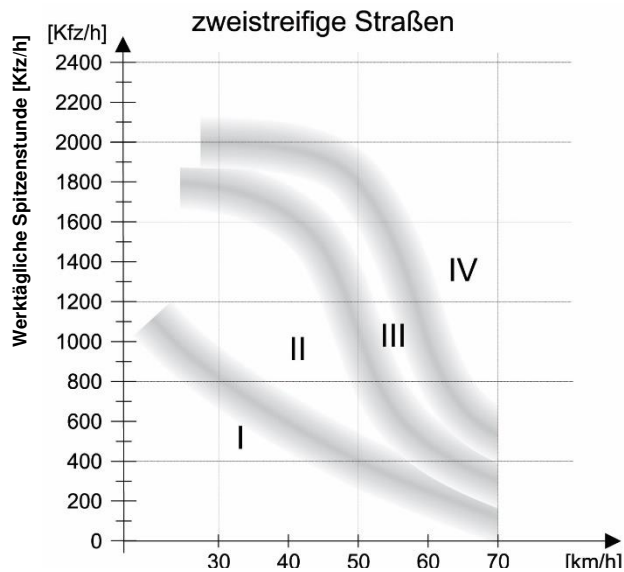


Abb. 5-2: Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, S. 19, Bild 7)

Belastungsbereich I

Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)

Belastungsbereich II

- Schutzstreifen
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radverkehr frei“
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Kombination Schutzstreifen und Gehweg, Radverkehr frei
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht

Belastungsbereich III

eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage kann angemessen sein

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg

Belastungsbereich IV

eine Radwegebenutzungspflicht ist in der Regel erforderlich

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg

- Die **Wahl der geeigneten Radverkehrsanlage** ist darüber hinaus von folgenden Kriterien abhängig:
 - Flächenverfügbarkeit
 - Schwerverkehrsstärke
Je mehr Schwerverkehr, desto eher ist die Seitenraumführung zu favorisieren
 - Kfz-Parken
Je höher die Parknachfrage und je häufiger Parkwechselforgänge stattfinden, desto eher empfiehlt sich die Seitenraumführung
 - Anschlussknotenpunkte
Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher ist die Fahrbahnführung zu wählen.
- Gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts die Ausnahme und nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen vorzusehen. Außerorts sind sie die Regel.
- Im Regelfall kommt **innerorts** aus Sicherheitsgründen an Hauptverkehrsstraßen mit straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen **die richtungstreue Führung** zum Einsatz.
- Der **Ausbau von Radverkehrsanlagen** richtet sich nach den Vorgaben der RAST 06 und den ERA 2010.
Im Verlauf wichtiger Haupttrouten, bei größerem Radverkehrsaufkommen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung können auch größere Breiten erforderlich werden. Die Mindestwerte lassen sich aus der VwV-StVO bzw. den Regelwerken ableiten. Folgende **Breiten** sind danach vorzusehen:

	Regelbreite	Mindestbreite
Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	2,00 (1,60*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
Zweirichtungsradweg	2,50 (2,00*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
Radfahrstreifen	1,85 m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
Schutzstreifen	1,50 m	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt)
Gemeinsamer Geh- u. Radweg	≥ 2,50 m	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)
* bei geringer Radverkehrsbelastung		

Tab. 5-1: Regelbreiten für innerörtliche straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RAST 06 bzw. ERA 2010

Folgende Breiten für **Sicherheitstrennstreifen** sind bei der Planung zusätzlich zu berücksichtigen:

- 0,5 - 0,75 m zum Längsparken
- 0,75m zum Schräg-/Senkrechtparken (1,10 m inkl. Überhangstreifen bei baulichen Anlagen)
- 0,50 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Einrichtungsverkehr)
- 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Zweirichtungsverkehr)
- 1,75 m bei Landstraßen

Für an Radwege angrenzende Gehwege (beidseitig) sind Mindestbreiten von 2,30 m vorzusehen, darin enthalten ist ein Begrenzungstreifen zum Radweg (0,30 m) sowie ein Hausabstand von 0,20 m.

- Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen haben eine eindeutige, an den jeweiligen Einmündungen sich wiederholende **Beschilderung**, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.
- An stark frequentierten Grundstückszufahrten soll der **Radwegebelag durchgeführt** werden, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen. Alternativ können Piktogramme oder Furten markiert werden.

Das Radwegniveau sollte durchgängig sein, also **keine Absenkungen** im Zuge der Grundstückszufahrten. Möglich ist dies z. B. durch den Einsatz von Rampensteinen an den Grundstückszufahrten.



Abb. 5-3: Grundstückszufahrten mit Rampenstein (Soltau)

An Gefahrenstellen, wie z. B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, soll die Sicherheit durch eine Roteinfärbung erhöht werden.

Die Einhaltung von Regelmanßen bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Radverkehrsanlagen ist insbesondere unter dem Vorzeichen einer **Zunahme von Pedelecs** von Bedeutung. Das Geschwindigkeitsniveau auf Radwegen wird dadurch

generell höher und es kommt häufiger zu Überholungen mit u. U. deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

Abgeleitet aus den bisher aufgeführten Vorgaben lassen sich folgende Empfehlungen und Regelungen zur Führung auf Hauptverkehrsstraßen zusammenfassen:

Bauliche Radwege

Sofern bauliche Radwege in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können und eine sichere und akzeptable Führung an den Knotenpunkten erzielbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Es sind dafür aber bestimmte Voraussetzungen nötig. Dazu gehören insbesondere

- gute Sichtbeziehungen und eine deutliche Kennzeichnung des Radweges an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückszufahrten, Knotenpunkte),
- ein Sicherheitstrennstreifen als Abtrennung zum ruhenden bzw. zum fließenden Kfz-Verkehr und
- eine Breite von Radweg und Gehweg, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht.⁶

Zwischen Rad- und Gehweg soll gemäß RASt und ERA ein taktil erfassbarer Streifen von mindestens 0,30 m Breite angelegt werden, der der Gehwegbreite zuzurechnen ist (Abb. 5-4). Besondere Sorgfalt im Streckenverlauf ist bei baulichen Radwegen insbesondere an Haltestellen des ÖPNV, Engstellen und Radwegenden erforderlich. Hierzu gibt die ERA besondere Hinweise.



Abb. 5-4: Vom Gehweg getrennter Radweg (Leipzig)

⁶ Regelbreite von Radwegen vgl. Tab. 5-1

Exkurs: Radwegebenutzungspflicht

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge – die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nach § 45 Absatz 9 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutverletzung (hier insbesondere von Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmenden) erheblich übersteigt.⁷

Innerorts ist dies in der Regel nur bei Vorfahrtstraßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen gegeben.

Für die Bewertung einer Anordnung der Benutzungspflicht sind neben dem Kriterium der Gefahrenlage auch die entwurfstechnischen Mindestanforderungen gemäß VwV-StVO § 2 zu Absatz 4 Satz 2 zu prüfen.

Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist demnach an hohe Anforderungen gebunden und verkehrsrechtlich als Ausnahmefall zu bewerten. Sie ist in jedem örtlichen Einzelfall zu prüfen und zu begründen.

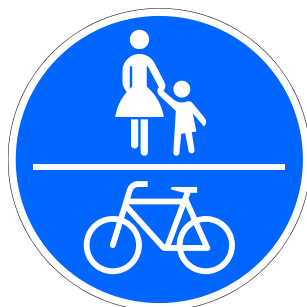
Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in den ERA 2010 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht werden mit den Zeichen 237 („Radweg“), 240 („Gemeinsamer Geh- und Radweg“) oder 241 („Getrennter Geh- und Radweg“) VwV-StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist. Nach der Neufassung 2009 der VwV-StVO wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen.

⁷ Nach einer Änderung der VwV-StVO vom Dezember 2016 sind innerörtliche Radfahrstreifen und außerörtliche Radwege von dieser Bestimmung ausgenommen. Die Empfehlungen dieses Gutachtens berücksichtigen diese Neuerung.



Zeichen 237 VwV-StVO
„Radweg“



Zeichen 240 VwV-StVO
„Gemeinsamer Geh- und Radweg“



Zeichen 241 VwV-StVO
„Getrennter Geh- und Radweg“

Abb. 5-5: Verkehrszeichen zur Anordnung der Benutzungspflicht gemäß VwV-StVO



Abb. 5-6: Benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können als nicht mit Verkehrszeichen gekennzeichnete Radwege Bestand haben. Radfahrende dürfen sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt in Frage

- auf Straßen, an denen ein benutzungspflichtiger Radweg erforderlich wäre, aber der vorhandene Radweg wegen einer Unterschreitung der Anforderungen nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden kann,
- auf Straßen mit vorhandenem baulichem Radweg, auf denen eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist und
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, auf denen zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrenden aber, z. B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung, ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmenden durch ihren Belag oder eine Markierung erkennbar. Sie sind verkehrsrechtlich ebenso Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmenden oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

Sind die Breiten im Seitenraum zu gering für Fuß- und Radverkehr und ein Ausbau nicht möglich, sollte der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt und der vorhandene bauliche Radweg aufgegeben werden. Damit eine vollständige Aufhebung eines bestehenden baulichen Radweges nachvollziehbar wird, wird empfohlen, den Belag des Radweges zumindest im Bereich vor und nach jeder Einmündung zu entfernen und Gehwegbelag einzubauen. Im Zuge von Sanierungen des Gehweges sollte dann auch der übrige Radweg entsprechend umgebaut werden. Sofern der Radweg im Seitenraum nur markiert ist, sollte die Markierung kurzfristig durchgängig entfernt werden. Eventuell können die Flächen auch für das Kfz-Parken umgenutzt werden.



Abb. 5-7: Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)

Bei Aufhebung der Benutzungspflicht und Beibehaltung des baulichen Radweges als nicht benutzungspflichtige Anlage ist vor allem auch die „duale“ Führung an signalisierten Knoten zu berücksichtigen. Hier kann es durch die unterschiedlichen Grünzeiten für Radfahrende auf der Fahrbahn bzw. auf Radwegen zu Unsicherheiten bzw. Konflikten kommen. Dieser Problematik ist insbesondere durch eine intensive Information der Bevölkerung über die Änderungen im Verkehrsablauf entgegenzutreten.

Zweirichtungsrادwege sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen in „linker“ Richtung nur benutzt werden, wenn dies mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist. Gemäß StVO kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (Vz 1022-10) erfolgen (dann also nur „Benutzungsrecht“, keine „Benutzungspflicht“). Für Zweirichtungsrادwege gelten spezielle Anforderungen bzgl. der Breite.

Eine besondere Kennzeichnung an Knotenpunkten, die den Kfz-Verkehr auf Radverkehr aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Dazu bieten sich neben der verkehrsrechtlich erforderlichen Beschilderung auch entsprechende Markierungen auf den Radverkehrsfurten an. Am Anfang und Ende eines Zweirichtungsrادweges ist eine sichere Überquerungsmöglichkeit zu schaffen.



Abb. 5-8: Zweirichtungsrادweg (Hemer)

Markierte Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn

Radfahrstreifen (Regelbreite 1,85 m inkl. Markierung) sind auf der Fahrbahn durch Breitstrich (0,25 m) abmarkierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für Radfahrende. Die Bestimmungen der VwV-StVO 2009 enthalten für Radfahrstreifen keine zahlenmäßig fixierten Belastungsgrenzen mehr. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollen die Radfahrstreifen allerdings breiter ausgebildet werden, oder es ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr erforderlich.

Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrenden und Radfahrenden sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche

Radverkehrsabwicklung. Wesentlich ist ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,75 m, mindestens jedoch 0,50 m. Im Vergleich zu Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller zu realisieren. Vorteile gegenüber Radwegen haben sie wegen des besseren Sichtkontaktes zu Kraftfahrzeugen vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten.



Abb. 5-9: Radfahrstreifen (Stuttgart)

Schutzstreifen (Regelbreite 1,50 m) sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Breite 12,5 cm, Verhältnis Strich/Lücke 1:1) Bereiche der Fahrbahn als „optische Schonräume“ zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich indirekt aus dem Rechtsfahrgebot.

Schutzstreifen können unter bestimmten Voraussetzungen auf der Fahrbahn markiert werden, wenn die Anlage benutzungspflichtiger Radwege oder Radfahrstreifen nicht möglich oder nicht erforderlich ist. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr (z. B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse) ist - anders als bei Radfahrstreifen - bei Bedarf erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) sollte nach Möglichkeit jedoch in der mittigen Fahrgasse abgewickelt werden, die deshalb so breit sein muss, dass sich hier zwei Pkw begegnen können. Schutzstreifen eignen sich vor allem für Straßen mit relativ engen Querschnitten.



Abb. 5-10: Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz (Hildesheim)



Abb. 5-11: Schutzstreifen auf Gleisbrücke Granstraße

Weitere Empfehlungen zu Schutzstreifen sind:

- Schutzstreifen können auch bei hohen Kfz-Stärken deutlich über 10.000 Kfz/24Std. angelegt werden, wenn die Anlage von ausreichend breiten, den Anforderungen der StVO genügenden Radwegen oder Radfahrstreifen nicht in Frage kommt. Bei geringeren Verkehrsstärken können sie sinnvoll sein, um Radfahrenden anstelle des reinen Mischverkehrs einen verbesserten Schutz zu schaffen.
- Schutzstreifen sollen in der Regel eine Breite von 1,50 m haben. Ein Mindestmaß von 1,25 m darf nicht unterschritten werden.
- Bei hohen Verkehrsstärken sollten möglichst Breiten, die über den Mindestwerten liegen, gewählt werden.

- Die mittlere Fahrgasse sollte bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m (Begegnung zweier Pkw) breit sein. Ab einer Fahrgassenbreite von 5,50 m darf eine mittlere Leitlinie angelegt werden. Oft empfiehlt sich aber innerorts, dann darauf zu verzichten.
- Der Einsatz von Schutzstreifen kommt auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen sowie in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten in Frage.
- Bei angrenzenden Parkständen soll die Fläche für den Radverkehr 1,75 m betragen, nach RAS 06 kann dies mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen gewährleistet sein.
Nach den ERA 2010 sind für Straßen mit höherem Parkdruck bzw. häufigen Parkwechsellvorgängen nach Möglichkeit Gesamtbreiten von 3,75 bis 4,00 m vorzusehen (Parkstand + Sicherheitstrennstreifen + Schutzstreifen).
- Neben Mittelinseln kann der Schutzstreifen bei einer Fahrstreifenbreite von mindestens 3,75 m durchlaufen. Andernfalls sollte er zur Verdeutlichung der Situation eher unterbrochen werden.
- An Knotenpunkten ist die Schutzstreifenmarkierung fortzuführen.
- Schutzstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Radverkehrspiktogramm und ggf. Richtungspfeil zu kennzeichnen. Eine Roteinfärbung sollte jedoch nicht vorgenommen werden.

Nach der StVO-Neufassung 2013 gilt ein grundsätzliches Parkverbot auf Schutzstreifen. Vereinzelter Haltebedarf ist kein Ausschlussgrund für die Anlage von Schutzstreifen. Bei Bedarf ist durch eine geeignete Ausschilderung von Haltverboten in Verbindung mit entsprechender Überwachung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutzstreifen durchgängig zu allen radverkehrsrelevanten Tageszeiten den Radfahrenden zur Verfügung steht.

Rechtlich möglich ist die Kombination eines Schutzstreifens mit einem Gehweg mit zugelassenem Radverkehr. So können den Radfahrenden je nach individuellem subjektivem Sicherheitsgefühl auf der gleichen Straße verschiedene Führungsformen angeboten werden. Nach den ERA 2010 wird diese Kombination empfohlen, wenn damit

- den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen des Radverkehrs (z. B. Schülerinnen, Schüler und Berufstätige) oder
- zeitlich differierenden Verkehrszuständen (Stauvorbeifahrt auf dem Gehweg bzw. zügige Führung auf der Fahrbahn) oder
- örtlichen Besonderheiten

besser entsprochen werden kann. Diese Lösung bietet sich vor allem auch bei hoher Kfz-Belastung von über 10.000 Kfz/Tag an.



Abb. 5-12: Kombination von Schutzstreifen mit Gehweg, Radverkehr frei (Hameln)

Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Die Anlage eines **gemeinsamen Geh- und Radweges** (Z 240) kommt innerorts in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß VwV-StVO aber nur in Frage, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der zu Fuß Gehenden vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen.



Abb. 5-13: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Konz, Saarradweg)

Ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar, kommt auch **die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg** mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ in Betracht. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht ohne Benutzungspflicht auf dem

Gehweg eröffnet. Hierbei ist die Verträglichkeit des Radverkehrs mit dem Fußverkehr als oberstes Gebot zu verstehen. Daher dürfen Radfahrende auch nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z. B. Bordsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren.



Abb. 5-14: Gehweg, Radverkehr frei (Gröbenzell)

Diese Lösung eröffnet insbesondere Radfahrenden, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Gehwegnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen.

Auch wenn für diese Lösung in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen Geh- und Radwegen erforderlich. Das bedeutet, dass für die Freigabe eines Gehweges für den Radverkehr die Breiten eines gemeinsamen Geh- und Radweges gemäß VwV-StVO als Mindestvoraussetzung erfüllt sein müssen.

Verkehrsrechtlich ist abzuklären, ob statt einer Ausweisung als Gehweg mit durch Zusatzschild zugelassenem Radverkehr auch eine Regelung als „**nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg**“ in Betracht kommt. Diese Möglichkeit wurde vom BMVI auf einer Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO vom Mai 2017 eingeräumt.

Dazu ist in regelmäßigen Abständen eine Piktogramm-Kombination aus den Sinnbildern Fußgänger und Radfahrer mit einem getrennten Querstrich dazwischen (analog Zeichen 240 StVO) aufzubringen. Die Regelung ist auch für linke Radwege möglich. Einer Beschilderung bedarf es nicht. Vorteil dieser Lösung ist, dass die formale Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr, wie bei einer Beschilderung als Gehweg/Radverkehr frei, entfällt.



Abb. 5-15: Bei nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen aufzubringendes Piktogramm
 (Quelle links: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (Hrsg.) (2017): Zeitschrift „nahmobil“ Heft 09 2017, S. 40)
 rechts: Piktogramm in Trier, im Zuge des Moselradweges)

5.1.3 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Die Hauptprobleme zur Realisierung anspruchsgerechter Radverkehrsführungen stellen sich an den Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen dar. Insbesondere bei der Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen können entwurfsabhängig erhebliche Probleme auftreten, die in der Regel mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zu den Kraftfahrern zusammenhängen.

Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist die Verdeutlichung des Vorranges der Radfahrenden gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Radverkehrsfurt und der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrenden von großer Bedeutung. Der Verlauf und die Ausbildung der Radverkehrsanlage müssen die jeweiligen Vorfahrtverhältnisse verdeutlichen.

Diesen Grundsätzen trägt bereits die StVO-Novelle von 1997 Rechnung und bestimmt eine sichere Knotenpunktführung zu einem wichtigen Kriterium für die Frage, ob ein Radweg als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden kann. Für die Führung des - abbiegenden - Radverkehrs werden in der VwV-StVO (zu § 9 StVO) verschiedene Möglichkeiten genannt. So ergeben sich im Kontext von RAS 06, ERA 2010 und StVO u. a. folgende Anforderungen und Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs an Knotenpunkten:

Im Zuge von Vorfahrtstraßen sowie an **Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (LSA)** sind bei allen Radverkehrsführungen außer Schutzstreifen grundsätzlich Radverkehrsfurten zu markieren. Schutzstreifen sind an Knotenpunkten

durchzuführen. Sind die Radverkehrsanlagen mehr als 5 m von der Fahrbahn abgesetzt, genießt der Radverkehr nicht mehr „automatisch“ den Vorrang der Vorfahrtstraße. Dann muss durch Beschilderung die jeweilige Vorfahrtregelung angezeigt werden.

Radwege sollen rechtzeitig (d. h. etwa 10 - 20 m vor dem Knotenpunkt) an den Fahrbahnrand herangeführt werden. Das Parken von Kfz soll in diesem Bereich unterbunden werden.



Abb. 5-16: Radverkehr wird im Vorfeld des Knotens an den Fahrbahnrand und damit ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt

Bei **Teilaufpflasterungen** der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen verlaufen Radweg und Gehweg im Niveau der angrenzenden Streckenabschnitte über die Knotenpunktzufahrt hinüber. Die Aufpflasterungen verdeutlichen die Vorfahrt des Radverkehrs und wirken geschwindigkeitsdämpfend, wenn die Anrampungen steil genug ausgebildet sind (z. B. 1:5 - 1:10). Untersuchungen zeigen, dass die Sicherheit der Radfahrenden durch solche Radwegüberfahrten deutlich erhöht wird.



Abb. 5-17: Teilaufpflasterung im Einmündungsbereich einer Nebenstraße (Bremen)

Radfahrstreifen können aufgrund der guten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten eine sichere Radverkehrsführung gewährleisten. Insbesondere kann dadurch der kritische Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrenden gemindert werden. Es ist deshalb vor allem an signalisierten Knotenpunkten zweckmäßig, Radwege in der Knotenpunktzufahrt in Radfahrstreifen übergehen zu lassen, z. B. wenn Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden sind oder wenn den Radfahrenden ein direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll.



Abb. 5-18: Übergang Radweg in Radfahrstreifen an signalisiertem Knotenpunkt (Hannover)

Der Einsatz **überbreiter Fahrstreifen** kann in Knotenpunktzufahrten sinnvoll sein (ggf. auch nur begrenzt auf diese Zufahrten), wenn dadurch Flächen für Radverkehrsanlagen geschaffen werden können. Derartige Aufstellbereiche (z. B. geradeaus/linksabbiegend) ermöglichen, dass sich Pkw nebeneinander ohne Einbuße an Leistungsfähigkeit aufstellen können.

An **signalisierten Knotenpunkten** sind die Ansprüche der Radfahrenden nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung stets angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Entwurf und Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf die Begreifbarkeit der Regelung als Einheit zu betrachten.

Durch **gesonderte Radverkehrssignale** können auch an großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrenden (z. B. Räumgeschwindigkeiten) gut erfasst und Konflikte mit abbiegenden Kfz-Strömen gemindert oder vermieden werden. Bei kompakten Knoten ist dagegen die gemeinsame Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr zur Reduzierung des Signalisierungsaufwandes die Regel. Zu Fuß Gehende und Radfahrende sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein. Eine gemeinsame Signalisierung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden erfolgt grundsätzlich nur noch mit der „Kombischeibe“ mit Symbol für beide Verkehrsarten. Ist für den

Radverkehr keine Signalisierung vorhanden (eigene oder gemeinsam mit Fußverkehr), gelten für ihn die Kfz-Signale.

Bei Führung im Mischverkehr hat sich die Anlage kurzer **Vorbeifahrstreifen** in der Knotenpunktzufahrt bewährt, die verkehrsrechtlich als Schutzstreifen ausgebildet sind. Diese Streifen sollten so lang ausgeführt werden, dass ein Vorbeifahren an mehreren wartenden Kfz möglich ist.



Abb. 5-19: Vorbeifahrstreifen in einer signalisierten Knotenpunktzufahrt (Bielefeld)

Bei **freien Rechtsabbiegefahrbahnen** ist durch die zügige Abbiegemöglichkeit des Kfz-Verkehrs eine ausreichende Sicherheit und Leichtigkeit für Radfahrende (und zu Fuß Gehende) nur schwer verwirklichtbar. Sie sollen deshalb innerhalb bebauter Gebiete möglichst vermieden werden. Kommt der Verzicht auf eine freie Rechtsabbiegefahrbahn nicht in Frage, sollte durch bauliche Maßnahmen eine weniger zügige Trassierung angestrebt werden. Durch die Anlage von Radfahrstreifen, die zwischen dem Rechtsabbiege- und dem Geradeausfahrstreifen verlaufen, kann das Gefährdungspotenzial für den Radverkehr gemindert werden. Solche Radfahrstreifen sollen deutlich markiert und ggf. rot eingefärbt werden.



Abb. 5-20: Rückbau und Signalisierung eines konfliktträchtigen freien Rechtsabbiegefahrstreifens in Hannover (links vorher, rechts nachher)

Eine direkte Führung des geradeaus fahrenden Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen ist auch dann sinnvoll, wenn ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Signalisierung einbezogen ist.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) erleichtern die Sortierung der Verkehrsteilnehmenden, v. a. bei Knotenpunktzufahrten mit im Verhältnis zur Umlaufzeit langer Rotphase. Günstig sind ARAS vor allen Dingen, wenn sich die Hauptfahrtrichtungen des Kfz- bzw. des Radverkehrs überschneiden, z. B. Kfz vorrangig rechtsab und Radfahrende geradeaus. Der Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrenden und rechts abbiegenden Kfz wird dadurch deutlich gemindert. Auch für links abbiegende Radfahrende können ARAS eine sichere Lösung sein.

Befürchtungen, dass die Leistungsfähigkeit gemindert werden könnte, haben sich als nicht zutreffend erwiesen. ARAS können bei starken Rechtsabbiegeströmen im Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Knotenpunktleistungsfähigkeit dienen, da Radfahrerpulks schneller abfließen können.



Abb. 5-21: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) (Hannover)

Für **linksabbiegenden Radverkehr** sind besonders an den verkehrsreichen Knotenpunkten besondere Abbiegehilfen erforderlich. Dazu gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten, die bei geeigneter Ausbildung ein hohes Maß an Sicherheit und Akzeptanz durch die Radfahrenden erreichen können. Neben dem direkten bzw. indirekten Linksabbiegen sind an signalisierten Knotenpunkten auch Radfahrerschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen sinnvolle Möglichkeiten. Einsatzbereiche werden in RASt 06 und ERA 2010 genannt. Die Wahlmöglichkeit für Radfahrende zwischen direktem oder indirektem Linksabbiegen kommt auch in der StVO deutlich zum Ausdruck.

Die Erfahrungen zeigen, dass Radfahrende an Kreuzungen mit indirektem Links häufig die Markierungen zunächst nicht wahrnehmen oder verstehen. Daher bedarf es zum erfolgreichen Einsatz des indirekten Links Abbiegens der intensiven Information der Bevölkerung (z. B. über Pressemeldungen, Erläuterungen auf Webseite der Stadt, Flyer für Anlieger und als Auslage in öffentlichen Einrichtungen, Infoveranstaltungen, Kommunikation über Multiplikatoren wie den ADFC oder andere radaffine Verbände bzw. Schulen und Fahrschulen).

Kleine **Kreisverkehre** (Außendurchmesser ca. 30 m) können wegen ihrer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr oft wirkungsvoll erhöhen. Für Radfahrende hat sich die Führung im Mischverkehr oder auf umlaufenden kreisrunden Radwegen als günstige Lösung erwiesen. Auch der Übergang eines Radweges zum Mischverkehr im Kreis kommt in Betracht. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen dagegen auf der Kreisfahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angelegt werden.

Zur **Führung des Radverkehrs an größeren innerörtlichen Kreisverkehren** gab es in den letzten Jahren unterschiedliche Expertenmeinungen und diverse Untersuchungen. Die Diskussion zur Radverkehrsführung in Kreisverkehren ist im FGSV-Arbeitskreis "Kreisverkehre" und den höheren Gremien noch nicht abgeschlossen. Aktuell soll auch das "Merkblatt für Kreisverkehre" der FGSV aktualisiert werden, aber auch hier liegen derzeit noch keine abgestimmten Aussagen vor. Ein Vorhaben der BASt bezüglich "Einsatz und Verkehrssicherheit von Fußgängerüberwegen", das insbesondere Fußgängerüberwege an Kreisverkehren untersucht, befindet sich aktuell in der Schlussphase, abgestimmte Empfehlungen liegen jedoch auch hier noch nicht vor.

Bis diesbezüglich neue Erkenntnisse vorliegen, gelten die gängigen Regelwerke (RASt 06, ERA 2010), die besagen, dass der Radverkehr im Kreis ebenfalls bevorrechtigt geführt werden soll. Innerorts wird generell empfohlen, den Radverkehr im Mischverkehr durch den Kreisverkehr zu führen.

Sollte es aus örtlichen Gründen sinnvoll sein, Radwege anzulegen, sollten Fuß- und Radverkehr gegenüber ab- bzw. einbiegenden Fahrzeugen über die gleichen Vorrangregelungen verfügen.

5.1.4 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Zur Anlage attraktiver Verbindungen für den Radverkehr auf Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen. Die Separation vom Kfz-Verkehr sollte dagegen vor allem in Tempo 30-Zonen die seltene Ausnahme bleiben. In jedem Fall ist hier die Aufhebung der Benutzungspflicht vorhandener Radwege erforderlich (vgl. StVO, § 45(1c)), bei erheblichen Mängeln sollten die Radwege ganz aufgehoben werden.

Durch **Piktogramme** auf der Fahrbahn wird die Möglichkeit der Fahrbahnnutzung für den Radverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht. Diese ist vor allem sinnvoll, wenn gleichzeitig noch eine nicht benutzungspflichtige Führung im Seitenraum besteht oder bis vor kurzer Zeit noch bestand. Vor allem im Übergangsbereich von der Seitenraumführung auf die Fahrbahnführung sollen Piktogramme die geänderte Führungsform verdeutlichen.

Werden bauliche **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Lenkung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, ist darauf zu achten, dass die Radfahrenden durch diese Maßnahmen nicht unerwünscht beeinträchtigt werden. Dies erfordert, dass

- bei Netzrestriktionen (z. B. Sackgassen, Diagonalsperren an Kreuzungen) bauliche Durchlässe für Radfahrende geschaffen werden oder der Radverkehr von Abbiegeverboten ausgenommen werden,

- bauliche Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung (z. B. Aufpflasterungen, Versätze) so angelegt werden, dass Radfahrende durch sie nicht oder allenfalls geringfügig in ihrem Fahrkomfort beeinträchtigt werden,
- auch bei der Materialwahl ein radfahrerfreundlicher Belag gewählt wird.

Fahrradstraßen

Eine wichtige Form der Angebotsverbesserung und Radverkehrsförderung stellt die Ausweisung von Fahrradstraßen im Verlauf von Hauptverbindungen durch verkehrsarme Straßen dar. Voraussetzung ist ein bereits derzeit erhöhtes Radverkehrsaufkommen oder aber eine zu erwartende Zunahme durch die Einbindung der Straße in ein geschlossenes Radverkehrsnetz bzw. die generelle Radverkehrsförderung der Stadt Konz. Auch starke Radverkehrsströme zu bestimmten Spitzenzeiten, z. B. zu Schulbeginn- oder -schlusszeiten, können die Ausweisung einer Fahrradstraße begründen.

Fahrradstraßen stellen eine Sonderform des Mischverkehrs auf Erschließungsstraßen dar. Als Sonderweg für den Radverkehr ausgewiesen, genießen Radfahrende bei dieser Lösung Priorität gegenüber einem zugelassenen Kfz-Verkehr. Der Kfz-Verkehr kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen werden und muss sich dem Verkehrsverhalten der Radfahrenden anpassen. Nach der StVO-Neufassung beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 30 km/h.

Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen im Zusammenhang mit vorhandenen Tempo 30-Zonen muss die Tempo 30-Zone jeweils durch eine entsprechende Beschilderung (Vz 274.2 StVO) beendet werden.

Bei Fahrradstraßen beträgt die Fahrgassenbreite im Regelfall 4,00 m zzgl. zum Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz. Bei Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr sind auch geringere Breiten möglich. Bei breiteren Fahrbahnen kann die Überbreite für Gehwegnasen, Baumstandorte, Buskaps (jeweils punktuell) bzw. ein- oder beidseitiges Parken genutzt werden.



Abb. 5-22: Fahrradstraße (Hannover)

An Knotenpunkten mit bisheriger Rechts-vor-Links-Regelung kann ein Vorrang für die Fahrradstraße ausgeschildert werden, wenn die Menge des Radverkehrs dies rechtfertigt, für die Route insgesamt ein hoher Standard angestrebt wird und wenn durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verhindert werden kann, dass der Kfz-Verkehr ein unangemessenes Geschwindigkeitsniveau erreicht. Anderenfalls sollte die für Tempo 30-Zonen übliche Rechts-vor-Links-Regelung beibehalten werden.

Fahrradstraßen stellen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs dar und können bei günstiger Lage im Netz Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und nur geringen baulichen Aufwand erfordern. Bauliche Maßnahmen sind nach der VwV-StVO nicht mehr erforderlich.

Aus Gutachtersicht wird empfohlen, alle Fahrradstraßen in einer Kommune mit den gleichen Vorrangregelungen bzw. im gleichen Gestaltungsdesign (corporate design) einzurichten. Dadurch ist der Wiedererkennungswert erhöht, und die Besonderheit der Verkehrsführung wird betont. Eine nach Regelwerken empfohlene Standardausbildung für Fahrradstraßen gibt es nicht, mögliche Beispiele werden nachfolgend aufgeführt.



Beispiel Kiel
Fahrradstraßen mit Fahrbahnrandmarkierung und großem Piktogramm an allen Knotenpunkten



Beispiel Hannover
Runde Piktogramme in Blau und Richtungspfeile im Straßenverlauf. Die Rinnen zwischen der asphaltierten Fahrbahn und den Parkständen sind farblich abgesetzt gepflastert und dienen als Sicherheitstrennstreifen.



(Fotos Stadt Freiburg)

Beispiel Freiburg
Piktogramme in Blau mit zusätzlichen Richtungspfeilen an allen Einmündungen



Beispiel Lemgo
 Fahrgasse (3,5-4 m breit) mit Breitstrichmarkierung (1 m Strich, 1 m Lücke); punktuelle Gehwegnasen zur Unterbrechung des linearen Parkens am Fahrbahnrand



Beispiel Leer
 Besondere Pflasterkombination und Piktogramm mit Wiedererkennungswert; Piktogramme in Anlehnung an Verkehrszeichen



Beispiel Burgdorf (links) und Mannheim (rechts)
 Bevorrechtigung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung und Vz 301 StVO



Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr. Dies wird umso mehr verstärkt, wenn die Eröffnung einer Fahrradstraße auch öffentlichkeitswirksam erfolgt.

Einbahnstraßen

Häufig verhindern Einbahnstraßen die Verwirklichung durchgehender Verbindungen für den Radverkehr im Erschließungsstraßennetz. Radfahrende werden dann entweder auf zum Teil gefährliche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung.

Eine Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen⁸, die die Sicherheitsauswirkungen einer Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr bewertet hat, zeigt, dass sich diese Regelung weder in Bezug auf die Zahl noch die Schwere der Unfälle gegenüber einer Nicht-Öffnung negativ auswirkt. Sicherheitsprobleme mit dem gegenläufigen Radverkehr treten - auf niedrigem Niveau - noch am häufigsten an Einmündungen und Kreuzungen (auch bei Rechts-Vor-Links-Regelung) mit in die Einbahnstraße einbiegendem oder diese kreuzendem Kfz-Verkehr auf und stehen oft in Verbindung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen (insbesondere durch parkende Kfz). Auf den Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten sind Unfälle mit legal gegenläufigem Radverkehr auch bei schmalen Fahrgassen dagegen sehr selten.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr wurden mit der VwV-StVO 2009 einschränkende Bestimmungen weiter reduziert. An den Knotenpunkten ist der gegenläufige Radverkehr in die jeweilige Verkehrsregelung einzubeziehen.

⁸ Alrutz, D.; Angenendt, W. et al: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der BAST, Heft V83, Bremerhaven 2001



Abb. 5-23: Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße (Brückenstraße)

Für Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h ist die Zulassung von gegengerichtetem Radverkehr in der VwV-StVO geregelt und an folgende Voraussetzungen gebunden:

- Es ist – ausgenommen an kurzen Engstellen – eine ausreichende Begegnungsbreite (mind. 3,00 m) vorhanden. Bei Linienbus- oder stärkerem Lkw-Verkehr beträgt diese mindestens 3,50 m.
- Die Verkehrsführung ist im Streckenverlauf sowie an Knotenpunkten übersichtlich.
- Wo erforderlich, wird ein Schutzraum für den Radverkehr angelegt (z. B. unübersichtliche Kurven, untergeordnete oder signalisierte Knotenpunktzufahrten).

Gegenüber der VwV-StVO-Fassung von 1997 sind diese Anforderungen aufgrund der sehr guten Erfahrungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit deutlich reduziert.

Die ERA 2010 greifen diese Erfahrungen auf und betonen die Anforderung, dass der Radverkehr die Einbahnstraßen grundsätzlich in beiden Richtungen nutzen können soll, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen. Dafür wird ein gestuftes Maßnahmenrepertoire aufgezeigt, das eine Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs auch in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ermöglicht.

Eine besondere Betonung wird auch auf die Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs an Knotenpunktbereichen gelegt.

5.2 Generelle Handlungsfelder für Konz

Ausgehend von den im Rahmen der Bestandsanalyse ermittelten Defiziten im Konzer Radverkehrsnetz erfolgte die Entwicklung der Maßnahmenkonzeption zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur. Dabei wurde das nach heutigem Kenntnisstand bewährte Entwurfsrepertoire für den Radverkehr (vgl. Kap. 5.1) gezielt in Hinblick auf vergleichsweise schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahmen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit eingesetzt.

Einige Aspekte treten dabei häufiger auf oder wurden als generelle Problemthemen im Zuge der Bearbeitung benannt. Dazu zählen:

- Die Anbindung und die Erschließung der Stadt Konz von den touristischen Radfernwegen an Saar und Mosel ist ein sehr wichtiges Thema für die gesamte Stadtentwicklung. Häufig fehlt die Berücksichtigung des Radverkehrs und auch des Fußverkehrs zur Anbindung an die Stadt, sowohl im Hinblick auf die Infrastruktur als auch auf die Wegweisung.
- Es besteht vermehrt Querungsbedarf von Hauptverkehrsstraßen wie beispielsweise der Saarstraße, für den nicht genügend Querungshilfen vorhanden sind.
- Die Bahngleise, Flussläufe und Hauptverkehrsstraßen bilden vielfach Barrieren für den Fuß- und Radverkehr. Die Verbesserung der Überwindung dieser Barrieren sollte dauerhaft verfolgt und bei allen Vorhaben berücksichtigt werden. Die vorhandenen Tunnel unter der B 51 sind meist sehr schmal und nicht besonders hoch, sodass die erforderliche lichte Breite für den Radverkehr in keinem der Tunnel gegeben ist.
- Einbahnstraßen stellen eine weitere Barriere für den Radverkehr dar. Einzelne Straßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet, andere jedoch nicht. Eine systematische Prüfung aller Einbahnstraßen im Stadtgebiet auf mögliche Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung sowie eine daraus resultierende konsequente Öffnung falls möglich wird empfohlen, um unnötige Umwege für Radfahrende zu verringern.
- Zahlreiche Poller und Umlaufsperrn behindern den Radverkehr bzw. stellen Engstellen dar, die mit größeren Rädern (z.B. Lastenrädern, Rädern mit Hängern oder Packtaschen) nicht oder nur schwer passiert werden können. In Form eines Kleinmaßnahmenprogramms sollten Poller und Umlaufsperrn auf ihre Notwendigkeit geprüft und falls möglich entfernt bzw. mit ausreichender Durchlassbreite versehen und durch Markierung und reflektierende Elemente gesichert werden.
- Im Rahmen des Workshops wurde bemängelt, dass im Höhenstadtteil Roscheid (auch auf Verbindungen, die nicht im Radverkehrsnetz vorhanden, sehr wohl

jedoch für die kleinräumige Erschließung des Stadtteils wichtig sind,) zahlreiche Verbindungen nur für den Fußverkehr freigegeben sind. Andere Verbindungen sind als Sackgassen beschildert, obwohl sie für zu Fuß Gehende und Radfahrende durchlässig sind.

Eine generelle Überprüfung der Beschilderung und einer möglichen Freigabe der Verbindungswege auch für den Radverkehr wird empfohlen. Gleiches gilt für eine Vielzahl von Straßen, die generell mit Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250 StVO) beschildert sind. Auch hier sollte eine Freigabe für den Radverkehr systematisch geprüft werden.

- Im Stadtgebiet von Konz werden für straßenbegleitende bauliche Anlagen, ausschließlich Rundborde eingesetzt. Damit sind auch Bordabsenkungen mit dem Fahrrad nicht angenehm zu befahren. Diese sollten, zumindest auf den Verbindungen des Radverkehrsnetzes, wo ein Überfahren der Borde erforderlich ist, niveaugleich abgesenkt und mit taktilen Elementen versehen werden.
- Gerade im Zuge der Radfernwege an Mosel und Saar sind die Verbindungen parallel zu Außerortsstrecken für den Kfz-Verkehr etwas niedriger gelegen, sodass der Radverkehr durch die Kfz-Scheinwerfer geblendet wird. Hier bietet sich die Pflanzung von Hecken als Blendschutz an, sofern die Verbindungen unabhängig geführt und Querungen für den Radverkehr durch Unterführungen erfolgen.

Neben den aufgeführten generellen Handlungsfeldern wurde der gesamte Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz festgestellt und nachfolgend dokumentiert.

5.3 Gesamtübersicht Handlungsbedarf Weeginfrastruktur

Für die Herrichtung des Radverkehrsnetzes für Konz wurden im Zuge des Radverkehrsnetzes (Gesamtlänge ca. 68 km) auf insgesamt 64 Streckenabschnitten und punktuellen Bereichen ein Handlungsbedarf festgestellt und insgesamt 69 Einzelmaßnahmen auf einer Länge von ca. 33 km zzgl. punktueller Örtlichkeiten zur Beseitigung der bei der Bestandsaufnahme ermittelten Defizite vorgeschlagen. Während der Projektlaufzeit befanden sich bereits einzelne Maßnahmen in der Planung.

Auf ca. 35 km wurde kein Handlungsbedarf festgestellt, somit ist bereits heute über die Hälfte des Radverkehrsnetzes gut nutzbar.

Alle Streckenabschnitte und Knoten mit Handlungsbedarf sind im Einzelnen in der Maßnahmentabelle im Anhang aufgeführt. Diese enthält neben einer Beschreibung des Bestands bzw. der örtlichen Problemsituation eine Kurzbeschreibung des Handlungsbedarfs entsprechend dem Konkretisierungsgrad eines übergeordneten Planungskonzeptes sowie eine Priorisierung der Maßnahmen.

Zur Verdeutlichung der empfohlenen Maßnahmen wurden vereinzelt auch Detailzeichnungen und Fotomontagen angefügt.

Prioritäten

Insgesamt ist die Maßnahmenkonzeption auf einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen 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.

Zur Realisierung eines gut nutzbaren Radverkehrsnetzes bedarf es deshalb einer Umsetzungsstrategie (vgl. Kap. 7), die dazu beiträgt, durch Fertigstellung einzelner, sinnvoll gewählter Netzabschnitte zügig vorzeigbare Erfolge einer gezielten Radverkehrsförderung zu erreichen und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit eine zunehmend stärkere Radnutzung zu fördern.

Zur Einschätzung der **Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen bezüglich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort** wurden den einzelnen Lösungsansätzen jeweils Prioritäten zugeordnet. Diese Einschätzung ist unabhängig von weiteren Randbedingungen zu sehen (z. B. übergeordnete Planungen, finanzielle und personelle Ressourcen, Planungsvorlauf).

- Eine **hohe Priorität (Prioritätsstufe 1)** wurde vergeben, wenn die Umsetzung der Maßnahme für die Beseitigung von Verkehrssicherheitsdefiziten erforderlich ist oder zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit (z. B. Radwegbreiten unterhalb der Mindestabmessungen 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 oder die Anlage von Mittelinseln als Querungshilfen.
- Unabhängig davon werden schnell durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken (z.B. Beseitigung punktueller Hindernisse) als „**Kleinstmaßnahme**“ (**Prioritätsstufe K**) eingestuft.

Prioritätsstufe 1 Zur Funktionsfähigkeit / Verkehrssicherheit einer Route notwendig	Prioritätsstufe 2 Anzustrebende Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards	Prioritätsstufe K Spürbare Angebotsverbesserungen durch schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen
		
Radverkehrsanlage fehlt bzw. in unzureichender Breite Bsp. Granastraße/ Schillerstraße	Unzureichende Belagsqualität Bsp. Brückenstraße	Poller mit unzureichender Durchlassbreite und Sicherung Bsp. Obermenniger Str./ Blumenwiese

Abb. 5-24: Prioritäten zur Umsetzung im Netz

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die einzelnen Prioritätsstufen:

Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen:	
1	Hohe Priorität, Stufe 1: Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist - Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite - Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist
2	Mittlere Priorität, Stufe 2: Anzustrebende Verbesserungen, die der Erreichung des angestrebten Standards dienen - Maßnahme, die eine deutliche Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes bewirkt.
K	Kleinstmaßnahme , die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt - Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme

Unabhängig von der vorliegenden Einstufung der Prioritäten nach der Bedeutung für den Radverkehr sind die zeitlichen Umsetzungsmöglichkeiten, die sich aus anderen planerischen Zusammenhängen heraus ergeben, zu berücksichtigen. So spielen im Planungsprozess oft andere Rahmenbedingungen eine Rolle, wie z. B.

- Verlauf des Abstimmungsprozesses,
- planungsrechtliche Erfordernisse,
- Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben,
- Sicherstellung der Finanzierung.

Zur Ertüchtigung des Radverkehrsnetz für die Stadt Konz wurden insgesamt Maßnahmen in einer summierten Gesamtlänge von ca. 9 km mit Priorität 1 bewertet – also Maßnahmen, deren Umsetzung für die Verkehrssicherheit oder Funktionsfähigkeit des jeweiligen Abschnittes notwendig sind.

Der Übersichtsplan in Abb. 5-25 zeigt die Bereiche mit Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz mit Angabe der Priorität der jeweiligen Maßnahme und der lfd. Nummer, unter der der Abschnitt in der Maßnahmentabelle aufgeführt ist.

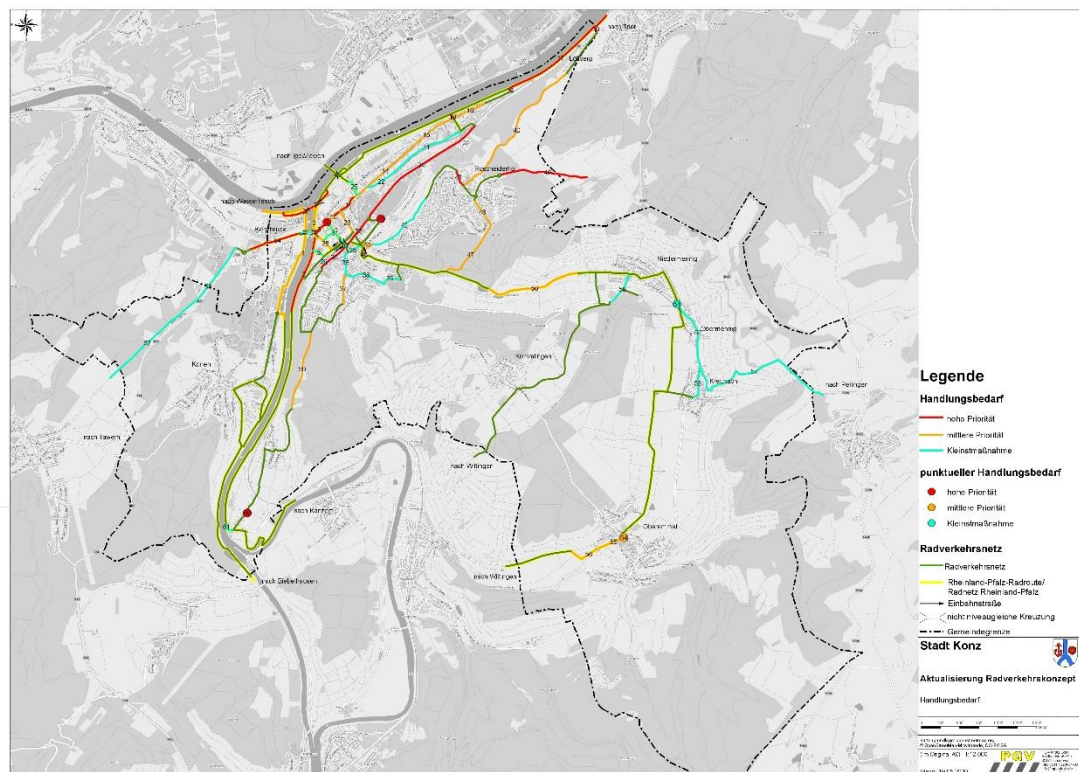


Abb. 5-25: Plan Handlungsbedarf

Überschlägige Kostenschätzung

Auf der Grundlage pauschaler Kostensätze wurde eine überschlägige Kostenschätzung für die anforderungsgerechte Herrichtung der Radinfrastruktur im Radverkehrsnetz vorgenommen. Dabei ist zu beachten, dass nicht nur reine „Radverkehrsmaßnahmen“ berücksichtigt wurden, sondern auch beispielsweise Belagserneuerungen auf Verbindungen, auf denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird und die somit auch anderen Verkehrsträgern zugutekommen. Zudem sind weitere, heute nicht bezifferbare Preissteigerungen für Maßnahmen zu erwarten, die erst in einigen Jahren umgesetzt werden. Darüber hinaus lassen sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele Kosten beeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen auch noch nicht näher bestimmen. Auch können sich im

Rahmen der z. T. noch erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben.

Die zugrunde gelegten Kostenansätze beruhen auf Erfahrungswerten der Gutachter und sind mit dem Auftraggeber abgestimmt. Dabei wurden die einzelnen vorgeschlagenen 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. Der Kostenansatz für punktuelle Maßnahmen mit sehr geringem Aufwand wurde auf volle 500 € aufgerundet. Die verwendeten Anhaltspunkte zur Schätzung sind nachfolgend angegeben.

Pauschale Kostenwerte (brutto) für strecken- und knotenbezogene Maßnahmen im Bereich Wegeinfrastruktur

- Streckenabschnitte

Geringer Aufwand z. B. mehrere punktuelle Kleinmaßnahmen wie Umbeschilderung im Straßenverlauf	20 €/lfm
Mittlerer Aufwand z. B. Markierungsarbeiten (auch Markierung von Schutzstreifen, Fahrradstraße), Beleuchtung	40 €/lfm (einseitig)
Hoher Aufwand z. B. Wegeumbau ohne Bordversatz, Belagserneuerung, Deckensanierung	100 €/m ²
Sehr hoher Aufwand z. B. Wegeumbau mit Bordversatz, anteilige Radwegkosten bei Umbau an einer Straße, Wegeneubau	Je nach Ausbaustandard 180 €/m ²

- Knotenpunkte oder sonstige punktuelle Maßnahmen

Sehr geringer Aufwand z. B. einzelne Schilder/Verkehrszeichen, Wegweiser, Markierung einzelner Piktogramme	200 €/Schild (mind. 500 € pro Maßnahme)
Geringer Aufwand z. B. Bordabsenkungen, Drängelgitter, Furtmarkierungen	5.000 – 10.000 €
Mittlerer Aufwand z. B. Mittelinsel, Fußgängerschutzanlage	20.000 – 50.000 €
Hoher Aufwand z. B. Teilumbau Knotenpunkt, erheblicher Eingriff in Signalisierung, Mittelinsel mit Versatz	50.000 – 100.000 €

Folgende Maßnahmen werden bei der überschlägigen Kostenschätzung nicht berücksichtigt:

- Maßnahmen, für die bereits eine (Vor-)Planung seitens der Stadt Konz 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.
- Maßnahmen, die als Daueraufgabe eingeschätzt werden (Straßenreinigung, Winterdienst, Grünschnitt etc.).
- Der Ausbau von Unterführungen, deren Kosten derzeit nicht abzuschätzen sind. Dies muss in konkreteren Planungen genauer beleuchtet werden.

Für die Umsetzung aller Maßnahmen wurden Gesamtkosten von rund 5,4 Mio. € ermittelt. Zuzüglich weiterer Planungskosten und einer pauschalen Reserve („Unvorhergesehenes“, ca. 25 %) ist von einem Kostenansatz von rund 6,8 Mio. € auszugehen.

Die geschätzten Kosten teilen sich wie folgt auf die Dringlichkeitsstufen auf:

	Verteilung Anzahl Maßnahmen	Kosten in €	% der Kosten
Kurzfristige Maßnahmen	39,1 %	400.000	5,8 %
Maßnahmen der Prioritätsstufe 1	26,1 %	3.200.000	47,1 %
Maßnahmen der Prioritätsstufe 2	34,8 %	3.200.000	47,1 %
Gesamt	100 %	6.800.000	100 %

Tab. 5-2: Kosten zur Herrichtung des Radverkehrsnetzes nach Dringlichkeiten

Die Maßnahmen liegen überwiegend an Straßen in Baulast der Stadt Konz, zum Teil aber auch an klassifizierten Straßen. Hierdurch ergibt sich ein entsprechender Abstimmungsbedarf mit den jeweiligen Baulastträgern der Maßnahme.

Zur Umsetzung der Maßnahmen können in Einzelfällen und abhängig vom Gesamtumfang der Maßnahme auch Bundes- bzw. Landesfördermittel beantragt werden (u. a. Klimaschutzförderung). Insgesamt sollte bei größeren Vorhaben für den Radverkehr angestrebt werden, diese im Kontext mit anderen Maßnahmen (z. B. Kanalisation) durchzuführen. Im umgekehrten Sinne gilt natürlich entsprechend, dass bei jeder Maßnahme im Straßenraum vorab geprüft werden sollte, ob in dem Zusammenhang Verbesserungen für den Radverkehr ergriffen werden können.

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist die Bereitstellung ausreichender personeller Ressourcen unerlässliche Voraussetzung.

6 Weitere Handlungsfelder der Radverkehrsförderung

Eine erfolgreiche Radverkehrsförderung sollte generell als Förderung des Radverkehrs als System begriffen werden. Dies beinhaltet neben der Weginfrastruktur zum Radfahren auch weitere Handlungsfelder wie das Fahrradparken, den Radtourismus, die Wegweisung sowie eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und das Angebot weiterer Serviceleistungen. Alle diese Aspekte besitzen einen ebenso entscheidenden Einfluss auf die alltägliche Fahrradnutzung der Bevölkerung, wie auch auf die Attraktivität einer Stadt für Radtouristen.

Nachfolgend werden die weiteren Handlungsfelder näher erläutert und Empfehlungen für Konz aufgezeigt.

6.1 Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden nur die weniger hochwertigen „Zweiräder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

6.1.1 Anforderungen an Fahrradparkanlagen

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzenden:

- **Diebstahlsicherheit**
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht angeschlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.
- **Bedienungskomfort**
Abstellmöglichkeiten sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Beschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- **Standsicherheit**
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellmöglichkeit gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.

- **Witterungsschutz**
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie in den Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.
- **Vielseitigkeit**
Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen, egal ob Kinderrad, Lastenrad oder Mountainbike, genutzt werden kann.
- **Sicherheit vor Vandalismus**
Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Benutzung hochwertiger und damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Abstelleinrichtungen, die ein mutwilliges Demolieren der Räder erschweren. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle). Ein guter Schutz ist insbesondere in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis gewährleistet.
- **Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel**
Parkmöglichkeiten sollten möglichst in direktem Zusammenhang mit den Gebäudezugängen angelegt sein. Radfahrende sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein „wildes“ Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen von zu Fuß Gehenden führen.
- **Leichte Erreichbarkeit**
Fahrradparkanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die immer stärker zunehmende Nutzung von Pedelecs, die in der Regel deutlich schwerer sind als normale Fahrräder.
- **Soziale Sicherheit**
Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur für kurze Zeit geparkt, z. B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über

Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Schutz vor Diebstahl und Vandalismus sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt sind:

- **Gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis**
Vorderradhalter sind preisgünstig. Sie entsprechen jedoch keiner der oben genannten Anforderungen und werden daher von Radfahrenden zu Recht gemieden. Investitionen lohnen sich nur, wenn sie auch genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens erhöhen.
- **Geringe Unterhaltskosten**
Abstellmöglichkeiten müssen wetterfest und vandalismus-sicher sein. Eine Bodenverankerung reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden.
- **Städtebauliche Verträglichkeit**
Fahrradständer sollten wie anderes Stadtmobiliar so gestaltet sein, dass es auch im ungenutzten Zustand ästhetisch ansprechend ist. Gleichzeitig sollte der Flächenbedarf möglichst gering sein.
- **Bündelung des ruhenden Radverkehrs und Vermeidung von wildem Parken**
Attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, werden durch die Radfahrenden gern angenommen. Sie verhindern damit ‚wildes‘ Parken und halten sensible Räume (z. B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.
- **Flexibilität**
Abstellelemente sollten leicht aufgebaut und erweitert werden können. Dadurch besteht für den Betreiber die Möglichkeit, auf die Nachfrage kurzfristig zu reagieren.
- **Geringer Flächenbedarf**
Die meisten Räume, die zum Fahrradparken in Frage kommen, unterliegen vielfältigen Nutzungskonkurrenzen. Abstellanlagen sollten daher eine optimale Flächenausnutzung bei gleichzeitiger Beachtung der Nutzerkriterien zulassen.

Den o. a. Anforderungen werden Rahmenhalter am besten gerecht. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d. h. zwei Räder/Bügel), müssen die einzelnen Bügel in einem Abstand von 1,20 m (besser 1,50 m) aufgestellt werden. Für Standorte, an denen mit zahlreichen abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelholm zum Einsatz kommen.

Weitere wichtige Aspekte zum Fahrradparken wie beispielsweise Hinweise zur Planung von Anlagen, zur Bedarfsermittlung bis hin zum Entwurf von Abstellanlagen,

enthalten die „Hinweise zum Fahrradparken 2012“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

6.1.2 Fahrradparken in Konz

Im Stadtgebiet ist eine Vielzahl verschiedener Abstellanlagen-Typen vorzufinden. Ausgelastet war zum Zeitpunkt der Befahrung keine der gesichteten Anlagen. Vereinzelt sind nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen vorhanden, ein Großteil der betrachteten Anlagen entsprach jedoch den Anforderungen an Diebstahlschutz und Standsicherheit. Zum Teil waren sie zu dicht beieinander aufgestellt, sodass ein Anstellen von Fahrrädern auf beiden Seiten und ein Rangieren rund um den Bügel nur schwer möglich ist.

Im Rahmen der Befahrungen in Konz wurden die Abstellanlagen für Fahrräder exemplarisch und stichprobenartig entlang des Radverkehrsnetzes begutachtet und qualitativ bewertet. Nachfolgend werden die betrachteten Anlagen beschrieben und entsprechende Handlungsempfehlungen aufgezeigt.

Innenstadt, Einzelhandel und Dienstleister

Im Innenstadtbereich, bei Einzelhandelsstandorten und Dienstleistern sind überwiegend eingangsnah Abstellanlagen unterschiedlicher Qualitäten vorhanden. Neben anforderungsgerechten Rahmenhaltern an der Sparkasse auf einem umgewidmeten ehemaligen Kfz-Stellplatz und ADFC-zertifizierten Anlagen am REWE Markt und bei Aldi gibt es bei anderen Einzelhandelsgeschäften auch andere Typen von Abstellanlagen, die ebenfalls ein Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen. Die Standsicherheit ist hier jedoch nur eingeschränkt gegeben (z. B. Anlagen am Saar-Mosel-Platz). Auch wurden die „typischen“ Vorderradklemmen mit Werbefunktion entdeckt, die erfahrungsgemäß von Radfahrenden nicht angenommen werden.

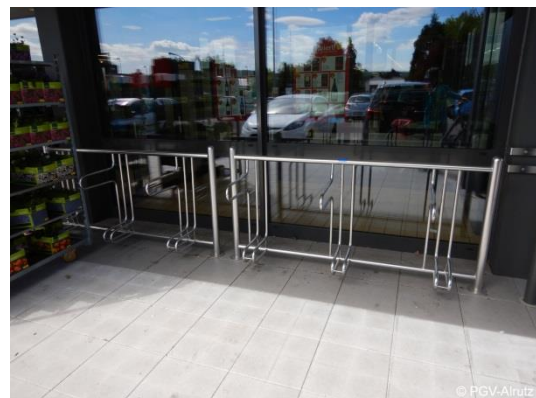




Abb. 6-1: Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich, an Einzelhandel und Dienstleistern

Generell sollten Vorderradklammern entfernt und durch anforderungsgerechte Rahmenhalter ersetzt werden. Längerfristig sollte ein einheitliches Erscheinungsbild, zumindest im Innenstadtbereich, mit nur einer Ausführung angestrebt werden, um den Wiedererkennungswert zu steigern.

Vor allem an Einkaufsmöglichkeiten ist das Anbieten von Abstellflächen für Lastenräder ein besonderes Angebot für Radfahrende und birgt das Potenzial, dass mehr Menschen beim Einkaufen vom Kfz auf das Rad umsteigen. Anbieten würde sich hier beispielsweise ein Standort bei Kaufland oder am Marktplatz.



Abb. 6-2: Beispiel eines speziellen Parkplatzes für ein Lastenfahrrad (Hannover)

Da einzelne Flächen zum Beispiel zu Marktzeiten anderweitig genutzt werden, sollte hier über die Installation von abbaubaren Abstellanlagen nachgedacht werden.

Auch die Umwidmung von einzelnen Kfz-Stellplätzen zu Fahrradabstellplätzen ist öffentlichkeitswirksam sehr effektiv und erhöht die Wahrnehmung des Radverkehrs in der Bevölkerung.

Im Rahmen des Auftakt-Workshops zum Radverkehrskonzept wurden generell Abstellanlagen an allen Banken, am Einzelhandel und Gastronomie sowie an Dienstleistungsstandorten wie der Post gewünscht.

Die Ansprache und Zusammenarbeit der Stadt mit den einzelnen Handlungsträgern, deren Bewusstseinsbildung und Unterstützung, spielt hierbei eine entscheidende Rolle.

Öffentliche Einrichtungen

Am Rathaus sind verhältnismäßig nah am Eingang Vorderradklappen vorhanden. Diese werden jedoch nicht angenommen. Ein dort abgestelltes Fahrrad war am danebenstehenden Geländer angeschlossen (vgl. Abb. 6-3). In weiterer Entfernung zum Rathauseingang stehen auf dem Marktplatz mehrere qualitativ höherwertige Anlagen, die besseren Diebstahlschutz und Standsicherheit gewährleisten.



Abb. 6-3: Abstellanlagen am Rathaus

Im Rahmen des Auftakt-Workshops wurden weitere Abstellanlagen am Rathaus gewünscht. Die Vorderradklemmen sollten gegen anforderungsgerechte Rahmenhalter ausgetauscht werden. Es sollte geprüft werden, ob einzelne Abstellanlagen eingangsnah ergänzt werden können.

Schulstandorte

An verschiedenen Standorten am Schulzentrum sind sowohl überdachte Vorderradklemmen als auch Vorderradgabelhalter vorhanden. Die Überdachung kann bei Betrachtung der längeren Standzeiten als positiv gewertet werden.



Abb. 6-4: Abstellanlagen an verschiedenen Standorten am Schulzentrum

Die Vorderradklemmen sollten gegen anforderungsgerechte Abstellanlagen ausgetauscht werden. Die Anzahl der Stellplätze an Schulen sollte erweitert werden.

Fahrradparken im Wohnumfeld

Im Rahmen der Befahrungen wurden im Wohnumfeld keinerlei Abstellanlagen gesichtet. Hier besteht Handlungsbedarf, um die Antrittshemmnisse zur Fahrradnutzung zu reduzieren.

Die Stadt kann hierfür Wohnungsbaugesellschaften und Eigentümer unterstützen und beratend zur Seite stehen.

Freizeitorientierte Einrichtungen

- Am Saar-Mosel-Bad sind eine Reihe anforderungsgerechter Anlehnbügel vorhanden. Diese sind auch mit entsprechendem Abstand zueinander aufgestellt, sodass ein angenehmes Abstellen und Rangieren problemlos möglich ist. Vereinzelt wird diese Art des Rahmenhalters als nicht ideal bewertet, da die scharfen Kanten den Lack des Rades beschädigen können. Im Rahmen der geführten Radtour (vgl. Kap. 0) wurde angemerkt, dass die Fläche rund um die Abstellanlagen nicht ausreichend ist, um auch mit anderen Rädertypen gut rangieren zu können.

Hier sollte geprüft werden, ob die Anzahl zu Hochzeiten (Ferien, Sommertage, etc.) ausreichend ist oder ob diese Anlage um weitere Abstellplätze erweitert werden sollte. Dabei sollte eine gute Positionierung und ausreichende Rangierfläche berücksichtigt werden.

- Am Freilichtmuseum, an der Waldbühne und an den benachbarten Sportplätzen sowie am Kloster Karthaus wurden keine Abstellanlagen vorgefunden. Im Rahmen der geführten Radtour wurde von den Teilnehmenden angemerkt, dass am Kloster zwar einzelne Vorderradklemmen vorhanden sind, diese aber aufgrund einer geringen Anzahl sowie der ungenügenden Qualität nicht angenommen werden.



Abb. 6-5: Abstellanlagen am Saar-Mosel-Bad (links); keine eingangsnahen Abstellanlagen am Freilichtmuseum (rechts)

An diesen Standorten sollten anforderungsgerechte Abstellanlagen aufgestellt oder präserter sowie eingangsnäher verortet werden, damit Radfahrende nicht erst nach den Abstellmöglichkeiten suchen müssen.

Bahnhalte und Bushaltestellen (Bike + Ride)

Bus- und Bahn-Haltestellen sind mit zumeist anforderungsgerechten Abstellanlagen ausgestattet. In der Ausführung ist Verbesserungspotenzial vorhanden.

- Die 12 Fahrradboxen am Bahnhof Konz bieten sowohl gesichertes als auch wettergeschütztes Parken auch über längere Zeiträume hinweg. Zum Teil verfügen diese auch über Lademöglichkeiten für Pedelecs. Gebucht werden können sie über www.bikeandridebox.de oder in der Tourist-Info der Stadt Konz. Die daneben platzierten Rahmenhalter sind zwar von der Art als gut zu bewerten, jedoch stehen diese zu eng beieinander, sodass ein beidseitiges Anschließen von Fahrrädern nur schwer möglich ist. Auch ist das Abstellen von anderen Fahrradtypen wie Lastenrädern oder Rädern mit Anhänger hier nicht möglich, da die erforderliche Rangierfläche fehlt.
Diese Bügel sollten in einem Abstand von ca. 1,50 m zueinander und mit genügend umgebender Fläche aufgestellt werden. Zu Spitzenzeiten des Pendelverkehrs sollte überprüft werden, ob weitere Anlagen benötigt werden.
- Am Bahnhof Konz Mitte sind überdachte und anforderungsgerechte Abstellanlagen vorhanden. Zunächst scheint hier kein Handlungsbedarf zu sein.
- Die Abstellanlagen am Bahnhof Kreuz Konz sind aufgrund ihrer Ausführung nicht einfach zu bedienen. Die Überdachung ist auch hier positiv zu werten.

Die Abstellanlagen sollten durch eindeutig zu bedienende Rahmenhalter ersetzt werden. Ggf. ist eine Aufstellung von weiteren Bügeln unterhalb der Steigung, beispielsweise am Parkplatz zwischen Karthäuser Straße und Am Luxemburger Damm sinnvoll.

- Am Bahnhof Karthaus wurden keine Abstellanlagen gesichtet. Hier sollten Abstellanlagen vor dem Bahnhof installiert werden.
- Abstellanlagen an Bushaltestellen ermöglichen ebenfalls die multimodale Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Die vorhandenen Anlagen erscheinen quantitativ ausreichend.

Es sollten generell anforderungsgerechte Anlagen verwendet werden, die Standsicherheit und Diebstahlschutz gewährleisten. Soweit Maßnahmen an Bushaltestellen anstehen, sollte konsequent geprüft werden, ob Fahrradständer mit angelegt werden können.



Abb. 6-6: Abstellanlagen an den S-Bahn-Halten sowie an Bushaltestellen (Bike+Ride)

6.1.3 Zusammenfassung Fahrradparken und weitergehende Empfehlungen

Insgesamt ist in Konz eine Vielzahl verschiedener Abstellanlagen-Typen im Einsatz. Zu einem Großteil sind dies anforderungsgerechte Bügel, die zumindest Standsicherheit und Diebstahlschutz bieten wie beispielsweise am Marktplatz und am Saar-Mosel-Bad. Einzelne Anlagen bieten darüber hinaus auch Witterungsschutz mit Überdachung wie am Bahnhof Konz Mitte. Andere Anlagen sind noch nicht anforderungsgerecht ausgebildet (eingangsnah zum Rathaus, Anlagen am Saar-Mosel-Platz). Diese gilt es im gesamten Stadtgebiet auszutauschen und durch qualitativ hochwertige, möglichst einheitliche Anlagen zu ersetzen. An manchen Zielen des Radverkehrs wie beispielsweise am Freilichtmuseum in Roscheid oder am

Kloster Karthaus sind bislang keine Abstellanlagen vorhanden oder nicht an geeigneter Stelle platziert. Hier gilt, Abstellanlagen eingangsnah zu positionieren, damit mehr Menschen diese Ziele mit dem Fahrrad ansteuern.

Es wurden nur wenig „frei“ abgestellte Räder außerhalb von Abstellanlagen gesichtet, was darauf schließen lässt, dass die Anzahl der vorhandenen Anlagen aktuell ausreichend ist. Im Hinblick auf die gewünschte Radverkehrsförderung sind jedoch dennoch ausgewählte Abstellanlagen auf lange Sicht in ihrer Kapazität zu erweitern.

Generell sollten zur Förderung des Radverkehrs in Konz **alle wichtigen Ziele** im Stadtgebiet mit einer Mindestanzahl an Fahrradabstellanlagen versehen werden. Bei der Qualität und der Kapazität der Anlagen sollten dabei vor allem auch das Ziel der Stadt, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu steigern, sowie die wachsenden Qualitätsanforderungen höherwertiger Räder (z. B. Pedelecs) mitberücksichtigt werden.

Bei der Aufstellung ist auf entsprechende Flächen um die Abstellanlagen herum und zwischen den einzelnen Bügel zu achten, um den nötigen Platz zum Rangieren zur Verfügung zu stellen und um auch ein problemloses Abstellen weiterer Fahrradtypen wie beispielsweise Lastenräder oder Räder mit Hängern zu ermöglichen.

Neben dem Bedarf an öffentlichen Abstellanlagen sollten auch private Angebote, z. B. beim Einzelhandel oder bei Wohnungsbauunternehmen, gefördert werden. Die Stadt Konz sollte hier z. B. durch Information, Beratung oder Kooperationen entsprechende Unterstützung anbieten. Anforderungsgerechte **Fahrradabstellanlagen an Wohngebäuden** sowie weitergehende Serviceangebote wie beispielsweise Gepäckschließfächer, Abstellplätze für längere Räder bzw. Räder mit Hänger oder Reparaturangebote sind entscheidende Aspekte für die Fahrradnutzung.

6.2 Radtourismus und Wegweisung

Der Radtourismus besitzt im Stadtgebiet ein noch ausbaufähiges Potenzial. Obwohl die Stadt aufgrund ihrer Lage am Zusammenfluss von Saar und Mosel von vielen Radtouristen tangiert wird, sind diese fast ausschließlich auf den Radfernwegen unterwegs und besuchen eher selten die Stadt selbst.

Mehrfach wurde im Rahmen des Workshops bemängelt, dass Radfahrende zum einen gar nicht auf mögliche Ziele im Stadtgebiet aufmerksam gemacht würden (z.B. über Markierungen oder eine entsprechende Wegweisung), und dass zum anderen die Verbindungen vom Saar- und Moselradweg in die Konzer Innenstadt nicht gerade fahrradfreundlich hergerichtet seien. Des Weiteren fehlten die entsprechenden Ziele für Radtouristen wie ansprechende Gastronomie- oder Kultur- bzw. Freizeitangebote. Diesen Umstand gilt es zu verbessern, wenn Konz ein beliebtes Ziel für Radtouristen werden soll.

Entlang der Radfernwege Saar- und Moselradweg sind mit Bänken, Rastplätzen und Infotafeln begleitende Serviceelemente vorhanden, die die durchreisenden Radtouristen informieren oder pausieren lassen.



Abb. 6-7: Saar- und Moselradweg begleitende Infotafeln und Rastplätze

Um eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr auch durch Radtouristen zu erzielen, sind nicht nur eine gute Infrastruktur und anforderungsgerechte Abstellanlagen (z.B. auch für Räder mit Packtaschen oder Hänger) von entscheidender Bedeutung, sondern ebenso weitere Serviceelemente wie Gepäckfächer oder Lademöglichkeiten für die Akkus.

Der Bedarf, nicht nur das Fahrrad, sondern auch Gepäck diebstahlsicher abzustellen, ist insbesondere für Radtouristen hoch. Durch frei vermietbare Fahrradboxen und weitere Angebote wie Informationstafel, Luftdrucktankstelle, Lademöglichkeit für E-bikes, Schlauchomat und Schließfächer könnten entsprechende Standorte (z.B. am Bahnhof oder am Marktplatz) zu „Servicepoints“ ausgebaut werden. Im Rahmen des Workshops wurden Sitzmöglichkeiten an den Ladestationen gewünscht.

Ein solches Angebot wäre sowohl für die einheimische Bevölkerung als auch für die Radtouristen als herausragendes Angebot zu sehen.

Um mehr Radtouristen von den Flussradwegen in die Konzer Stadt zu locken, sollten touristische Ziele im Stadtgebiet (beispielsweise Kloster Karthaus, Freilichtmuseum, Marktplatz, etc.) definiert und durch eine anforderungsgerechte Wegweisung konsequent ausgewiesen werden.

Eine gute Orientierung beim Radfahren über eine anforderungsgerechte Wegweisung spielt bei der Förderung des Radverkehrs in einer Kommune eine wichtige Rolle. Dabei ist insbesondere auch die Entwicklung einer einheitlichen, den heutigen Anforderungen entsprechende Wegweisung für das Radverkehrsnetz und deren Dokumentation in einem digitalen Kataster hilfreich.

Generelle Aspekte der Wegweisung

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 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 zurücklegen.
- Gerade bei Verbindungen über Erschließungsstraßen und andere Straßen ohne besondere Radverkehrsanlagen sind durch die Wegweisung der Routenverlauf überhaupt 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.
- Im Freizeitverkehr und Radtourismus ist eine gute Radverkehrswegweisung ein wesentliches Marketinginstrument.

Die Empfehlungen des in Überarbeitung befindlichen „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 1998, Entwurfsfassung 2012) haben sich mittlerweile zum bundesweiten Standard entwickelt.

Als rheinland-pfälzische Spezialisierung des o.g. Merkblattes hat der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz im Auftrag des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz sowie des Ministeriums für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung Rheinland-Pfalz 2004 die „Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz (HBR)“ herausgegeben und im Jahr 2014 fortgeschrieben. Sie sollen als Planungsleitfaden dienen und eine einheitliche und durchgängige Ausschilderung des Radverkehrsnetzes nach landeseinheitlichen Standards gewährleisten. Sie ist somit Grundlage aller Beschilderungsmaßnahmen innerhalb von Rheinland-Pfalz und Voraussetzung für jegliche Förderungen des Landes.

Die Wegweisung in Konz sollte sich grundlegend an dem Merkblatt bzw. den HBR orientieren.

Wesentliche Grundsätze hierbei 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. Dies 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) werden der Zielangabe Piktogramme vorgeschaltet.
- Für alle Wegweiser gilt die Beschriftung grün auf weißem Grund.

Pflege und Unterhaltung der Wegweisung

Von entscheidender Bedeutung für ein Funktionieren der Wegweisung ist eine kontinuierliche Überprüfung und Unterhaltung. Um den Austausch fehlender oder beschädigter Schilder effizient vornehmen zu können, ist eine Dokumentation der Wegweiser und der Standorte in einem EDV-gestützten Kataster unerlässlich. Dies dient auch der Ausschreibung der Wegweisung, der Herstellung und erstmaligen Aufstellung sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung und Pflege im Sinne einer „wachsenden“ Wegweisung.

Von hoher Bedeutung ist, dass für die laufende Unterhaltung einschließlich der Pflege und Weiterentwicklung des Katasters klare Zuständigkeiten festgelegt werden. Für die Streckenkontrolle kann ggf. ein Wartungsvertrag zweckmäßig sein.

Handlungsfelder für Konz

Die im Zuge der Befahrung stichpunktartig gesichtete Wegweisung für den Radverkehr war an mehreren Stellen nicht gut sichtbar oder die Orientierung war anhand der vorhandenen Beschilderung nicht eindeutig (z.B. an der Querung

Obermenniger Straße (L 138) auf Höhe Blumenwiese oder an der Einmündung Im Großgarten/ Kirchstraße). Insgesamt entstand außerdem der Eindruck, dass zu wenige Wegweiser zur Ausweisung von zentralen innerstädtischen Zielen vorhanden sind. Es sollte daher geprüft werden, ob noch weitere innerstädtische Ziele definiert werden können. Um eine auch regional einheitliche Wegweisung zu gewährleisten, sollten die landes- und kreisweiten Strukturen und Vorgaben dabei auch auf kommunaler Ebene berücksichtigt werden.

Im Stadtgebiet sind hierfür die für den Radverkehr wichtigen Ziele zu definieren und zu prüfen, über welche Verbindungen diese sicher erreicht werden können. Hierfür kann das Radverkehrsnetz als Grundlage dienen.

Zur Ergänzung der vorhandenen Wegweisung wird es damit erforderlich,

- städtische Ziele festzulegen,
- eine Auswahl der auszuweisenden Routen zur Anbindung der definierten Ziele zu treffen,
- für die Routen ein Zielsystem zu entwickeln,
- den Anpassungs- bzw. Änderungsbedarf zu den vorhandenen Wegweisern festzustellen sowie
- den Bedarf an Neubeschilderung zu ermitteln.

Die Wegweisungsplanung im Stadtgebiet sollte als Gesamtprojekt erfolgen. Für die Dokumentation der Radwegweisung wird die Anlage eines digitalen Katasters empfohlen. Darüber hinaus sind die Kontrolle, Unterhaltung und Pflege der Wegweisung verbindlich festzulegen und das Vorgehen bezüglich möglicher Änderungsbedarfe zu klären.

6.3 Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

Um eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr zu erzielen, sind auch Öffentlichkeitsarbeit und weitere Serviceelemente von entscheidender Bedeutung bei der Verkehrsmittelwahl.

Die Ziele des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit als unverzichtbarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sind die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen „rund ums Rad“. Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Komponenten:

- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,

- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades,
- Motivation für die Nutzung des Fahrrades.

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit mit periodischen und aperiodischen Informationen, Aktionen und Veranstaltungen, sollte die Ansprache der Bürgerschaft zielgruppenorientiert erfolgen. Wichtig sind in diesem Zusammenhang ebenso Informationen über neue Maßnahmen und Angebote im infrastrukturellen Bereich, wie z. B. auch öffentlichkeitswirksame Aktionen, die auf Alltagswege der Menschen (z. B. Einkauf, Beruf, Freizeit) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung herausstellen.

Für die Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird. Um eine „Radorientierung“ der jungen Leute zu entwickeln, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der „Imagebildung“, aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen sowie der Vorbildfunktion der Lehrenden eine besondere Bedeutung zu. Für andere Zielgruppen ist die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrenden von Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Mitarbeiterangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unterstützt bürgerschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politik, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Radfahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

Indem über die Öffentlichkeitsarbeit auch weitere Handlungsträger einbezogen oder angesprochen werden, steht das Thema in direkter Wechselwirkung zum Handlungsfeld „Service rund ums Rad“ und wird von daher hier gemeinsam betrachtet.

Zum Handlungsfeld Serviceleistungen zählen alle Angebote, die das Radfahren komfortabler machen und die Antrittshemmnisse einer Fahrradfahrt verringern. Dies können beispielsweise Gepäckaufbewahrungsboxen an wichtigen Punkten sein, die vor allem in der Innenstadt und für Radtouristen sehr attraktiv sind. Auch sehr beliebt bei Radfahrenden sind selbst zu bedienende Serviceangebote wie z. B. Schlauch-O-Maten oder Luftpumpstationen, die auch außerhalb von Ladenöffnungszeiten zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, eher den Nutzen (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) eines korrekten Verhaltens anzusprechen, als nur ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren.

Bisherige Aktivitäten in Konz

Die Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote für den Radverkehr stecken in Konz noch „in den Kinderschuhen“. Die vorhandenen Aktivitäten werden im Folgenden aufgelistet:

- Im Rahmen des Projektbeginns zur Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Konz wurde im März 2019 zur Beteiligung interessierter BürgerInnen ein Workshop durchgeführt, bei dem die Teilnehmenden Anregungen zur Infrastruktur und zum Radverkehrsnetz, zum Fahrradparken sowie zur Öffentlichkeitsarbeit und Serviceeinrichtungen für Radfahrende einbringen und Wünsche äußern konnten. Die in diesem Zuge getätigten Hinweise wurden geprüft und bei der Erarbeitung des Konzeptes berücksichtigt. Beispielsweise wurden einzelne Verbindungen gewünscht, die in das „Prüfnetz“ aufgenommen und geprüft wurden. Wenn Sie im Sinne des Netzgedankens Quellen und Ziele des Radverkehrs miteinander verbinden, wurde auch für diese Verbindungen bestehender Handlungsbedarf und Lösungsansätze aufgezeigt.



Abb. 6-8: BürgerInnen können ihre Anregungen zu verschiedenen Themen des Radverkehrs in Konz beim Auftakt-Workshop des Radverkehrskonzeptes festhalten

- Um die Einbringung der Konzer Bevölkerung in den Erstellungsprozess des Konzeptes zu erleichtern, wurde eigens für weitere Anregungen der Bevölkerung eine Mailadresse eingerichtet (fahrrad@konz.de).
- Zum Start des Radverkehrskonzeptes sowie zum Auftakt-Workshop wurde auf verschiedenen Online-Seiten informiert:
 - <https://saar-mosel-news.de/auftaktworkshop-zum-konzer-radverkehrskonzept/>
 - https://www.volksfreund.de/region/konz-saarburg-hochwald/stadt-konz-bringt-fahrradkonzept-auf-den-weg_aid-37369787
 - https://www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/trier/Konz-Buergerbeteiligung-Radwegenetz_meldung-27012.html

- Auf der städtischen Internetseite wurde unter „Aktuelles“ zum Workshop eingeladen:
https://www.konz.eu/vg_konz/VG%20Konz/de/Leben%20in%20Konz/Aktuelles/2019%20-%20Erstes%20Halbjahr/B%C3%BCrgerbeteiligung%20und%20Workshop%3A%20Radverkehrskonzept%20der%20Stadt%20Konz/
- Die städtische Internetseite besitzt eine eigene Unterseite zum Radverkehr, auf der bislang über den Workshop informiert wird und auf der die Präsentation, das Protokoll mit den eingegangenen Anmerkungen und Bilder abrufbar sind
https://www.konz.eu/vg_konz/VG%20Konz/de/radverkehr/
- Im Zuge der Konzepterstellung fand im Februar 2020 eine geführte Radtour statt. Hierbei wurden beispielhaft die im Radverkehrsnetz aufgezeigten Mängel und Lösungsansätze, aber auch gute Beispiele des Radverkehrs in Konz mit politischen Vertretenden sowie Verbandsvertretenden direkt vor Ort erläutert und gemeinsam diskutiert.



Abb. 6-9: Die Route der geführten Radtour führte durch den zentralen Stadtbereich von Konz. Die Teilnehmenden versammelten sich an mehreren Besprechungspunkten

- In Konz sind an mehreren Stellen Pedelec-Ladestationen vorhanden. Am Bahnhof ist diese neben einer Bank platziert, sodass Radfahrende hier kurz rasten können. Für längeres Abstellen ist dieser Platz jedoch aufgrund eines fehlenden Rahmenhalters zum Abschließen des Rades und eines fehlenden Schließfaches für Ladegerät und Gepäck nicht geeignet. In der Brunostraße ist eine weitere Ladesäule neben Abstellanlagen an einer Bushaltestelle installiert. Auch hier fehlt eine Möglichkeit, das Ladegerät diebstahlsicher zu verschließen.



Abb. 6-10: Lademöglichkeiten für Pedelecs im Konzer Stadtgebiet

Handlungsempfehlungen für Konz

Die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit zu Fahrradförderung in Konz sollte schwerpunktmäßig den Informationsstand zum Radverkehr verbessern, somit die Verkehrssicherheit insgesamt erhöhen und Spaß am Radfahren vermitteln. Darüber hinaus sollten Politik, Verwaltung und weitere Interessengruppen öffentlichkeitswirksam auf die Relevanz des Themas aufmerksam gemacht werden. Auch der Ausbau weiterer Serviceangebote, v.a. für Radtouristen, sollte angedacht werden.

Ziel sollte es dabei sein, ein positives Fahrradklima zu schaffen, die Akzeptanz der Verkehrsregelungen zu fördern und so einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Radnutzung zu leisten.

Die Angebotspalette möglicher Bausteine im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit ist vielfältig und wird stark durch das Engagement, die Kreativität und Möglichkeiten der potenziell Beteiligten einer Stadt geprägt. Nachfolgend werden erste mögliche Ansätze zur Fahrradförderung im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit angeführt. Diese Dokumentation ist als Anregung zu verstehen, ohne den Anspruch zu haben, vollständig umgesetzt zu werden.

Informationsmanagement und Förderung des fahrradfreundlichen Klimas

Um das Thema Radverkehr in der Öffentlichkeit stets präsent zu halten sowie Politik und Entscheidungsträger auf dessen Relevanz hinzuweisen, ist ein kontinuierliches Informationsmanagement nötig. Wichtige Instrumente für Konz könnten Folgende sein:

- Im Aufbau einer übersichtlichen **Internetseite zum Radverkehr** ist ein wichtiger Handlungsschwerpunkt zu sehen. Der Wunsch, aktuelle Entwicklungen zum Thema Radverkehr in der Stadt verfolgen zu können, kam im Rahmen des Workshops mehrfach auf. Im Internet kann im Regelfall deutlich aktueller als z. B. in einem Flyer informiert werden. Geeignete Themen, die auch regelmäßig

aktualisiert werden müssen, sind beispielsweise das Radverkehrsnetz und dazugehörige detaillierte Informationen, Informationen über gesetzliche Regelungen, relevante Baumaßnahmen, geänderte Verkehrsführungen sowie Veranstaltungen mit Radverkehrsbezug. Auch die Möglichkeit zur direkten Kontaktaufnahme mit der Stadt sowie für Mängelmeldungen online sind weitere beliebte und sinnvolle Angebote.

Eine solche Internetpräsenz muss nicht nur einmalig aufgebaut, sondern auch kontinuierlich gepflegt werden. Dies muss entsprechend gewährleistet werden.

Ein umfassendes Informationsportal bietet beispielsweise die Stadt Offenburg (<https://www.offenburg.de/html/radverkehr.html>). Neben aktuellen Informationen findet man dort Informationen zu verschiedenen Einrichtungen wie Abstellanlagen, dem Fahrradparkhaus „Radhaus“ und dem Fahrradverleihsystem, Angebote wie Radwegekarten, Kontaktmöglichkeiten, Tipps und Serviceangebote sowie weiterführende Links.

- Zur Verbreitung von Informationen zu verschiedenen fahrradbezogenen Themen wie z. B. zu neuen Führungsformen des Radverkehrs wie Schutzstreifen und Fahrradstraßen, zur Aufklärung der rechtlichen Grundlagen und Verkehrssicherheitsaspekten (z. B. StVO-Änderungen, Linksfahren, Radwegebenutzungspflicht, Radwegparken) oder auch zu neu umgesetzten bzw. geplanten Maßnahmen haben sich **Flyer** seit langem bewährt. Diese sollten nach Möglichkeit mit einem „corporate design“ den Wiedererkennungswert erhöhen und so z. B. als Serie zu erkennen sein.

Als ein gutes Beispiel ist in diesem Zusammenhang die Flyerserie „Entspannt mobil“, eine Aktion der AGFK-BW für ihre Mitgliedskommunen, zu nennen.

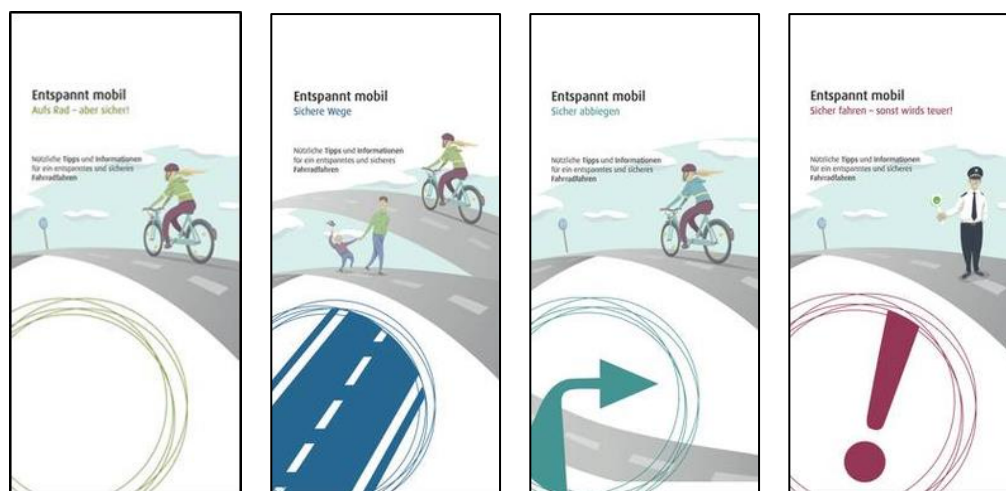


Abb. 6-11: Flyerserie „Entspannt mobil“ der AGFK-BW (Auszug)

- Eine regelmäßige **Berichterstattung** über radverkehrsrelevante Themen in der örtlichen Presse dient dazu, das Thema im Bewusstsein der Bevölkerung zu

halten bzw. zu steigern und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, zeitnah über neue Maßnahmen und Angebotsverbesserungen zu berichten.

- **Aktionstage** zum Radfahren bzw. Klimaschutz können die Aufmerksamkeit noch weiter forcieren. Eine Vielzahl von Städten führt regelmäßig „autofreie Tage“ durch, an denen bestimmte Bereiche der Innenstadt für den Kfz-Verkehr gesperrt sind. Hier kann z.T. auf großen Hauptverkehrsstraßen ungestört Rad gefahren werden, die Besucher können sich an Ständen über verschiedene Themen zum Radverkehr informieren, ihr Fahrrad von der Polizei codieren oder in einer Waschanlage waschen lassen. Give-aways wie Sattelüberzüge, Aufkleber oder Schnappbänder sind praktische Souvenirs eines solchen Tages.

Das Event Saar-Pedal ist eine solche Aktion, die neben weiteren Städten an der Saar auch in Konz stattfindet. Veranstaltet wird die Aktion durch die Verbandsgemeinden Konz und Saarburg-Kell, die Gemeinde Mettlach und die Stadt Merzig. Die Koordination erfolgt durch die Saar-Obermosel-Touristik.

Mit einem Kfz-freien Bereich im Stadtgebiet wird ein Zeichen für den nicht-motorisierten Verkehr gesetzt. Zum Rahmenprogramm gehören neben Live-Musik u.a. auch Spielaktionen und Fahrradturniere für Kinder. 2019 fiel u.a. in Konz im Maierpark der Startschuss der Aktion.

Zwischen Trier und Saarbrücken werden Sonderzüge eingesetzt, die mit zusätzlichen Wagen zur Fahrradmitnahme ausgestattet sind. Fahrten und Fahrradmitnahme sind an dem Aktionstag kostenlos. Entlang der Strecke gibt es an mehreren Stationen Pannenhilfen. Die Sperrungen der Strecken werden durch Polizei, Feuerwehr und DRK gesichert.

Bemängelt wurde im Rahmen des Workshops, dass das begleitende Rahmenprogramm nicht ausreicht, um genügend Menschen anzusprechen. Auch habe die Tourist-Information an dem Tag geschlossen, da das Event immer an einem Wochenende stattfindet. Radtouristen können sich folglich nicht über die Stadt informieren. Dieses Angebot gilt es auszuweiten bzw. um weitere Aktionstage zu ergänzen.

- Ein öffentlichkeitswirksames Beispiel ist auch die Teilnahme der Stadt an der deutschlandweiten **Aktion „Stadtradeln“**. Der Wettbewerb „Stadtradeln“ besteht als Kampagne zum Klimaschutz und zur Förderung der Fahrradnutzung seit 2008. Er erfreut sich seitdem zunehmenden Interesses. Während in 2008 deutschlandweit noch 23 Städte am Wettbewerb teilnahmen, hat sich die Zahl in 2019 bereits schon auf 1.127 teilnehmende Kommunen um ein Vielfaches gesteigert. Im Rahmen dieser Kampagne lässt sich vor allem die Verbindung zwischen Klimaschutz und steigendem Radverkehrsaufkommen sehr öffentlichkeitswirksam darstellen.



Abb. 6-12: Logo des Wettbewerbs „Stadtradeln“ und Poster (Quelle: www.stadtradeln.de)

Die übergeordneten Ziele des Wettbewerbes sind der Klimaschutz, die CO₂-Ersparnis sowie das allgemeine Überdenken des eigenen Mobilitätsverhaltens. Aber auch die Imageförderung und Informationsverbreitung zum Thema Radfahren gehört zu den Zielsetzungen des Wettbewerbes. Durch das gemeinsame Radeln von Politikern, Persönlichkeiten der Stadt und Bürgerinnen und Bürgern sollen auch über den Wettbewerbszeitraum hinaus möglichst viele Menschen für das Umsteigen aufs Fahrrad im Alltag gewonnen werden.

- Für ein positives Fahrradklima in der Stadt können auch innerstädtische **Wettbewerbe** z. B. zum „Fahrradfreundlichen Geschäft“ oder „Fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“ veranstaltet werden. Bei einem von der Stadt Potsdam ausgelobten Wettbewerb konnten sich alle Geschäfte bewerben, die in oder an ihrem Geschäft eine besonders gute Fahrradinfrastruktur vorweisen können oder anderweitig radverkehrsfreundlich in Erscheinung treten. In der Region Hannover können sich Unternehmen zur Wahl des fahrradfreundlichsten Arbeitgebers bewerben. Eine Fachjury ermittelt dabei verschiedene Aspekte wie z. B. Abstellplätze oder vorhandenes Flickzeug für den Notfall.
- Gerade in Städten, in denen der Radverkehr noch nicht zum selbstverständlichen und alltäglichen Stadtbild gehört, können **Piktogramme** auf der Fahrbahn hilfreich sein, um alle Verkehrsteilnehmende darauf hinzuweisen, dass mit Radfahrenden zu rechnen ist. Ganz besonders wirkungsvoll ist dieses Vorgehen bei Änderung der vorhandenen Situation wie beispielsweise der Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung oder der Aufgabe eines baulichen Radweges und der Führung auf der Fahrbahn.

Neben der generellen Information und Erhöhung der Wahrnehmung des Fahrrades im Straßenverkehr kann für die **Zielgruppe der Schüler*innen** ein enormes Potenzial durch den Umschwung von den „Elterntaxis“ auf die eigenständige Mobilität per Fahrrad entfacht werden. Für die Entwicklung und Umsetzung der nachfolgend skizzierten Schulprojekte ist es unerlässlich, die Schulen als Kooperationspartner zu gewinnen, denn nur in einer engen Zusammenarbeit zwischen Schule, Verwaltung, Polizei und möglichen weiteren Akteuren kann eine erfolgreiche Umsetzung erfolgen.

- Die Einführung eines „**Cyclingbus**“ bei dem maximal 12 Schülerinnen und Schüler von z. B. einem Elternteil oder anderen erfahrenen Personen mit dem Fahrrad zur Schule und zurück begleitet werden, wird als ein wichtiger und sinnvoller Baustein eines Schulprojektes gesehen. Das Projekt eignet sich besonders gut für die 5. Klassen, die nach dem Verlassen der Grundschule gerne eigenständig die Wege zu den weiterführenden Schulen zurücklegen möchten.

Empfohlen wird das begleitende Fahren zur Schule in den ersten Wochen nach den Sommerferien und ggf. noch einmal zur Auffrischung nach den Herbstferien. Die Fahrten werden jeweils zu festen Zeiten, mit festen Routen und festen Haltestellen, an denen sich Kinder der Gruppe anschließen können, durchgeführt. Die Organisation eines solchen „Cyclingbus“ obliegt im Regelfall den Schulen in Zusammenarbeit mit engagierten Eltern.

- Bei dieser Problematik setzen auch **Radschulwegpläne** an, die für jede Schule erstellt werden sollten. Diese können den Cyclingbus unterstützen und die Wahrnehmung von Gefahrenstellen auf eine andere Art unterstützen. Im Rahmen der Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes Rheinland-Pfalz wurde die Zusammenarbeit von Land und Kommunen zur Erstellung eines Handlungsleitfadens zur Förderung der Nutzung des Fahrrades im elterlichen Bring- und Holverkehr thematisiert, der als Grundlage für die Entwicklung von Radschulwegplänen dienen soll.
- Die Aktion „**FahrRad! Fürs Klima auf Tour**“ ist ein VCD-Projekt, welches mit Unterstützung des BMVBS 2006 initiiert und im Februar 2011 von der deutschen UNESCO-Kommission als Projekt der UN-Dekade »Bildung für nachhaltige Entwicklung« ausgezeichnet wurde. Es richtet sich an Schülerinnen und Schüler zwischen 12 und 18 Jahren. Ziel des Klimaschutz-Projekts ist es, junge Menschen für die Nutzung des Fahrrades als umweltschonendes Verkehrsmittel auf Schul- und Freizeitwegen zu motivieren. Insbesondere die gezielte Ansprache dieser Altersgruppe ist dabei positiv zu sehen, da die Jugendlichen kurz vor dem Erlangen des Führerscheins noch positive Erfahrungen mit dem Fahrrad sammeln.

Dabei bringt jeder auf Schul- und Freizeitwegen erradelte Kilometer die Jugendlichen auch auf einer virtuellen Tour durch Deutschland und Europa voran

(www.klima-tour.de). An verschiedenen virtuellen Stationen werden Fahrrad- und Klimathemen altersgerecht präsentiert. Attraktive Geld- und Sachpreise können dabei gewonnen werden. Für die Lehrkräfte werden verschiedene unterrichtsbegleitende Materialien angeboten.

- **Fahrradwartung**

Der verkehrssichere Zustand der Fahrräder ist ebenfalls als wichtiger Baustein der Schulwegsicherheit anzusehen. Es gibt verschiedene Modelle, wie die Wartung der Fahrräder an Schulen erfolgen kann.

Ein erfolgreiches Modell hat sich in der Grafschaft Bentheim in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht etabliert. Hier werden regelmäßige Fahrradkontrollen und kleine sicherheitsrelevante Reparaturen von Seiten der Verkehrswacht an Schulen durchgeführt. Für verkehrssichere Fahrräder erhalten die Schülerinnen und Schüler kleine Belohnungen.

Auch die Stadt Offenburg belohnt in ihrer jährlichen Aktion Schulklassen, die bei der Überprüfung der Verkehrssicherheit der Schülerräder ohne Beanstandungen geblieben sind, mit einem Beitrag in die Klassenkasse.

- **Fahrraddetektive, Kinder als Verkehrsexperten**

Schülerinnen und Schüler wissen oft besser als zuständige Planende oder Verkehrsexperten, wo auf ihren täglichen Wegen die Probleme liegen. Von daher sind in den letzten Jahren viele Projekte entstanden, die dieses Wissen aufgreifen. Entsprechende Projekte sind immer in einer Kooperation zwischen Stadt und Schule zu sehen und benötigen gegenüber den oben genannten Projekten auch einen größeren zeitlichen Rahmen. Schulen, die entsprechende Projekte angeboten haben, haben dies im Rahmen von Schulprojektwochen oder AGs umsetzen können.

Kinder und Jugendliche sollen dabei ihren Schulweg genau analysieren und Defizite wie Gefahrenstellen aufzeigen. Im Rahmen einer solchen Analyse werden sie für die Gefahrenstellen sensibilisiert. Nach Möglichkeit sollten sie sich dabei auch Gedanken zu Lösungen überlegen und Gelegenheit erhalten, ihre Analysen und Maßnahmenvorschläge auch mit der Verwaltung zu diskutieren. Für ältere Schüler kann die Vorstellung ihrer Arbeit im Verkehrsausschuss auch ein weiterer Anreiz sein. Die hieraus gewonnenen Ergebnisse können wiederum bei der Erstellung der oben genannten Radschulwegpläne genutzt werden.

Da die Schulen meist wenige Kapazitäten für Aktivitäten außerhalb des Lehrplanes vorhalten können, ist es u. U. nicht leicht, Schulen zu finden, die sich an entsprechenden Projekten beteiligen möchten. Von daher wird angeregt, zunächst in einem Modellvorhaben mit einer Schule zu starten und entsprechende Anreize (z. B. Renovierung der Fahrradabstellanlage) anzubieten.

Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollten an Schulen, aber auch für **weitere Zielgruppen** durchgeführt werden. Im Folgenden werden Vorschläge aufgelistet, die sich auch an Fahrradfahrende jeden Alters richten.

- Ein wichtiger Aspekt ist die **gegenseitige Rücksichtnahme** aller Verkehrsteilnehmenden. Dies kann durch das „Belohnen“ eines positiven Verhaltens unterstützt werden. Hierfür bieten sich beispielsweise Aktionen in der Fußgängerzone an, bei der Radfahrende, die sich rücksichtsvoll verhalten, mit kleinen „Dankeschöns“ (Schokoherzen mit Aufdruck, Bonbons, etc.) belohnt werden.
- Der ADFC bietet in Baden-Württemberg an unterschiedlichen Standorten **Fahrrad-Praxis-Seminare** zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr an. Neben einer theoretischen Schulung lernen die Teilnehmenden im praktischen Teil (Übungsfahrten) sich souverän und selbstbewusst als Radfahrende im Straßenverkehr zu behaupten.
- Gerade in Städten, in denen der Radverkehr noch nicht zum alltäglichen Straßenbild gehört, können Kfz-Fahrende die Begegnungen mit Radfahren nicht richtig einschätzen. Häufig wird zu eng überholt und somit Verkehrsteilnehmende gefährdet. Hierbei helfen **Hinweise zum einzuhaltenden Überholabstand**, die sowohl eine informative und somit Verkehrssicherheit erhöhende als auch eine öffentlichkeitswirksame Wirkung haben, wenn an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet darauf hingewiesen wird. Beispielsweise hat der ADFC in Radebeul bei Dresden eine Reihe solcher Hinweisschilder im Stadtgebiet aufgestellt.



Abb. 6-13: Mehrere solcher Hinweisschilder zum Überholabstand zu Radfahrenden befinden sich im Radebeuler Stadtgebiet

Serviceangebote für den Alltagsradverkehr

- Eine Möglichkeit für besondere Angebote an verschiedene Nutzergruppen besteht in der Errichtung spezieller **Servicepoints** für Radfahrende. Diese können beispielsweise in Form von Abstellanlagen mit Schließfächern in der Innenstadt ausgestattet sein. Ebenfalls sehr beliebt bei Radfahrenden sind

Luftdrucktankstellen, Reparatursets oder Fahrradschlauch-Automaten, die auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten bedient werden können. Diese Angebote bieten umfangreichen Service für Alltagsradfahrende, die natürlich auch passierende Radtouristen nutzen können. Örtliche Akteure können/ sollten hierbei eingebunden werden.



Abb. 6-14: Beispiele öffentlicher Serviceangebote für den Radverkehr:
 Oben: Schlauch-O-Mat (links) und Luftpumpstation (rechts),
 Unten: Reparaturset (links), Schließfächer in Innenstadt (rechts)

- Die Möglichkeit Fahrräder zu leihen ist ein wichtiger Aspekt bei der Förderung eines positiven Fahrradklimas. Ein erstes, jedoch noch ausbaufähiges Angebot ist im Fahrradgeschäft „Bike Passion“ vorhanden. Gerade in topographisch bewegten Räumen wie Konz mit der Nähe zu den beliebten Radfernwegen ist auch ein Pedelec-Verleih durchaus attraktiv.
- Zur Meldung von Scherben, Bewuchs oder anderen Verunreinigungen auf Radwegen hat sich die Einrichtung von Scherbentelefonen bewährt. Die Stadt Offenburg wirbt offensiv mit einer Rufnummer, bei der ein Anrufbeantworter die Meldungen aufnimmt. Diese werden zeitnah, z.T. sogar noch am gleichen Tag, durch den Technischen Betrieb der Stadt behoben.

7 Fazit und Umsetzungsstrategie

Im Stadtgebiet von Konz sind zumeist keine separaten Radverkehrsanlagen vorhanden, sodass der Radverkehr auf einem Großteil der Verbindungen im **Mischverkehr** auf der Fahrbahn mitfährt. Dies ist im Hinblick auf das dort vorherrschende Verkehrsaufkommen überwiegend verträglich. Auf einzelnen Streckenabschnitten werden aus Gutachtersicht jedoch die Einrichtung neuer Radverkehrsanlagen empfohlen.

Die Verdeutlichung der Führungsformen für den Radverkehr sowie die Bewusstseinsbildung für den Radverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart weist in Konz insgesamt noch umfänglichen Handlungsbedarf auf.

Die Radverkehrsförderung in Konz soll v.a. der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen und eine Komfortsteigerung in der Infrastruktur erzielen. Bereits heute ist ein Großteil des definierten Radverkehrsnetzes ohne weiteren Handlungsbedarf gut und sicher befahrbar. Für den Ausbau der übrigen Wegeinfrastruktur ist von einem Kostenansatz von rund 6,8 Mio. € auszugehen. Dabei handelt es sich um eine überschlägige Kostenschätzung der nötigen Radverkehrsmaßnahmen zur Ertüchtigung des gesamten Radverkehrsnetzes, unabhängig von Baulastträgern oder weiteren Folgekosten.

Umsetzungsstrategie

Es wird empfohlen, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln **im Zuge einzelner Verbindungen** zu bündeln. Der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung der Maßnahmen in Konz ergibt, ist mittel- bis langfristig zu sehen, da viele der Handlungserfordernisse mit größeren gesamtverkehrsplanerischen Aufgaben zu kombinieren sind und weder Zeit- noch Kostenrahmen der Stadt eine Realisierung des gesamten Handlungsbedarfs innerhalb der nächsten 10 Jahre erlauben. Aus diesem Grund ist eine zeitliche Strukturierung der Umsetzung von besonderer Bedeutung.

Die Maßnahmenvorschläge des Konzeptes wurden in Hinblick auf die Verkehrssicherheit priorisiert. In Anbetracht der aktuellen finanziellen und personellen Ressourcen der Stadt Konz wird generell empfohlen, erste Maßnahmen, die kostengünstig und zügig umgesetzt werden können, zeitnah anzugehen. Hier bieten sich vor allem auch Maßnahmen zur Umsetzung der **Pendler-Radrouten** an. Diese stellen einen wichtigen Aspekt der interkommunalen und überregionalen Radverkehrsförderung dar.

Für weitere **zeitnah mögliche Maßnahmen mit öffentlichkeitswirksamen Effekten** werden die folgenden Aspekte herausgestellt:

- Häufig ohne weitere bauliche Umbauten können anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen durch das Markieren von **Schutzstreifen** ermöglicht werden. In Konz denkbar wären hier die zeitnahe Umsetzung der Markierung von

Schutzstreifen im Zuge der Wiltinger Straße und der Niedermenniger Straße bergauf.

- Auch die Markierung von **Fahradpiktogrammen** auf dem Abschnitt der touristischen Radrouten Am Luxemburger Damm trägt ohne größeren Aufwand und Kosten zur besseren Orientierung für den Radverkehr bei.
- Ebenfalls relativ kurzfristige bzw. ohne größere Umbauten und daher zügig herzustellende Verbesserung für den Radverkehr ist durch die **Ausweisung von Fahrradstraßen** möglich.
Hierzu bieten sich die Hermann-Reinholz-Straße als wichtige Schülerverbindung sowie die Albanstraße, der Parallelweg und die Konstantinstraße nördlich der Gleise im Zuge der Pendleradrouen an.

Die Ausweisung einer Fahrradstraße sollte feierlich vollzogen und mit großer Öffentlichkeitswirkung, z. B. in Form einer organisierten „Eröffnungsfeier“ oder im Rahmen eines Aktionstages für das Radfahren einhergehen. Um die Akzeptanz zu erhöhen, könnten Anwohnende zusätzlich über Postwurfsendungen informiert werden. Ergänzend können Banner gespannt werden, auf denen die wichtigsten Informationen aufgezeigt sind.

- Weitere deutliche Verbesserungen für den Radverkehr können erzielt werden, indem die im Stadtgebiet vorhandenen **Einfahrverbote** (Verbot für Fahrzeuge aller Art) und alle **Einbahnstraßen** zur Öffnung für den gegengerichteten Radverkehr geprüft werden. Ist eine **Freigabe** möglich, sollte diese kurzfristig durch die Änderung der vorhandenen Beschilderung erfolgen.
- Deutliche punktuelle Verbesserungen können auch durch die **Behebung oder Verdeutlichung von Engstellen** erfolgen.
Beispielsweise sollte die Notwendigkeit der Poller und Umlaufsperrern wie beispielsweise an den Unterführungen der B 51 oder Am Moselufer geprüft und bei Erfordernis diese grundsätzlich durch reflektierende Poller mit einer deutlichen Bodenmarkierung ersetzt werden.

Neben den eher zügig bzw. kostengünstig umzusetzenden Maßnahmen sollten aber die für den Radverkehr relevanten Abschnitte und Strecken sukzessive und vor allem aus **Gründen der Verkehrssicherheit** ertüchtigt werden.

Hier stellen die Granastraße und Schillerstraße von allen Verkehrsteilnehmenden hoch frequentierte Verbindungen dar, die besonders dringend eine Lösung für den Radverkehr benötigen. Da es sich hierbei um Landesstraßen handelt, liegen die Aufgaben der Stadt in diesem Fall vor allem in der **Information, Kommunikation und Abstimmung mit dem zuständigen Träger**.

Barrieren wie die Bahngleise, die B 51 sowie die Trennung des Stadtgebietes durch die Saar sind auf vielen Verbindungen gegenwärtig. Es gibt vereinzelte Unterführungen oder Brücken, welche jedoch zu einem Großteil Angsträume - durch

enge, nicht einsehbare Führungen – darstellen oder Konflikte verschiedener Verkehrsarten abzusehen sind.

Um den Radverkehr zu fördern, ist generell eine komfortable **Überwindung dieser Barrieren** erforderlich. Da diese Maßnahmen einen langen Planungsvorlauf benötigen und häufig in der Baulast anderer liegen, sollten frühzeitig Gespräche geführt und entsprechende Planungen begonnen werden.

Neben den Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur sollten ebenso **Verbesserungen im Bereich des Fahrradparkens** erfolgen.

So sollten die Anlagen an Schulen und Jugendeinrichtungen oder auch an Freizeitzielen wie dem Kloster Karthaus oder dem Freilichtmuseum sukzessive verbessert bzw. erweitert werden. Jedes Jahr könnten beispielsweise die Anlagen an einem Ziel verbessert werden.

Der erforderliche Mitteleinsatz für Maßnahmen im Bereich des Fahrradparkens ist im Vergleich zum Mitteleinsatz beim Ausbau der Wegeinfrastruktur als eher gering zu betrachten. Generell sollte bei Neuplanungen von Anfang an das Thema Fahrradparken in die Planung miteinbezogen werden.

Auch in puncto **Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote** sollten zeitnah erste Maßnahmen ergriffen werden.

Anbieten würde sich hier der Ausbau der Radverkehrsseite auf der städtischen Internetpräsenz mit generellen gesetzlichen Regelungen, aktuell in Umsetzung befindlichen Maßnahmen oder auch einer Möglichkeit der Mängelmeldung.

Aufgrund der Lage in einer von Fahrradtouristen sehr beliebten Region spielt neben dem Alltagsradverkehr auch der **touristische Radverkehr** eine nicht unwesentliche Rolle. Dieser sollte durch radtouristische Angebote und Serviceleistungen bedient und durch entsprechende Wegweisung von und zu dem Saar- und Moselradweg bei der Orientierung unterstützt werden.

Im Zuge des Förderauftrages des Landes Rheinland-Pfalz könnten **Fördermittel**, beispielsweise für die Errichtung von Service-Points mit Ladestellenschränken, beantragt werden. Somit könnte das Angebot für Radtouristen verbessert werden, die auf der Durchreise somit auch in Konz einen Zwischenstopp einlegen könnten.

Fazit

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und einer damit verbundenen erfolgreichen Weiterführung der Radverkehrsförderung ist sowohl der Einsatz **finanzieller Mittel** als auch die Bereitstellung **personeller Ressourcen unerlässliche Voraussetzung**. Hier sind sowohl in den nächsten Haushalten als auch im personellen Bereich entsprechende Ressourcen bereitzustellen.

Die **Verkehrssicherheit** ist ein allumspannendes Begleitthema, das dauerhaft mitgedacht werden muss. Sowohl für die schulische als auch die außerschulische Verkehrssicherheitsarbeit sollten Projekte zeitnah angeschoben und durchgeführt

werden.

Um den Erfolg der Maßnahmen zukünftig auch bewerten zu können, sollten regelmäßige Zählungen des Radverkehrs Aufschluss darüber geben, ob Zuwächse im Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen sind. Darüber hinaus tragen auch regelmäßige Unfallanalysen dazu bei, mögliche Sicherheitsdefizite zu erfassen und ggf. schnell reagieren zu können. Beides - Zählungen und Unfallanalysen - sind wichtige Indikatoren für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung.

Zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für Konz wird zusammenfassend folgende **Förderstrategie** empfohlen:

- Aufstellen eines konkreten Maßnahmenprogramms für zwei Jahre (2021/22) sowie eines Handlungsprogramms für einen mittelfristigen Zeitrahmen (z. B. bis 2030).

Hierzu sollten Maßnahmen festgelegt werden, die in diesem Zeitraum mit eigenen Mitteln und unter Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten realisiert werden können. Die aufgezeigten Beispiele können als möglicher Ansatz herangezogen werden.

Insgesamt sollte darauf geachtet werden, dass möglichst Maßnahmen im Netzzusammenhang realisiert werden.

- Erste Signale können mit öffentlichkeitswirksamen und kurzfristigen Maßnahmen gesetzt werden (z. B. Fahrradstraßen, Schutzstreifen, Pendler-Radrouten, Einbahnstraßen, Piktogramme, Poller-Programm, anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen).
- Im jährlichen Haushalt sollte ein Budget für Kleinmaßnahmen ohne feste Zuordnung etabliert werden, um bei Bedarf schnell reagieren zu können.
- Bereitstellung von Personal zur Umsetzung (Planung und Ausführung) der Maßnahmen.
- Für eine aktive und intensive Öffentlichkeitsarbeit sollte ein jährliches Budget eingeplant werden. Hierbei sollte insbesondere die Information der Bevölkerung im Fokus stehen.

Neben den Verbesserungen für den Radverkehr ist hierbei auch die Sicherheit des Fußverkehrs zu beachten. Generell sind auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorzuhalten. Maßnahmen für den Radverkehr dürfen nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen.


Ziel der Förderung des Radverkehrs in Konz sollte insgesamt ein **rücksichtsvolles und angepasstes Miteinander aller Verkehrsarten** sein. Neben der Verbesserung der Radinfrastruktur ist hierfür insbesondere das Themenfeld der Öffentlichkeitsarbeit zu intensivieren, wobei alle Verkehrsteilnehmenden einzubeziehen sind.

8 Anhänge

8.1	Protokolle	88
8.2	Übersichtsplan – Radverkehrsnetz.....	109
8.3	Übersichtsplan – Handlungsbedarf	110
8.4	Maßnahmentabelle	111
8.5	Querschnitte	157
8.6	Prinzipiskizzen	160

8.1 Protokolle

Protokoll Workshop

	
Protokoll / Vermerk	
Anlass:	Auftakt-Workshop zum Radverkehrskonzept Konz
Ort:	Kloster Karthaus, Festsaal
Datum:	07.03.2019
Uhrzeit:	18:00-20:30
Protokoll durch:	PGV-Alrutz
Anzahl/Funktion Teilnehmende:	Ca. 40 Teilnehmende
<p>Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR Forschung und Analyse Strategie und Konzeption Planung und Entwurf Beratung und Information ... und darüber hinaus</p> <p>Adelheidstraße 9b 30171 Hannover</p> <p>Telefon 0511 220601-80 Telefax 0511 220601-990</p> <p>Info@pgv-alrutz.de www.pgv-alrutz.de</p> <p>A-RN 033- Workshop_Protokoll.docx</p> <p>20. März 2019</p>	
Tagesordnung	
TOP 1: Begrüßung der Stadt Konz	
TOP 2: Begrüßung und Input zum Thema durch Gutachterbüro	
TOP 3: Erste Eindrücke der Radverkehrssituation in Konz	
TOP 4: Radverkehrsnetz Stadt Konz	
TOP 5: Gruppenarbeit:	
Gruppe 1: Radverkehrsnetz und Infrastruktur	
Gruppe 2: Fahrradparken und Wegweisung	
Gruppe 3: Was braucht es noch? Öffentlichkeitsarbeit, Service, Radtourismus	
TOP 6 Weiteres Vorgehen und Verabschiedung	
Ergebnisse	
TOP 1: Begrüßung Stadt Konz	
<p>Bürgermeister Weber begrüßt die Anwesenden und betont, dass der nicht-motorisierte Verkehr aufgrund steigendem Verkehrsaufkommen an Bedeutung gewinnt. Mit E-Bikes und Pedelecs werden neue Möglichkeiten eröffnet, auch längere Strecken auf einem Zweirad zurückzulegen. Touristisch ist Konz bereits gut aufgestellt. Es gilt nun herauszufinden, wo es hakt und wo Verbesserungsbedarf für den Radverkehr besteht. Auch die Verkehrssicherheit ist dabei ein entscheidender Aspekt.</p>	
1 von 5	

Der Workshop dient nun als Auftakt in die Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept.

TOP 2: Begrüßung und Input zum Thema durch Gutachterbüro

Frau Prahlow (Geschäftsführung PGV-Alrutz) begrüßt die Anwesenden und stellt das Gutachterbüro aus Hannover kurz vor. Anschließend erläutert sie die Aspekte einer fahrradfreundlichen Stadt (siehe auch die Präsentation im Anhang).

TOP 3: Erste Eindrücke der Radverkehrssituation in Konz

Frau Schröder (PGV-Alrutz) stellt eine Auswahl der ersten Eindrücke der Gutachterinnen zur aktuellen Situation bezüglich Radverkehr in Konz vor (s. angehängte Präsentation).

TOP 4: Radverkehrsnetz Stadt Konz

Frau Schröder erläutert die Bedeutung eines Radverkehrsnetzes und stellt die Herangehensweise bzw. Arbeitsschritte zur Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für die Stadt Konz vor.

Aus dem Plenum gab es hierzu folgende Anmerkungen und Rückfragen:

- Radfahren sollte in den Medien generell positiv dargestellt werden.
- Es wird gefragt, wie viele Finanzmittel denn im Haushalt für den Radverkehr bereitgestellt werden bzw. ob diese getrennt von übrigen Verkehrsmaßnahmen geführt werden.

Antwort der Stadt Konz:

Es wird nicht zwischen den verschiedenen Verkehrsarten unterschieden sondern unter dem generellen „Unterhalt von Straßen“ zusammengefasst.

- Alle Stadtteile werden im Konzept berücksichtigt. Auch der Stadtbahnanschluss in Wiltingen sollte angeschlossen werden.
- Ebenfalls zu berücksichtigen gilt die Machbarkeitsstudie der Pendlerroute Schwaich – Trier – Konz

Im Anschluss konnten die Teilnehmenden Ihre Ortskenntnis und Ihre Wünsche zum Radfahren in Konz direkt in den Arbeitsgruppen diskutieren und ihre Hinweise direkt an den Plakaten notieren.

TOP 5: Arbeitsphase in den Arbeitsgruppen

Die Anregungen, die im Rahmen der Arbeitsphase an den Plakaten gemacht wurden, befinden sich aufbereitet im Anhang.



Eindrücke zur Arbeitsphase an den Plakaten

In der anschließenden gemeinsamen Diskussion wurden noch folgende Anregungen gegeben:

Arbeitsgruppe 1: Radverkehrsnetz und Infrastruktur

- Pendlerstrecken – Routen sind eigentlich festgelegt, Barrieren sind vorhanden und müssen berücksichtigt werden. Dabei müssen die verschiedenen Baulastträger in Abstimmung geben. Auch politisch müssen diese Vorhaben vorangetrieben werden. Der Mosel- und Saar-Radweg sind nicht in der Baulastträgerschaft der Stadt. Generell sind bzgl. überregionalen Strecken Vereinbarungen enorm wichtig.
- Die Freigabe von Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr ist für den Kfz-Verkehr schlecht erkennbar – ggf. wären Piktogramme hilfreich zur Verdeutlichung.

- **Farbige Einfärbung von Radverkehrsführungen – in Trier gibt es Roteinfärbungen – sind diese sinnvoll?**
Generell gilt rot als Signalfarbe und sollte punktuell an Stellen eingesetzt werden, an denen es zu Konflikten kommt. In den letzten Jahren gibt es die Tendenz, großflächigere Einfärbungen vorzunehmen. So werden in Berlin Radfahrstreifen grün eingefärbt. Der Radschnellweg in Göttingen hat blaue Randmarkierungen. Diese Elemente bedürfen erhöhtem Unterhaltungsaufwand. Auch gibt es Diskussionen zu der Beschaffenheit der Farbe. Es werden Hinweise darauf gegeben, dass die eingefärbten Flächen rutschiger sind. Physisch ist dies jedoch nicht belegbar.
Generell wichtig ist die Erkennbarkeit, dass es sich um einen Radweg handelt. In Hannover beispielsweise werden alle Radwege, ob mit oder ohne Benutzungspflicht, gleich ausgestaltet (graues Pflaster, rote Radsteine) sodass alle Verkehrsteilnehmenden wissen, dass es sich um einen Radweg handelt.
- **In Konz sind die meisten Straßen 6 bis 7 Meter breit. Die Flächenverfügbarkeit für verschiedene Verkehrsmittel nebeneinander ist also begrenzt. Eine gemeinsame Nutzung des Straßenraums muss das Ziel sein.**

Arbeitsgruppe 2: Fahrradparken und Wegweisung:

- Es werden auch Abstellanlagen für neue Rädertypen gewünscht.
- Gerade am Ärztehaus, am Rathaus sowie an Einzelhandelstandorten oder am Sportzentrum müssen die Abstellanlagen erweitert werden.
- Konflikte mit dem Fußverkehr müssen bei der Auswahl der Standorte berücksichtigt und diese somit verhindert werden.
- Die Wegweisung sollte um Piktogramme ergänzt werden, damit Kfz-Fahrende auf den Radverkehr aufmerksam gemacht werden.

Arbeitsgruppe 3: Öffentlichkeitsarbeit, Service, und Radtourismus

- Es gibt einen Beitrag von Frontal 21 zum Radverkehr in Konz.
- Es gibt die Idee, den Alten Bahnhof aufzuwerten und für ein gastronomisches Angebot zu nutzen. Hier einen Fahrradverleih zu integrieren, wäre ein attraktives Angebot.
- Im Sommer gibt es das Angebot von touristischen Bussen mit Fahrradmitnahmemöglichkeit.
- Die touristischen Wege führen an Konz vorbei, die Anbindung in die Stadt ist nicht gegeben.

- Es gibt einmal im Jahr das Event Saar Pedal, das einen autofreien Bereich beinhaltet. Es gibt allerdings kein Rahmenprogramm. Die Touristinfo hat an dem Tag geschlossen (Wochenende). Touristen können sich also nicht informieren.

TOP 6: Weiteres Vorgehen und Verabschiedung

Auf der städtischen Internetseite werden sukzessive Informationen zum Radverkehrskonzept eingestellt. Auch das Protokoll wird hier veröffentlicht. In wie fern die Ergebnisse des Konzeptes veröffentlicht werden, muss noch entschieden werden.

Herr Wacht (Verbandsgemeindeverwaltung Konz) verabschiedet die Anwesenden und bedankt sich für die konstruktiven Diskussionen und Anregungen. Er verweist auf die im Mai anstehenden Kommunalwahlen und die danach neuen Gremien und Räte. Dadurch können im Herbst neue Planungen aufgelegt werden.

Die Umsetzung des Konzeptes wird sich über mehrere Jahre erstrecken. Ziel ist ein Miteinander aller Verkehrsarten. Je mehr Radverkehr, desto mehr Akzeptanz erfährt dieser auch.

Ende gegen 20.30 Uhr

Anlagen:

gezeigte Präsentation
Abschrift der Anregungen an den Plakaten

Radverkehrsnetz & Infrastruktur Gesamtes Stadtgebiet

Anregungen mit Ortsbezug

Verbindung Domänenstraße – B51: Endet auf einer autobahnähnlichen Straße – geht nicht!	Fahrradweg über Saarbrücke zum Einkaufszentrum Edeka, Aldi, Ewanix, DM etc. gewünscht
Auf- und Abfahrten auf Brücke über die Saar entlang des Moselradweges	Konzerbrück zum Hagebaumarkt: Brücke ertüchtigen, kein Radweg, nicht beleuchtet
Hagebaumarkt: Abfahrt ertüchtigen	Verbindung vom Hagebaumarkt nach Tawern über B 51 wichtiger – ergänzen - als von Könen nach Tawern über Saarburger Straße
Konzerbrück von Konz auf Moselradweg – als Radfahrer Linksabbieger. Vorschlag Abbiegespur	An der Saarbrücke: Sperre für Kfz wird oft illegal befahren zum Grillplatz
Schillerstraße: Brücke ertüchtigen	Radweg Schillerbrücke durch Innenstadt bis Bhf. Konz Mitte-Kreuz gewünscht
Radgerechter Ausbau des Schwester-Marcellina-Weges (v. Berendsborn Richtung Bahnhof/ Rewe)	Radverbindung zum Wohngebiet Berendsborn über Schwester-Marcellina-Weg schlecht
Für Anschluss des Wohngebietes Berendsborn: Vorschlag Rad-Piktogramme auf die Fahrbahn der Wiltinger Straße markieren	Sicherer Radweg von Berendsborn zum Schulzentrum bzw. entlang der Wiltinger Straße Richtung Innenstadt gewünscht
Sicherer Weg und Beschilderung gewünscht zwischen Stadtzentrum und Schulzentrum	Einbahnstraße am Schulzentrum für Radfahrer öffnen
Sichere Radverbindung von den Bahnhöfen zum Schulzentrum. Ist zu Schulbeginn und Schulende für Radfahrer lebensgefährlich	In Oberemmel Hinweis auf LEH und Bäckerei, Gasthaus
Roscheider Straße für Radfahrer unmöglich	Roscheider Hof – Löllberg (Estricher Hof): Verbindung ertüchtigen
Verbindung von Roscheid zum Schulzentrum wichtig	Radweg Wiltinger Straße - Niedermenniger Straße bis Schulzentrum gewünscht
Weg oberhalb Fahl bzw. Elenz nicht beleuchtet	Anbindung Kuagstraße an „Tunnelchen“ – kein Schild Fußgänger. Nur über Bürgersteig relativ sicher
Anbindung LIDL Roscheid über Weinbergstraße gewünscht	Neubau K 134: Warum kein Radweg Richtung Karthaus? Oder wenigstens breiterer Gehweg mit Radnutzung?
Radstreifen Am Luxemburger Damm endet Richtung Karthaus gefährlich in die Fahrbahn kurz vor einer Insel	Aus der Innenstadt (Granastraße) kommend auf Moselradweg Orientierung schwierig
Weg vom Am Markt zur Brückenstraße freigeben für Fahrräder (Einbahnstraße)	Am Markt vor der Sparkasse besteht Gefahr für Radfahrer durch ausparkende Kfz
Brückenstraße muss saniert werden (Pflaster). Hierbei Radfahrer/ Radfahrmöglichkeit berücksichtigen	Wegeverbindung durch Park zwischen Bahnhofstraße und Saarstraße: Bordstein nicht ausreichend abgesenkt
Saarstraße: Holperstrecke – in Planung	Abbiegen aus Bahnhofstraße in Saarstraße ungünstig
Pendlerstrecke Trier ausbauen	Pendlerstrecke Obermosel ausbauen
Ausbau, Verbreiterung der Pendlerstrecke Richtung Luxemburg	

Radverkehrskonzept Stadt Konz - Workshop



Radverkehrsnetz & Infrastruktur Gesamtes Stadtgebiet

Im Netzplan ergänzte Verbindungen

Zwischen Konzerbrück und B 51 über Rudolf-Diesel-Straße – Max-Planck-Straße – Otto-Hahn-Straße – Im Bruch – Reinigerstraße	Auf der Filzer Kupp – Steinbergstraße – St-Florianstraße – Saartalstraße
Oberemmel: Galgenweg zwischen Agritiusstraße und L138 und Weiterführung östlich L138 zur Karlstraße in Krettnach	Verbindung von Krettnach nach Pellingen verlegen von B 268 auf südlich verlaufende Verbindung
Niedermennig - Kommlingen: Follmettstraße zwischen L138 in Niedermennig und Donatusstraße in Kommlingen	Kommlingen: Zum Schönblick südlich Donatusstraße bis Stadtgrenze
Roscheid: Verbindung nördlich Lindenstraße zum Röderbuschring (steil)	Verbindung vom Jugendtreff Roscheid nach Löllberg
Verbindung Höhenstadteil Roscheid, Seif-Wald-Ring – Verlängerung - über Haus Kobenbach – Pellingener Straße nach Castelnau, Trier	Anbindung Roscheid nicht über Roscheider Straße sondern über Panoramaweg und/ oder die nordwestlich davon verlaufende Verbindung

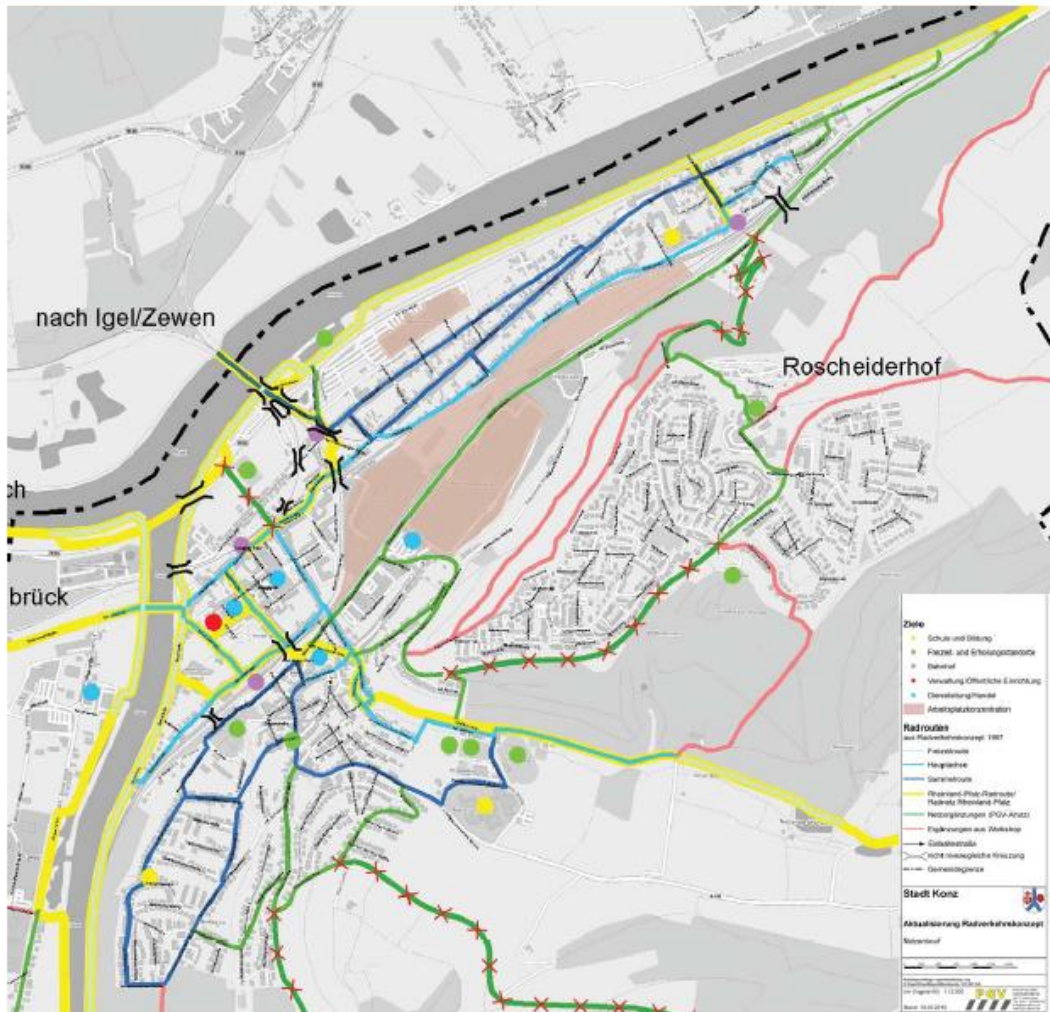
Aus Netzplan entfernte Verbindungen

Wiltinger Straße südlich Kommlinger Weg	Kommlinger Weg östlich Im Canet – Konzer Berg – Donatusstraße – Im Steinborn
L138 zwischen Oberemmel und Krettnach	Verbindung zwischen Roscheid und Domänenstraße (zu steil)

Generelles

Gute Radverbindungen von den Wohngebieten zu den Bahnhöfen gewünscht	Moselradweg: sehr schnelle Radfahrer
Schutzstreifen an Hangstrecken gewünscht, damit man sich nicht wie ein Hindernis fühlt	Auf Straßen Hinweis Radfahrer (Piktogramme) analog Paulistraße in Trier markieren
Generelle Doppelnutzung auf großen Straßen	Ausleuchtung Radwege an Saar und Mosel gewünscht
Viele innerstädtische Straßenbaumaßnahmen in den letzten Jahren ohne Berücksichtigung des Radverkehrs s. Karthäuser Straße/ Brunostraße/ Trierer Straße	Einrichtung von Fahrradstraßen in den Stadtwohngebieten gewünscht

Radverkehrsnetz & Infrastruktur Innenstadtbereich



Bitte markieren Sie entsprechende Verbindungen oder zeichnen zusätzliche direkt ein.

Welche Verbindungen oder Ziele sind wichtig?

Fehlen Verbindungen oder Ziele?

Welche Verbindungen sind eher ungünstig und warum?

Radverkehrskonzept Stadt Konz - Workshop

Fahrradparken & Wegweisung Innenstadtbereich

Fahrradparken	
Stellplätze mit Stromanschluss bei Arbeitgebern	
Wegweisung	
Wegweisung von Zentrum zu Flüssen verbessern (Schematische Karte)	Wegweiser bei Möbel Martin, Kreisel, Radweg
Wegweiser an Bahnhöfen verbessern	

Radverkehrskonzept Stadt Konz - Workshop

PGV-Alrutz GmbH
 Adenweidenstraße 90
 52175 Haindorf
 Tel.: 0511 / 220601-80
 info@pgv-alrutz.de
 www.pgv-alrutz.de

Radfahren in Konz Was braucht es noch?

Vorhandene Angebote - Öffentlichkeitsarbeit	
Saar Pedal (allerdings hat die Tourist Info an diesem Tag geschlossen)	
Information	
Informationen im Internet (z.B. zum Fahrradparken, Fahrradstadtplan)	Werbung für Konz auch außerhalb der Stadtgrenzen
Hinweise auf Veranstaltungen, Feste, Gastronomie (für Gäste und eigene Bevölkerung)	Infotafel („Was bietet die Stadt für Radverkehr“) – Standort gegenüber Tourist-Info günstig
Infos zu Überholabstand 1,5 m (Schilder, Presse, etc.)	positive Pressearbeit zum Radfahren in Konz
Aufklärung in der Schule bezüglich Rücksicht, Regeln, etc. (Benefits des Radfahrens)	positive/negative Beispiele in Presse regelmäßig veröffentlichen (auch aus anderen Kommunen)
Mehr und deutlichere Hinweise auf Stadt Konz im Zuge der Touristischen Routen (Mosel-Radweg, Saar-Radweg) – auch auf anderer Fluss-Seite	
Serviceangebote	
Fahrradleasing – Zusammenarbeit mit Unternehmen bzw. Krankenkassen um Berufspendelnde zu aktivieren	Gastronomie, ggf. auch Tankstellen mit Serviceangeboten zum Radfahren
Bike-o-mat (sollte auch in Wegweisung integriert sein)	Kurse für Ältere, Kinder, Migranten, ...
Mitnahme in der Bahn generell kostenfrei	Reparaturset, Luftpumpe, etc. – z.B. bei Tourist-Info
„Fahrradleihen“ regelmäßig entsorgen	
Aktionen	
Teilnahme Stadtradeln (Trier beteiligt sich)	Veranstaltung, Feste, etc. rund ums Radfahren – nicht nur Saar Pedal
Generelles	
ein festes Budget für Radverkehr im Konzer Haushalt	Radfahren muss einfach sein und Spaß machen
Radfahren muss selbstverständlich sein	generell mehr Gastronomie ansiedeln
keine Schikanen gegenüber Radfahrenden	sicheres Radfahren auch in Wohngebieten
Akzeptanz für Radverkehr auf der Fahrbahn	
gegenseitige Rücksichtnahme (Rad-Kfz aber auch Rad-Fußverkehr)	Neue Luxemburger Verhältnisse (Nebeneinander fahren erlaubt, Fahren entgegen Einbahnrichtung, ...)
Saar Pedal führt nicht durch Konz, ist nur 1 Route – wäre gute Gelegenheit um Infos zum Radfahren (z.B. Regeln, Führungsformen) zu verbreiten	Weniger Kfz-Verkehr durch Durchfahrtsbeschränkungen, keine kostenlosen Parkplätze, etc.)

Protokoll Radtour



Protokoll

Anlass:	Radverkehrskonzept Konz, geführte Radtour		
Ort:	Konz, Start- und Endpunkt Marktplatz/ Rathaus		
Datum:	06.02.2020	Uhrzeit:	14:00-17:00

Protokoll durch:	PGV-Alrutz		
Teilnehmende:			
Guido Wacht (Verbandsgemeindeverwaltung Konz)	Johannes Ulbrich (ADFC)	Bernhard Marx (CDU)	
Jochen Tinnes (Verbandsgemeindeverwaltung Konz)	Hans Marx (CDU)	Wilhelm Weitzel (SPD)	
(anwesend zu Begrüßung und zur abschließenden Sitzung im Rathaus)	Willi Marxheim (privat)	Linn Schröder (PGV-Alrutz)	
Wolfgang Hertel (Bündnis 90/ Die Grünen)	Linn Schröder (PGV-Alrutz)	Carolin Jeske (PGV-Alrutz)	
Laura Malburg (Bündnis 90/ Die Grünen)	Carolin Jeske (PGV-Alrutz)		

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz GbR

Forschung und Analyse
Strategie und Konzeption
Planung und Entwurf
Beratung und Information
... und darüber hinaus

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990

Info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

A-RN 033-Radtour
06.02.2020_Protokoll.docx

27. Februar 2020

TOP 1 Begrüßung

Nach einer kurzen Begrüßung durch Herrn Wacht und Frau Schröder und einer Vorstellungsrunde aller Teilnehmenden gibt Frau Schröder eine Einführung in den Ablauf der geplanten Radtour. Diese besteht aus 6 Haltepunkten und ist ca. 8 km lang. Bei der Radtour werden positive Beispiele zur Radverkehrsinfrastruktur und Örtlichkeiten mit festgestelltem Handlungsbedarf an den jeweiligen Haltepunkten thematisiert. Auch der Aspekt Fahrradparken wird dabei mit betrachtet. Vor Ort werden auch mögliche Handlungsempfehlungen vorgestellt. Die Teilnehmenden haben dabei die Gelegenheit, vor Ort über die verschiedenen Aspekte und Problemstellen zu diskutieren und eigene Anregungen einzubringen.

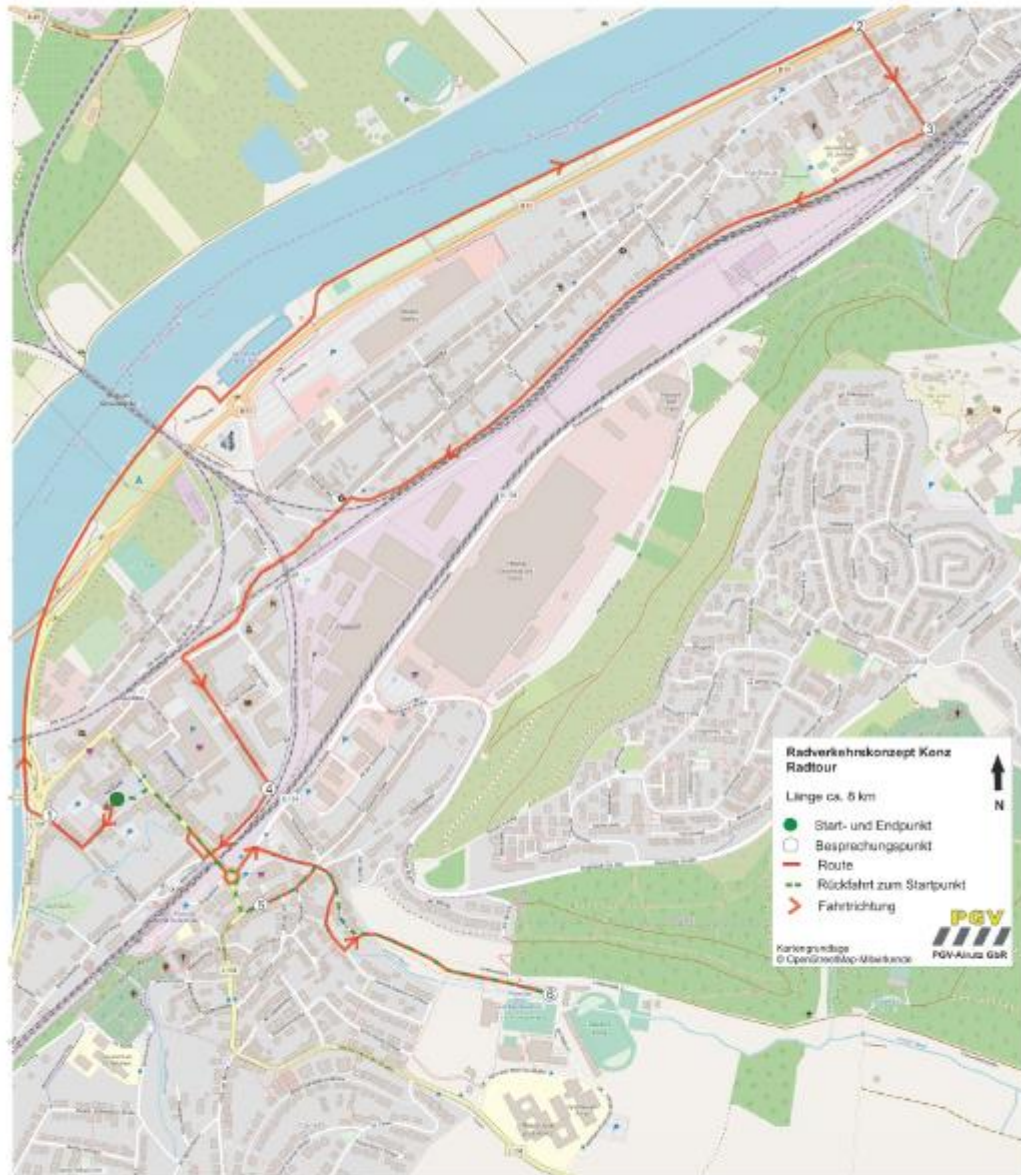


Abbildung 1: Route der Radtour mit Besprechungspunkten

TOP 2 Radtour

Startpunkt Marktplatz

- Am Marktplatz sind verschiedene Abstellanlagen für Fahrräder vorzufinden. Neben den mehrfach im Stadtgebiet montierten Rahmen mit zusätzlicher Vorderradfixierung, an die man Vorderrad und Rahmen anschließen kann und die eine gute Standsicherheit bieten, gibt es auch noch nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen. Letztere werden von Radfahrenden eher nicht genutzt und sollten ausgetauscht werden. Es wird der Wunsch geäußert, diese zentralen Abstellanlagen mit einer Überdachungen zu ergänzen.



Abbildung 2: Anforderungsgerechte Rahmenhalter (links) und nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen (rechts) am Marktplatz

- Aufgrund der zunehmenden Verbreitung teurer Räder (v.a. Peledecs) wurde darauf hingewiesen, dass die Aufstellung von Fahrradboxen am Marktplatz und am Bahnhof wünschenswert ist. Diese sollten frei zugänglich sein und nicht erst über ein Anmeldeportal oder Wartelisten vorgebucht werden müssen.
- Für die südliche Verbindung Am Markt wird als Lösungsansatz aufgezeigt, diese als Fahrradstraße auszuweisen. Hierdurch soll der Radverkehr auf dieser zentralen Verbindung langfristig gebündelt werden. Durch das Element der Fahrradstraße wird der Radverkehr im Stadtgebiet für die Bevölkerung darüber hinaus besser sichtbar gemacht. Für Form, Größe und Farbe von Markierungen und Piktogrammen einer Fahrradstraße gibt es keine deutschlandweiten Vorgaben. Eine Stadt kann hierfür ihr eigenes „Corporate Design“ entwickeln, um Fahrradstraßen im Stadtgebiet in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu kennzeichnen. Dieses sollte in allen Fahrradstraßen in Konz einheitlich sein, um die Wiedererkennbarkeit zu erhöhen. Auch ist es wichtig, Anwohnende und alle Verkehrsteilnehmenden über die Regelungen in einer Fahrradstraße zu informieren, um die Akzeptanz zu erhöhen. Hierfür bieten sich große Banner, ein Aktionstag zur Einweihung der Fahrradstraße, Pressemeldungen und Informationen auf

der städtischen Homepage oder Wurfsendungen an.

Die Meinungen über die Notwendigkeit der Einrichtung einer Fahrradstraße an dieser Stelle gingen auseinander. Zum einen sei die bestehende Verkehrssituation übersichtlich genug. Zum anderen sei die Einrichtung einer Fahrradstraße ein Zeichen der Radverkehrsförderung in der Stadt und würde den Radfahrenden neben den vielen Kfz-dominierten Straßen eine besondere Verkehrsfläche bieten.

Besprechungspunkt 1: Brückenstraße/ Saarstraße

- Die Brückenstraße ist eine unechte Einbahnstraße mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung. Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung bedeuten eine größere Durchlässigkeit und weniger Barrieren für den Radverkehr.
- Die Belagsqualität in der Brückenstraße ist aufgrund der Pflasterbauweise unzureichend und sollte erneuert werden. Als Alternative zur kompletten Oberflächenerneuerung bietet sich der Einbau eines Asphaltstreifens an, der in die Pflasterfläche integriert wird und auf dem der Radverkehr fahren kann.
- Vor der Tourist-Information befinden sich Abstellanlagen, in denen das Vorderrad fixiert und der Fahrradrahmen angeschlossen werden kann, jedoch bieten sie keine optimale Standsicherheit. Sie sind bereits teilweise verbogen und an einer eher ungünstigen Stelle installiert.
- Die Standorte der Fahrradabstellanlagen sind oftmals unglücklich gewählt, da nicht von vorn herein genug Rangierfläche mit eingeplant wird und sie dort aufgestellt werden, wo noch Platz ist. Das hat zur Folge, dass die Fläche insgesamt und auch die Abstände der einzelnen Standplätze oftmals zu eng bemessen sind. Um diesem entgegen zu wirken und ein positives Zeichen für den Radverkehr zu setzen, bietet sich die Umwidmung von Kfz-Stellplätzen an, wie es auch beispielsweise bereits in Hannover praktiziert wird.
- Die Tourist-Information und der zentrale Stadtbereich von Konz liegen räumlich nah zu den touristisch bedeutsamen Radfernwegen Saar- und Moselradweg. Zum Erreichen dieser Radfernwege stellen jedoch die Saarstraße und die B 51 Barrieren dar, die nur schwer gequert werden können. An der Saarstraße gibt es zu wenig Querungshilfen, an der B 51 nur wenige, zu schmal ausgebaute Unterführungen, die nicht einladend wirken. Damit mehr Tourist*innen in das Konzer Stadtgebiet kommen und nicht nur daran vorbei fahren, sollten die Querungsmöglichkeiten der Saarstraße deutlich verbessert und die Unterführungen der B 51 ausgebaut werden.



Abbildung 3: Brückenstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben (links), Querungssituation Saarstraße (rechts)

Besprechungspunkt 2: Moselradweg, Unterführung B51 Höhe Merzlicher Straße

- Der Moselradweg wird generell als positiv bewertet. Er stellt eine wichtige und gute Verbindung zwischen Konz und Trier dar und wird vermehrt auch von Pendelnden genutzt. In dem Abschnitt bis zur Merzlicher Straße ist er Teil der geplanten Pendlerradroute zwischen Trier und Konz.
- Die Unterführung auf Höhe der Merzlicher Straße ist ebenfalls Teil der Pendlerradroute. Sie sollte im Zusammenhang mit den übrigen Maßnahmen zur Schaffung der Pendlerradrouten optimiert werden. Da mit dieser vermehrt Pendelnde zur Nutzung des Fahrrades bewegt werden sollen, die Unterführung aber ebenfalls von zu Fuß Gehenden genutzt wird, sollte sie entsprechend dimensioniert ausgebaut werden. Im aktuellen Zustand kam es bereits mehrfach aufgrund der schlechten Einsehbarkeit zu Zusammenstößen von Radfahrenden.
- Durch die gemeinsame Nutzung des Moselradweges durch Radfahrende und zu Fuß Gehende kommt es zu Konfliktsituationen, v.a. mit freilaufenden Hunden, weshalb eine Anleinplicht angeregt wird.
- Die Wegweisung an dieser Abzweigung entspricht den FGSV-Richtlinien. Wegweisung sollte im gesamten Stadtgebiet regelmäßig kontrolliert und gereinigt werden. Auch für die Mängelbeseitigung sollten die Zuständigkeiten klar definiert sein.
- Als „Einladung“ für Radtourist*innen sollten zusätzliche Schilder mit Hinweisen zu Cafés und Restaurants und beispielsweise dem Freilichtmuseum Roscheid ergänzt werden.

Besprechungspunkt 3: Albanstraße/ Bahnhof Karthaus

- Albanstraße und Parallelweg sollen im Zuge der Pendlerradroute als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Auch sehen die Maßnahmen der Pendlerradroute eine Bevorrechtigung der Fahrradstraßen vor. Diese scheint jedoch an einigen Einmündungen nicht umsetzbar (beispielsweise Karthäuser Straße). Empfohlen wird, die Regelung der Bevorrechtigung mindestens innerhalb einer Fahrradstraße aber auch für alle Fahrradstraßen im gesamten Stadtgebiet möglichst zu vereinheitlichen, um klare Regelungen zu erzeugen und ein intuitives Befahren zu ermöglichen.
- Am Bahnhof Karthaus sind aktuell keine Abstellanlagen, am Kloster nur Vorderradklemmen vorhanden. Die Einrichtung von anforderungsgerechten Abstellanlagen an diesen Zielen kann dazu beitragen, dass Pendelnde mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren bzw. Bürger*innen den Weg zu Veranstaltungen im Kloster mit dem Rad zurück legen. Gerade an Standorten, an denen die Räder länger abgestellt werden (z. B. bei Pendelnden für einen ganzen Arbeitstag), ist ein Wetterschutz ein weiterer wichtiger Anreiz, der dazu beitragen kann, dass für diese Fahrten vermehrt das Rad genutzt wird.

Besprechungspunkt 4: Bahnhofstraße/ Konstantinstraße

- Die Schutzstreifen auf der Brücke der Granastraße sind als Maßnahme des Radverkehrskonzeptes 1997 umgesetzt worden. Sie entsprechen bzgl. ihrer Breite jedoch nicht mehr den gängigen Empfehlungen für einen sicheren Radverkehr und sollten auf die aktuelle Regelbreite von 1,50 m verbreitert werden.
- Der Tunnel Konstantinstraße, die Treppen und Schieberampen sind zu schmal und zu steil. Durch die insgesamt unzureichende Breite, ist der Tunnel sehr dunkel und wird als Angstraum wahrgenommen.
- Tunnel und Unterführungen sind in Konz von entscheidener Bedeutung, da durch die Bahnlinien und stark befahrenen Straßen Barrieren für den Rad- und Fußverkehr bestehen.
- Die Pendlerradroute verläuft bis zum Bahnhof Konz und sieht auch in der Konstantinstraße die Einrichtung einer Fahrradstraße vor. Hierfür sollten die Bodenschwellen als mittige Aufpflasterungen ausgebildet werden, um Radfahrenden das ungehinderte Durchfahren zu ermöglichen.

Protokoll vom 06.02.2020

7 von 10



Abbildung 4: Die Schutzstreifen auf der Granabrücke entsprechen nicht dem heutigen Stand der Technik; der Konstatintunnel hat steile Treppen und Schieberampen und ist zu eng ausgebildet (Angstraum)

Besprechungspunkt 5: Wiltinger Straße (Einbahnstraße)

- Die Wiltinger Straße (zwischen An der Lichtmühle und Schillerstraße) ist aktuell eine Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist. Sie sollte für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, ggf. ist ein Kfz-Stellplatzentfall für die Freigabe erforderlich.
- Es wird generell empfohlen, alle Einbahnstraßen, die noch nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet wurden, zu prüfen, um eine einheitliche Regelung für alle Einbahnstraßen im Stadtgebiet anzustreben.
- Auf eine geänderte Radverkehrsführung in Einbahnstraßen sollten alle Verkehrsteilnehmenden hingewiesen werden, beispielsweise durch Markierung von Einfahrtaschen und Fahrradpiktogrammen.
- Die Einbahnstraße Lindenstraße (parallel Tränkweg) ist ebenfalls nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Für eine mögliche Freigabe in Gegenrichtung muss geprüft werden, ob ausreichend Sichtverhältnisse, auch im Kurvenbereich, vorhanden sind. Ggf. können diese durch das Ordnen des ruhenden Verkehrs geschaffen werden.
- Vor dem Bürgerhaus in der Wiltinger Straße fehlen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Da sich hier auch das Haus für Kinder befindet, bietet sich an diesem Standort an, Rahmenhalter mit Doppelholm zu installieren, die auch das Anschließen von Kinderrädern ermöglichen. Auch sollten Abstellanlagen für Fahrräder mit Hänger und die dafür erforderlichen Rangierflächen eingerichtet werden.

A-RN 033-Radtour 06.02.2020_Protokoll.docx



Besprechungspunkt 6: Parkplatz Schul- und Sportzentrum

- Das Schwimmbad stellt ein wichtiges Freizeitziel für den Radverkehr dar.
- Die Fahrradbügel vor dem Schwimmbad werden generell positiv bewertet, da es sich um anforderungsgerechte Rahmenhalter handelt. Es wird jedoch angemerkt, dass der Platz zu eng bemessen und somit nicht genug Fläche zum Rangieren mit bspw. Lastenrädern vorhanden ist. Durch die scharfen Kanten kann der Lack des Fahrradrahmens beschädigt werden.
- Bei Einrichtung neuer Abstellanlagen sollte über eine Markierung nachgedacht werden, die bestimmte Flächen für das Parken von Lastenrädern ausweist.
- Die Hermann-Reinholz-Straße ist eine Einbahnstraße und befindet sich direkt am Schulzentrum. Sie sollte für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet und als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Die Ausweisung von Fahrradstraßen im Schulumfeld wird generell empfohlen, um den Schülerradverkehr zu stärken.

TOP 3 Weitere Anmerkungen

Weitere Örtlichkeiten

- Schwester-Marcellina-Weg/ Brienonbrücke: Für die Ausweisung zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg ist ein Wegeausbau erforderlich. Um die Sicht zu verbessern ist das regelmäßige Zurückschneiden der Hecken notwendig.
- Der Saar-Mosel-Platz und der Marktplatz sind aktuell mit einem Fußgängerüberweg verbunden. Radfahrende müssen hier absteigen und schieben, um bevorrechtigt zu queren. Die Einrichtung einer Radverkehrsfurt ist an dieser Stelle nicht möglich. Es gibt in Deutschland einzelne Städte, die einen „Shared-Space“ eingerichtet haben. Eine solche Fläche findet sich beispielsweise in Speyer am Dom. Diese Art der Führungsform eignet sich aufgrund der hohen Kfz-Belastung auf der Schillerstraße eher nicht.
- Domänenstraße: Aufgrund der DTV-Werte ist ein baulicher Radweg erforderlich. Die Platzverhältnisse sind jedoch sehr eng, sodass die Möglichkeit zum Ausbau der Seitenräume als fraglich gesehen wird. Es wird von den Teilnehmenden angeregt, den Gehweg für den Radverkehr freizugeben (würde dann Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr bedeuten). Die Verbesserung der Radverkehrssituation an dieser Stelle ist wichtig für die Anbindung der einzelnen Stadtteile, v.a. Roscheid. Von der Domänenstraße muss ein sicheres Abbiegen zum Bahnhof Karthaus gewährleistet werden.
- Bahnhof Konz: Zur Überwindung der Stufen mit dem Rad (schiebend) fehlt eine Auffahrhilfe. Das Planfeststellungsverfahren läuft bereits, da der gesamte Bahnhof

umgebaut werden soll. Eine frühere Anbringung einer Auffahrhilfe gestaltet sich aufgrund der Eigentumsverhältnisse der Bahn schwierig.

Generelle Anmerkungen

- Fahrräder können von der Geschwindigkeitsbeschränkung im verkehrsberuhigten Bereich nicht ausgenommen werden.
- Gehweg, Radverkehr frei bedeutet, dass der Radverkehr den Gehweg zusammen mit den zu Fuß Gehenden nutzen darf. Es besteht jedoch keine Benutzungspflicht (man darf auch auf der Fahrbahn fahren) und auf dem Gehweg muss Schrittgeschwindigkeit gefahren werden.
- Um eine Führungsform gemeinsam mit dem Fußverkehr ohne Benutzungspflicht und Schrittgeschwindigkeit anzubieten, gibt es bereits in einzelnen Bundesländern (Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen) die Möglichkeit, einen gemeinsamen Geh-/Radweg ohne Benutzungspflicht auszuweisen. Dieser wird mit entsprechenden Piktogrammen gekennzeichnet.
- Schweich und Trier sind bereits dabei, die Pendlerradrouten umzusetzen. Konz möchte dies ebenfalls zeitnah angehen.
- Für die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen gibt es Fördermittel durch den Bund oder LVFG.
- Da die Pendlerradroute über den Moselradweg verläuft, auf dem es regelmäßig zu Hochwasser kommen kann, sollte eine alternative Route ausgearbeitet und bei Hochwasser entsprechend ausgeschildert werden.

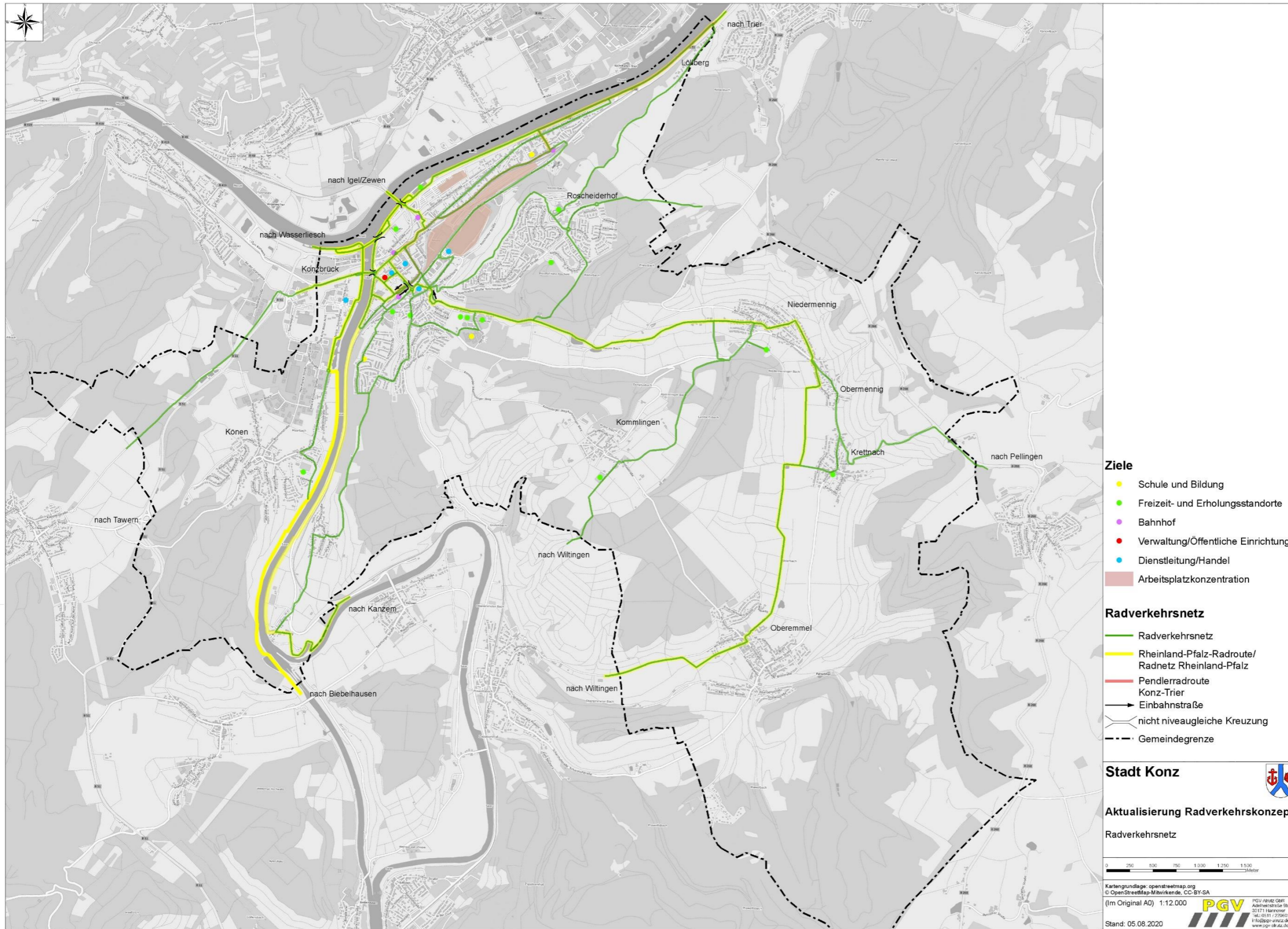


Abbildung 5: Das Hochwasserschutztor auf Höhe der Merzlicher Straße war am Tag der Radtour geschlossen; die Teilnehmenden diskutierten an den Besprechungspunkten über die jeweilige Problemsituation und gaben weitere Hinweise

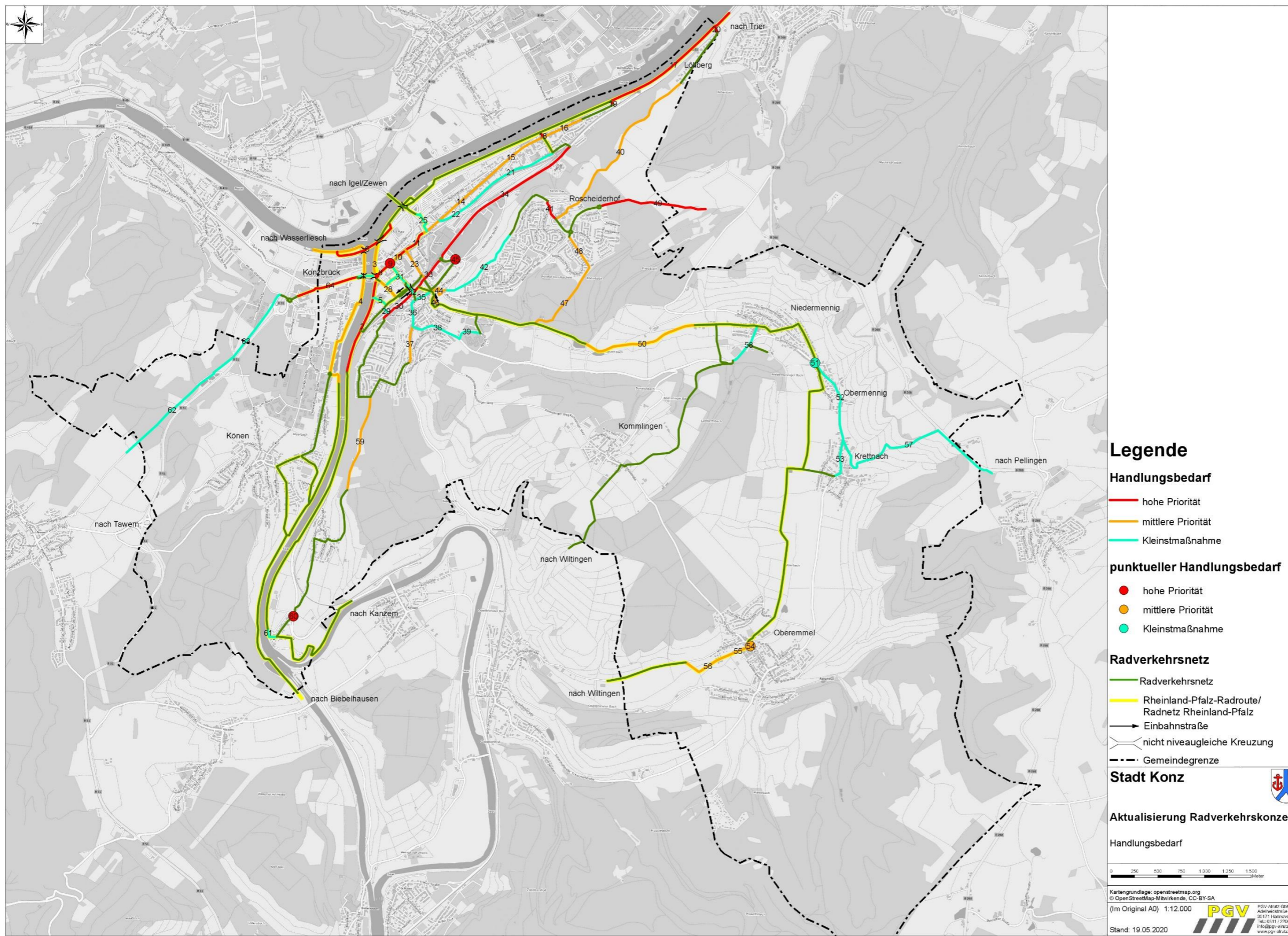
TOP 4 weiteres Vorgehen

- Bis Sommer 2020 soll die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes abgeschlossen sein. Der Entwurf soll in den Gremien (Fraktionen, Bauausschuss, Stadtrat) vorgestellt werden.

8.2 Übersichtsplan – Radverkehrsnetz




8.3 Übersichtsplan – Handlungsbedarf





8.4 Maßnahmentabelle


Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen:	
1	Hohe Priorität, Stufe 1: Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist - Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite - Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist
2	Mittlere Priorität, Stufe 2: Anzustrebende Verbesserungen, die der Erreichung des angestrebten Standards dienen - Maßnahme, die eine deutliche Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes bewirkt.
K	Kleinstmaßnahme , die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt - Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
1.	Konzerbrück (L 138) zw. Saarstraße (L 137) und Abfahrt zum Saarradweg westseitig	<p>Touristische Route Mischverkehr, DTV: 21.400 Kfz/ 24h, 1180 SV/ 24 h (Verkehrsuntersuchung 2014) schmaler Seitenraum auf Hochbord, südseitig mit dem Hinweis „Radfahrer absteigen“</p>	<p>Kurzfristig: einseitig Schutzstreifen an Steigung in Regelbreite (1,50m) markieren Langfristig: Neubau Brücke <i>Abriss und Neubau der Brücke geplant, Zeitpunkt ungewiss. Geplant sind beidseits 3,25m breite gem. Geh-/Radwege (Trierer Volksfreund 17.05.2019)</i></p>	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
2.	Saarstraße (L 137) zw. südlichem Ortseingang und Konzerbrück	<p>Touristische Route, Saarradweg ostseitig straßenbegleitend zur Saarstraße</p> <p>Gem. Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite, Belagsschäden auf Radweg und Fahrbahn, verschmutzte Oberfläche, fehlender Sicherheitstrennstreifen auf Brücke über den Konzer Bach,</p> <p>DTV: 13.330 Kfz/ 24h, 940 SV/ 24 h (Verkehrsuntersuchung 2014)</p>	<p>Ausbau Radweg auf Regelbreite zzgl. Sicherheitstrennstreifen, innerorts Radverkehr richtigstreu führen, Belagsausbesserungen, Überleitung an Ortseingang zu richtungstreuer Führung sowie Anschluss der innerörtlichen Verbindungen im Verlauf durch Querungshilfen ermöglichen.</p> <p>Markierung Schutzstreifen in Regelbreite auf der Ostseite</p> <p>Querschnitt Saarstraße, zwischen südlichem Ortseingang und Konzerbrück</p> <p>Bestand</p> <p>Lösungsvorschlag</p>	1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
3.	Saarradweg (ostseitig) zw. Konzerbrück und Moselradweg	<p>Touristische Route</p> <p>Sehr schmale und steile Anbindung zum Kreisverkehr Saarstraße/ Granastraße,</p> <p>fehlende Berücksichtigung des Radverkehrs zur Weiterfahrt in die Innenstadt,</p> <p>unzureichende Entwässerung,</p> <p>Belagsschäden durch Wurzelaufrüche</p>	<p>Ausbau Auffahrt zum Kreisverkehr und gesicherte Überleitung in den Kreisverkehr zur Anbindung Granastraße.</p> <p>Belagsausbesserungen,</p> <p>Entwässerung sicherstellen</p>	2	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
4.	Saarradweg (westseitig)	Touristische Route Zum Teil in unzureichender Breite	Wegeausbau auf Regelbreite, Sicherung des Zweirichtungsradsverkehrs durch deutliche Kennzeichnung (Markierung, Piktogramme, Richtungspfeile, Verkehrszeichen) an Einmündungen und Grundstückszufahrten	2	 <p>© PGV-Alrutz</p>



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
6.	Saarbrücke (B 51)	Touristische Route, gem. Geh-/Radweg in unzureichender Breite, v.a. in den Auffahrten, Sturzgefahr durch nebenliegende Rinne, Schild „Radfahrer absteigen“, Sichteinschränkung durch begrenzende Mauer	Zufahrten zur Brücke ausbauen, Rinne durch befahrbares Gitter o.ä. sichern, Sicherung des Zweirichtungsradverkehrs durch deutliche Kennzeichnung (Markierung, Piktogramme, Richtungspfeile, Verkehrszeichen) an Einmündungen	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
7.	Saarstraße (L 137)/ Granastraße (L 138)/ Auffahrt zur B 51	Kreisverkehr Mischverkehr, unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs am Kreisverkehr	Markierungslösung im Zuge der Granastraße bis zu Beginn der Kreisfahrbahn markieren, Breite der Kreisfahrbahn muss so ausgestaltet sein, dass ein Überholen auf der Kreisfahrbahn nicht möglich ist.	1	
8.	Granastraße (L 138) zw. Saarstraße (L 137) und Schillerstraße	z. T. Touristische Route Mischverkehr, DTV: 7.810-12.680 Kfz/24h, 240-345 SV/ 24 h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Markierungslösung prüfen, bis zu Beginn der Kreisfahrbahn markieren	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
9.	Granastraße (L 138)/ Schillerstraße (L 138)	Schlechte Sichtverhältnisse durch Bebauung, keine Berücksichtigung des Radverkehrs am Knoten DTV: 17.202 Kfz/ 24h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Vorgezogene Haltlinie für den Radverkehr am Knotenpunkt markieren, ggf. Reduzierung Abbiegestreifen	1	 <p>© PGV-Alrutz</p>
10.	Granastraße zw. Schillerstraße und Lessingstraße	Mischverkehr, Fahrbahnbreite ca. 10m (Geradeaus- und Abbiegespur) DTV: 7.870 Kfz/ 24 h, 180 SV/ 24h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Schutzstreifen markieren, langfristig Entfall Parkstände einseitig oder beidseitig wünschenswert zur Schaffung von mehr Fläche für den fließenden Verkehr und einer anforderungsgerechten Radverkehrsführung	2	 <p>© PGV-Alrutz</p>



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
11.	Granastraße zw. Lessingstraße und Neustraße	Touristische Route, Pendleradroute, beidseitig Schutzstreifen in unzureichender Breite DTV: 7.870 Kfz/ 24 h, 180 SV/ 24h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Schutzstreifen auf 1,50m verbreitern	1	 <p>The top photograph shows a perspective view of a wide asphalt road with a white dashed line marking the edge. The bottom photograph shows a blue semi-truck with 'VERHOEK 4751' on the side, driving on the road.</p>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
12.	Wegeverbindung zw. Karthäuser Straße und Am Luxemburger Damm, Auffahrt zu Konz Kreuz	Umlaufsperrn mit unzureichender Durchlassbreite und Sicherung	<p>Umlaufsperrn durch seitlich eingebaute, reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen, Durchlassbreite von 1,50m gewährleisten,</p> <p>Radverkehr durch mehrfach markierte Querstreifen (alternativ „Haifischzähne“) und Z 205 (StVO) als Piktogramm auf die Notwendigkeit der Geschwindigkeitsreduzierung hinweisen und Konfliktbereich dadurch verdeutlichen</p>  <p>© PGV-Alrutz</p> <p>Beispiel für eine Querungssicherung im Zuge der Nordbahntrasse Wuppertal</p>	K	 <p>© PGV-Alrutz</p>



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
13.	Karthäuser Straße zw. Neustraße und Am Luxemburger Damm	Mischverkehr, Pendlerradroute	Markierung von Schutzstreifen in Regelbreite <i>Vorschläge von Sweco zu Pendlerrou- ten sehen hier die Markierung von Schutzstreifen vor</i>	2	
14.	Karthäuser Straße zw. Am Luxemburger Damm und Brunostraße	Mischverkehr, Busverkehr, beidseitiges, z.T. aufgesetztes Parken, Fahrbahneinengungen durch vorgezogene Warteflächen für querenden Fußverkehr und Baumstandorte, Sichteinschränkungen an Einmündungen durch Gebäudeecken, punktuelle Belagsschäden DTV: 4.780 Kfz/ 24 h, 110 SV/ 24 h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Belagsausbesserungen Schutzstreifen in Regelbreite (in Abschnitten ohne vorgezogene Warteflächen markieren), ggf. Entfall von Parkständen, ggf. alternierend <i>Die Planungen zu den Pendlerrou- ten sehen zw. Am L. Damm und Parallelweg Schutzstreifen in 1,5m Breite vor</i>	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
15.	Brunostraße	Mischverkehr, Busverkehr, beidseitiges, z.T. aufgesetztes Parken, Fahrbahneinengungen durch vorgezogene Warteflächen für querenden Fußverkehr und Baumstandorte	Radverkehr im Zuge Karthäuserstraße – Brunostraße – Trierer Straße einheitlich führen, Schutzstreifen in Regelbreite (in Abschnitten ohne vorgezogene Warteflächen markieren) zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen, Parkstände deutlich markieren, ggf. Entfall von Parkständen, ggf. alternierend	2	 <p>© PGV-Alrutz</p>
16.	Trierer Straße zw. Merzlicher Straße und Irminenstraße	Zum Zeitpunkt der Befahrung Baustelle	Radverkehr im Zuge Karthäuserstraße – Brunostraße – Trierer Straße einheitlich führen Schutzstreifen in Regelbreite (in Abschnitten ohne vorgezogene Warteflächen markieren), Parkstände deutlich markieren, ggf. Entfall von Parkständen, ggf. alternierend	2	 <p>© PGV-Alrutz</p>


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
17.	Moselradweg zw. nördlichste Unterführung B 51 und nördlicher Stadtgrenze	Touristische Route, Pendleradroute Ungenügende Geländehöhe zur Absperrung von Mosel	Geländer erneuern und auf 1,30m (mind. 1,20m) erhöhen <i>Die Planungen zu den Pendleradroutes sehen hier eine Verbreiterung auf 3m bei verfügbarem Platzangebot vor</i>	1	
18.	Verbindung zum Moselradweg Höhe Merzlicher Straße	Touristische Route, Pendleradroute Unzureichende Höhe und Breite des Tunnels	Ausbauoptionen für Unterführung prüfen (lichte Höhe mind. 2,50 m), ausreichende Wegebreite im Unterführungsbereich gewährleisten <i>Die Planungen zu den Pendleradroutes sehen hier eine Verbreiterung der Unterführung auf mind. 3,50m Gesamtbreite vor, außerdem Kenntlichmachung der Führung durch Markierung der Ränder sowie der Mittellinie, Kenntlichmachung der Einfahrten durch rotweiß reflektierende Markierung am Mauerwerk, Beleuchtung, bauliche Veränderung der Rampe, um ein seitliches Abrutschen zu verhindern</i>	1	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
19.	Verbindung zum Moselradweg von Trierer Straße südlich Auffahrt auf B 51	Unzureichende Höhe und Breite des Tunnels, Poller mit unzureichender Durchlassbreite	Ausbauoptionen für Unterführung prüfen (lichte Höhe mind. 2,50 m), ausreichende Wegebreite im Unterführungsbereich, Poller entfernen oder durch seitlich positionierte reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen.	1 K	
20.	Verbindung zum Moselradweg von Estricher Hof	Unzureichende lichte Breite im Unterführungsbereich, Beschilderung Radfahrer absteigen, Belagsschäden in der Auffahrt auf der Ostseite der Unterführung	Ausbauoptionen für Unterführung prüfen (lichte Höhe mind. 2,50 m), ausreichende Wegebreite im Unterführungsbereich gewährleisten	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
21.	Albanstraße	T 30-Zone, Pendleradroute, z.T. wechselseitiges Längsparken	<p>Ausweisung zur Fahrradstraße Vorfahrtregelung für alle Fahrradstraßen im Stadtgebiet vereinheitlichen, Verdeutlichung der Führungsform durch weitere Markierung („corporate design“)</p> <p><i>Im Rahmen der Pendleradrouten ist geplant, die Albanstraße zur Fahrradstraße auszuweisen</i></p>	K	
22.	Parallelweg	T 30-Zone, Pendleradroute, wechselseitiges Längsparken, z.T. kein Seitenraum	<p>Ausweisung zur Fahrradstraße Vorfahrtregelung für alle Fahrradstraßen im Stadtgebiet vereinheitlichen, Verdeutlichung der Führungsform durch weitere Markierung („corporate design“)</p> <p><i>Im Rahmen der Pendleradrouten ist geplant, den Parallelweg zur Fahrradstraße auszuweisen</i></p>	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
23.	Konstantinstraße zw. Granastraße und Bahnhofstraße	Verkehrsberuhigter Bereich, geschwindigkeitsreduzierende Aufpflasterungen über die komplette Breite der Fahrbahn, Pendleradroute	<p>Aufpflasterungen mittig anlegen, um ein Vorbeifahren durch Radfahrende zu ermöglichen,</p> <p>Ausweisung zur Fahrradstraße</p> <p>Vorfahrtregelung für alle Fahrradstraßen im Stadtgebiet vereinheitlichen,</p> <p>Verdeutlichung der Führungsform durch weitere Markierung („corporate design“)</p> <p><i>Im Rahmen der Pendleradrouten ist geplant, die Konstantinstraße zur Fahrradstraße auszuweisen</i></p>	2	
24.	Konstantintunnel	Sehr schmaler Tunnel mit mehreren Treppen, Schieberampen, Umlaufsperrn	<p>Ausbauoptionen für Unterführung prüfen (lichte Höhe mind. 2,50 m),</p> <p>ausreichende Wegebreite im Unterführungsbereich gewährleisten,</p> <p>ggf. Neubau Fahrstuhl</p>	2	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
25.	Am Luxemburger Damm	Z. T. Touristische Route Mischverkehr, Mitteltrennung durch Bord, DTV: 5.560 Kfz/ 24 h, 150 SV/ 24 h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Verdeutlichung der touristischen Route und des Mischverkehrs durch Piktogramme	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
26.	Wegeverbindung zw. Am Luxemburger Damm und Am Moselufer	Touristische Route, Umlaufsperrung mit unzureichender Durchlassbreite	<p>Umlaufsperrungen durch seitlich eingebaute, reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen, Durchlassbreite von 1,50m gewährleisten,</p> <p>Radverkehr durch mehrfach markierte Querstreifen (alternativ „Haifischzähne“) und Z 205 (StVO) als Piktogramm auf die Notwendigkeit der Geschwindigkeitsreduzierung hinweisen und Konfliktbereich dadurch verdeutlichen</p>  <p>© PGV-Alrutz</p> <p>Beispiel für eine Querungssicherung im Zuge der Nordbahntrasse Wuppertal</p>	K	 <p>© PGV-Alrutz</p>



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
27.	Am Markt, südliche Verbindung	Touristische Route, Senkrechtparkstände auf der südlichen Seite	Einrichtung einer Fahrradstraße, Seitliche Markierung zu Parkständen zur Verdeutlichung der Regelung, Vorfahrtregelung für alle Fahrradstraßen im Stadtgebiet vereinheitlichen, Verdeutlichung der Führungsform durch weitere Markierung („corporate design“)	K	 © PGV-Alrutz

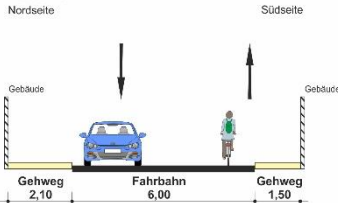
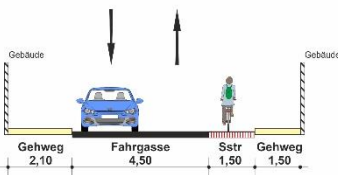

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
29.	Brienonbrücke	Fußgängerbrücke, unzureichende Breite für eine Freigabe für den Radverkehr, wichtige Verbindung über die Bahngleise zwischen Berendsborn und Innenstadt	Beschilderung Gehweg, Radverkehr frei ergänzen	K	 <p>© PGV-Alrutz</p>
30.	Schwester-Marcellina-Weg	Gehweg, Sichteinschränkungen durch Hecke, punktuelle Belagsschäden, z.T. unzureichende Breite, unzureichende Geländerhöhe (1,08m)	<p>Geländer auf 1,30m (mind. 1,20m) erhöhen Beschilderung Gehweg, Radverkehr frei ergänzen Bepflanzung im Kurvenbereich entfernen und durch bodennahes Grün ersetzen</p> <p>Langfristig: Ausbauoptionen prüfen,</p>	1 K	 <p>© PGV-Alrutz</p>




Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
31.	Schillerstraße (L 138)	Touristische Route Mischverkehr, Busverkehr DTV: 13.920-17.140 Kfz/ 24 h, 290-325 SV/ 24h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Geschwindigkeitsanordnung 30 km/h, Langfristig: Ausbauoptionen prüfen	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
32.	Schillerstraße (L 138)/ Michael-Scherer-Straße (K 134)	Touristische Route Führung des Radverkehrs im Mischverkehr	Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr durch Piktogramme	K	
33.	Michael-Scherer-Straße (K 134)	Z. T. Touristische Route Mischverkehr, südseitiger sehr schmaler Seitenraum, nordseitig kein Seitenraum vorhanden DTV: 14.430 Kfz/ 24 h, 170 SV/ 24 h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Ausbauoptionen für Neubau Radverkehrsanlage prüfen	1	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
34.	Domänenstraße (K 134) zw. Michael-Scherer- Straße und Am Bahnhof Karthaus	Mischverkehr, außerorts, T 70, DTV: 10.250 Kfz/ 24 h, 230 SV/ 24h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Neubau Radverkehrsanlage in Regelbreite als einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr Sicherung des Zweirichtungsradverkehrs durch deutliche Kennzeichnung (Markierung, Piktogramme, Richtungspfeile, Verkehrszeichen) an Einmündungen und Grundstückszufahrten.	1	 <p>© PGV-Alrutz</p>
35.	Wiltinger Straße Zw. Schulstraße und Schillerstraße (L 138)	Einbahnstraße ohne Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung,	Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung, Einfahrtaschen zur Verdeutlichung der geänderten Regelung markieren Bei ungenügender Breite Entfall von Kfz- Stellplätzen langfristig wünschenswert, um ein gutes Angebot für den Radverkehr zu schaffen und somit die Regelakzeptanz zu erhöhen	K	 <p>© PGV-Alrutz</p>


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
36.	Wiltinger Straße (L 138) zw. Schillerstraße (L 138) und Niedermenniger Straße (L 138)	Mischverkehr, T 30, Steigung Richtung Süden, wichtige Schulverbindung DTV: 16.210 Kfz/ 24h, 285 SV/ 24h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Markierungslösung prüfen, ggf. einseitig (bergauf)	K	 <p>© PGV-Alrutz</p>
37.	Wiltinger Straße (K 133) zw. Niedermenniger Straße (L 138) und Graf-Metternich-Straße	Belagsschäden T 30 DTV: 9.430 Kfz/ 24 h, 185 SV/ 24 h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Belagsausbesserung, Markierungslösung prüfen, ggf. einseitig (bergauf)	2	 <p>© PGV-Alrutz</p>


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
38.	Niedermenniger Straße (L 138) zw. Wiltinger Straße (L 138) und Hermann-Reinholz-Straße (östlich)	<p>Mischverkehr, Steigung Richtung Osten, sehr schmale Seitenräume, Busverkehr, wichtige Schulverbindung</p> <p>DTV: 7.280 Kfz/ 24 h, 160 SV/ 24 h (Verkehrsuntersuchung 2014)</p>	<p>Markierungslösung prüfen, ggf. einseitig (bergauf)</p> <p>Querschnitt Niedermenniger Straße (L 138), zwischen Wiltinger Straße und Hermann-Reinholz-Straße</p> <p>Bestand</p>  <p>Lösungsvorschlag</p> 	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
39.	Hermann-Reinholz-Straße zw. Niedermenniger Straße (L 138) und Am Stadion	Einbahnstraße ohne Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung, Schulzentrum, z.T. Steigungen, T 30-Anordnung, Schulbusverkehr, Fahrbahnbreite 6,0-6,5 m DTV: 1.560 Kfz/ 24 h, 25 SV/ 24 h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung, Verdeutlichung der geänderten Verkehrsführung durch Markierung von Einfahrtaschen, Einrichtung einer Fahrradstraße, Vorfahrtregelung für alle Fahrradstraßen im Stadtgebiet vereinheitlichen, Verdeutlichung der Führungsform durch weitere Markierung („corporate design“)  Fotomontage	K	 © PGV-Alrutz
40.	Wegeverbindung zw. Löllberg und Waldbühne Roscheider Hof	z. T. unzureichende Belagsqualität und Unebenheiten	Wegeausbau	2	 © PGV-Alrutz


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
41.	Wegeverbindung zw. Roscheiderhof und Kapelle zum Guten Hirten	Gem. Geh-/Radweg, Radfahrer absteigen (nur von Süden kommend), unzureichende Breite und Belagsqualität, Sturzgefahr durch Steine, Umlaufsperrn	Wegeausbau auf Regelbreite Schild „Radfahrer absteigen“ entfernen, Steine und Umlaufsperrn entfernen und bei Bedarf durch seitlich eingebaute, reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen	1 K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
42.	Panoramaweg	z.T. sehr steil, Poller mit unzureichender Durchlassbreite und Sicherung, Belagsschäden	Poller entfernen oder durch seitlich eingebaute reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen, Durchlassbreite von 1,50 m gewährleisten, punktuelle Belagserneuerung	K 2	
43.	Unterführung der Roscheider Straße Höhe Panoramaweg	Scharfe nicht einsehbare Kurve, Kollisionsgefahr mit entgegenkommenden Radfahrenden und zu Fuß Gehenden	Durch Markierung auf Konfliktbereich aufmerksam machen Langfristig: Ausbauoptionen für Unterführung prüfen (lichte Höhe mind. 2,50 m), ausreichende Wegebreite im Unterführungsbereich gewährleisten, Verkehrsarten trennen	K	



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
44.	Am Sprung	Belagsschäden	Belagserneuerung	2	 <p>© PGV-Alrutz</p>


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
45.	Querungsstelle Roscheider Straße Höhe Weinbergstraße	Poller mit unzureichender Sicherung, unzureichende Bordabsenkungen	Poller durch reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen, Durchlassbreite von 1,50 m gewährleisten, Borde niveaugleich absenken, taktile Elemente einbauen	1	 <p>The 'Fotos' column contains two photographs. The top photograph shows a street intersection with a low curb and a poller. The bottom photograph shows the same intersection with a raised curb, reflective bollards, and a tactile strip, representing the proposed solution.</p>






Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
46.	Lindenstraße zw. Tränkweg und Hausnummer 27	Einbahnstraße in Richtung Norden ohne Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung	Freigabe für den RV in Gegenrichtung, unter der Voraussetzung, dass durch entsprechende Parkregelungen die benötigten Sichtbeziehungen und Platzverhältnisse hergestellt werden können	2	 © PGV-Alrutz



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
47.	Wegeverbindung zw. St. Seb. Schützengilde Konz Karthaus und Roscheider Straße	Abschnittsweise Belagsschäden, abschnittsweise unzureichende Belagsqualität Mögliche Schülerverbindung	Belagserneuerung Beleuchtung ergänzen	2	 © PGV-Alrutz



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
48.	Wegeverbindung zw. Wacholderweg und Roscheider Straße	Unzureichende Belagsqualität	Belagserneuerung	2	 <p>© PGV-Alrutz</p>
49.	Wegeverbindung zw. Seif-Wald-Ring und östliche Stadtgrenze	Unzureichende Belagsqualität	Wegeneubau	1	 <p>© PGV-Alrutz</p>



Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
50.	Falkensteinstraße Zw. Teichanlage SFV 1911 Konz und Haus Nr. 25a	Touristische Route Punktuelle Belagsschäden	Belagsausbesserungen	2	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
51.	Querung Obermenniger Straße (L 138) auf Höhe Blumenwiese	Touristische Route Umlaufsperrung und Poller mit unzureichender Durchlassbreite und Sicherung	Umlaufsperrung und Poller durch reflektierende seitlich eingebaute Poller mit Bodenmarkierung ersetzen, Durchlassbreite von 1,50 m gewährleisten	K	 <p>The top photograph shows a paved road intersection with a brick-paved path leading to it. A metal barrier is positioned across the path. In the background, there are trees, a clear blue sky, and a road sign. The bottom photograph shows a narrow, paved path leading to a residential area. A red and white striped bollard is placed across the path. The path is bordered by grass and trees. Both photos have a small '© PGV-Alrutz' watermark in the bottom right corner.</p>


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
52.	Obermenniger Straße (L 138)	Mischverkehr, z.T. außerorts, Belagsschäden, DTV liegt nicht vor	DTV prüfen, Belagsausbesserungen, geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, in Abhängigkeit von DTV ggf. Radverkehrsanlage erforderlich	K 2	
53.	Hauptstraße (L 138) zw. Obermenniger Straße (L 138) und Flurstraße	Mischverkehr, z.T. außerorts, DTV Fahrtrichtung Ankommend: 1.540 Kfz/ 24h	Gesamt-DTV prüfen, geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, in Abhängigkeit von DTV ggf. Radverkehrsanlage erforderlich	K	


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
54.	Im Großengarten/ Kirchstraße	Touristische Route Sichteinschränkungen durch Gebäude und Zaun, Belagsschäden im Kreuzungsbereich	Belagsausbesserung	2	 © PGV-Alrutz
55.	Im Großengarten	Touristische Route Unzureichende Belagsqualität, Unebenheiten	Belagsausbesserung	2	 © PGV-Alrutz


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
56.	Wegeverbindung zw. Im Großengarten und Am Rosenberg	Touristische Route Abschnittsweise unzureichende Belagsqualität	Belagserneuerung	2	 <p>© PGV-Alrutz</p>
57.	St.-Ursula-Straße (L 139) zwischen Krettnach und B 268	Außerorts, DTV nicht vorliegend, extrem starke Steigung, mit Pedelec kaum zu schaffen, scharfe Kurven	DTV prüfen, bei DTV >2.500 Kfz/ 24h Neubau Radverkehrsanlage	K	 <p>© PGV-Alrutz</p>


Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
58.	L 138 zwischen Heinerstraße und Follmetzstraße	Außerorts DTV liegt nicht vor	DTV prüfen, bei DTV >2.500 Kfz/ 24h Neubau Radverkehrsanlage	K	 <small>© PGV-Alrutz</small>
59.	Auf der Filzer Kupp	Belagsschäden	Belagserneuerung	2	 <small>© PGV-Alrutz</small>

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
60.	Saartalstraße/ L 137/ Marienstraße	Fehlende Berücksichtigung des Radverkehrs bei Querung L 137 zur Weiterfahrt von Saartalstraße auf Marienstraße, parallel zur L 137 verlaufende Wegeverbindung	Führen des Radverkehrs von Saartalstraße kommend auf parallele Wegeverbindung, Verdeutlichung der Führung mit Piktogrammen, Hinweis auf querende Radfahrende im Zuge L 137	1	 The 'Fotos' column contains two photographs. The top photograph shows a road intersection with a red and white striped signpost and a blue signpost. The bottom photograph shows a gravel path running parallel to a road, with a red and white striped signpost on the right side. Both photos are credited to PGV-Alrutz.

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
61.	Pappelweg	Fehlende Freigabe für den Radverkehr in Richtung Süden, Sichteinschränkung durch Hecke im Kurvenbereich	Freigabe für den Radverkehr ergänzen, Hecke beschneiden	K	 <p>The 'Fotos' column contains two photographs. The top photograph shows a paved road curving to the right. On the right side of the road, there is a tall, dense green hedge that partially obscures the view of the road ahead. A blue metal guardrail is visible on the left side of the road. The bottom photograph shows the same road from a different perspective, looking down the road towards a junction. The road is clear, and there are trees and a blue signpost visible in the distance. The sky is blue with some clouds. Both photographs have a small copyright notice '© PGV-Alrutz' in the bottom right corner.</p>

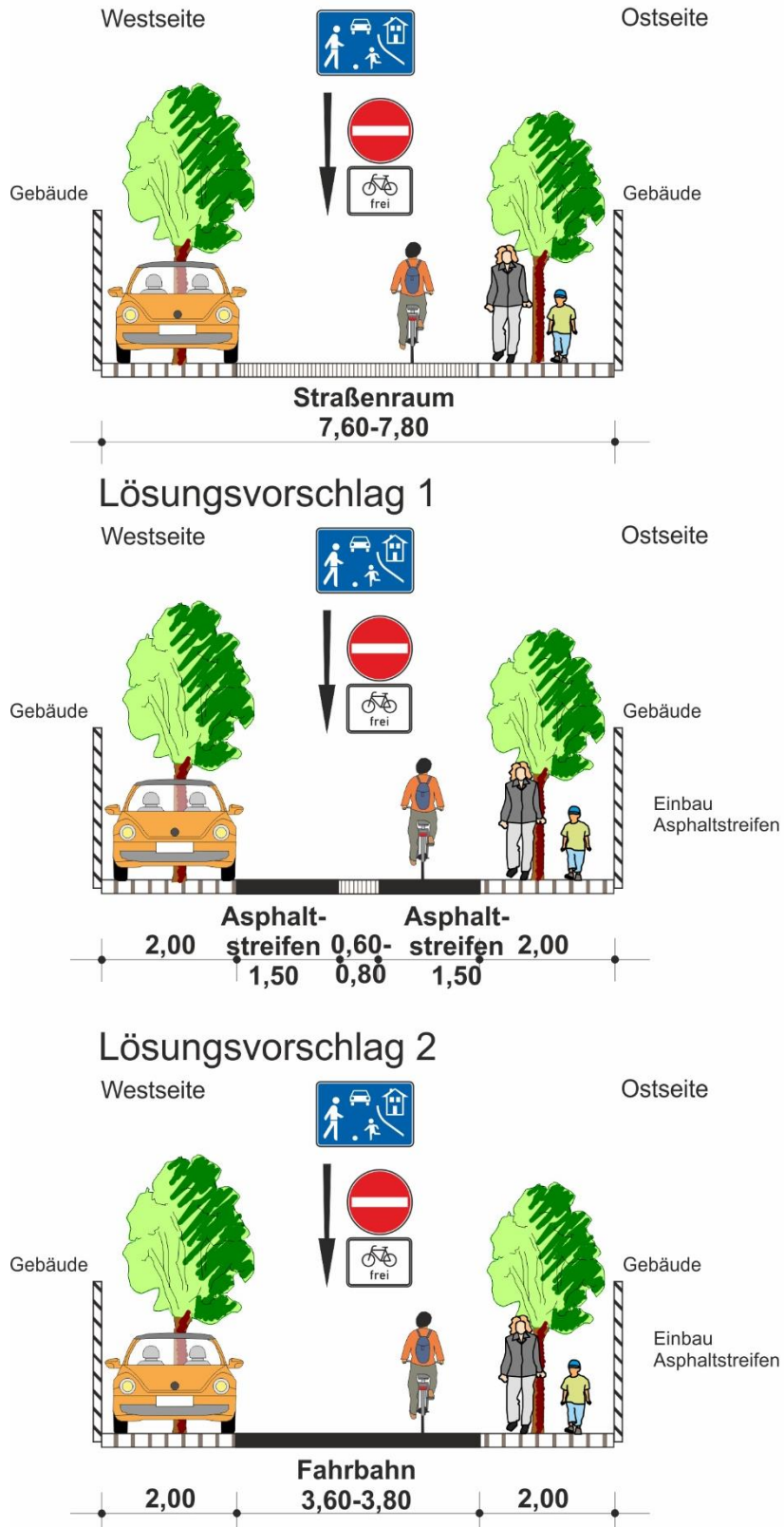
Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
62.	Wegeverbindung zw. westlicher Stadtgrenze und Angelsportverein Könen	Einfahrtverbot, verschmutzte Fahrbahn	Freigabe für den Radverkehr ergänzen, Reinigung sicherstellen	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
63.	<p>Selbständige Wegeverbindung westlich der B 51 zwischen Angelsportverein Könen und An der Granahöhe</p> <p>(z.T. außerhalb Konz)</p>	<p>Gem. Geh-/Radweg, Schildmast mit unzureichender Durchlassbreite und unzureichender Sicherung am Anfang und Ende,</p> <p>Führung des Radverkehrs von an der Granahöhe auf Wegeverbindung Richtung Tawern über Fahrbahnteiler, Führung des Radverkehrs für andere Verkehrsteilnehmende nicht eindeutig erkennbar</p>	<p>Schildmast versetzen und Durchlassbreite von 1,50 m gewährleisten, Verdeutlichung der Radverkehrsführung an Übergang von An der Granahöhe auf Wegeverbindung</p>	K	

Nr.	Straßenabschnitt	Bestand / Problem	Lösungsansatz	Priorität	Fotos
64.	Obermoselstraße (L 138) zw. Am Wiesenkreuz und Konzerbrück (L 138)	Touristische Route Außerorts(charakter) Keine Radverkehrsanlage, DTV: 7.470 Kfz/ 24h, 345 SV/ 24h (Verkehrsuntersuchung 2014)	Neubau Radverkehrsanlage	1	 <small>© PGV-Alrutz</small>

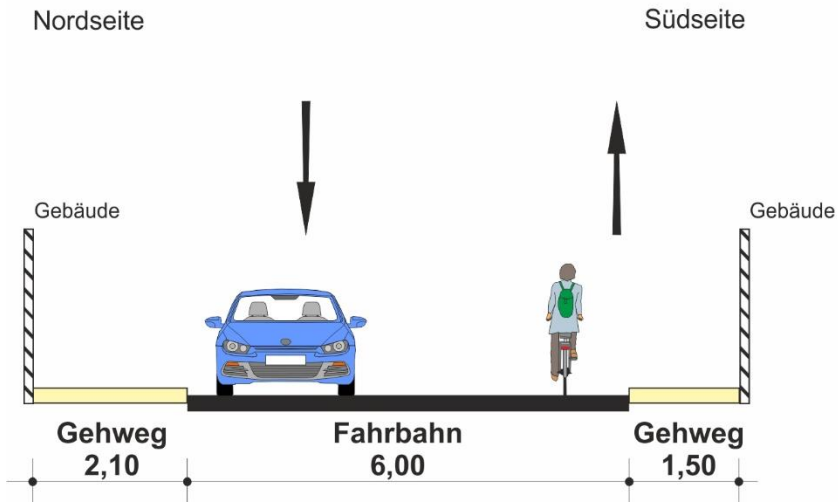
8.5 Querschnitte

Brückenstraße, zwischen Am Markt und Bahnhofstraße

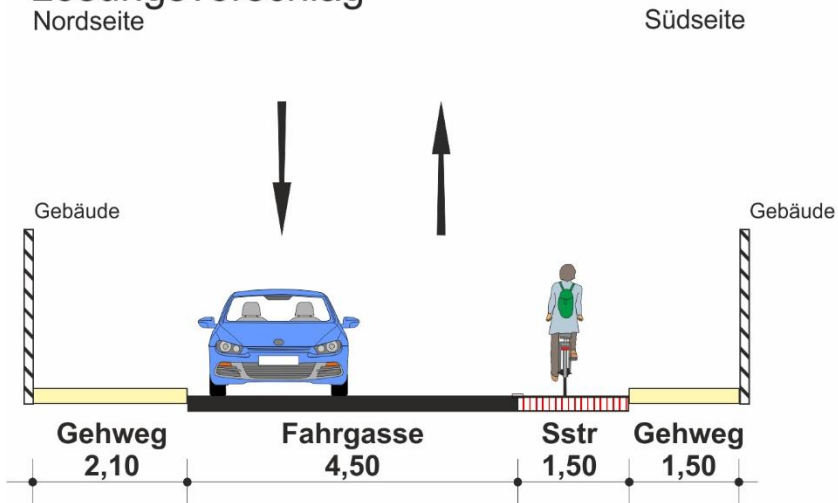


Niedermenniger Straße (L 138), zwischen Wiltinger Straße und Hermann-Reinholz-Straße

Bestand



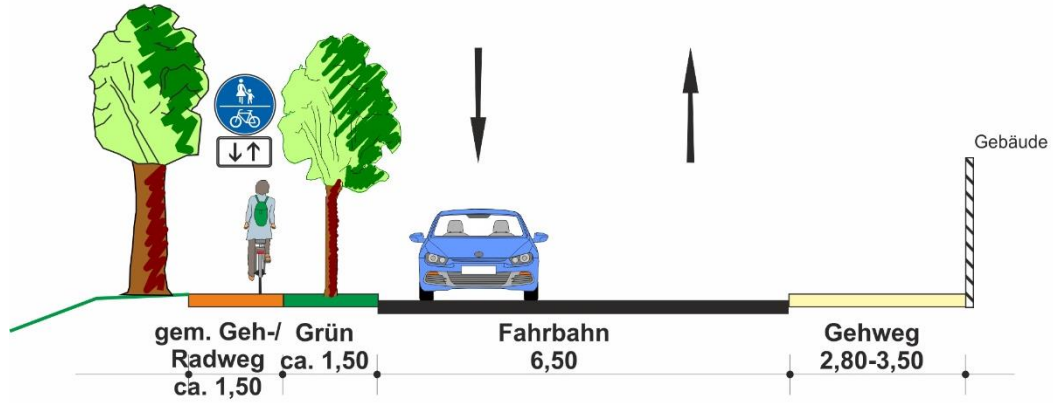
Lösungsvorschlag



Saarstraße, zwischen südlichem Ortsausgang und Konzerbrück

Westseite

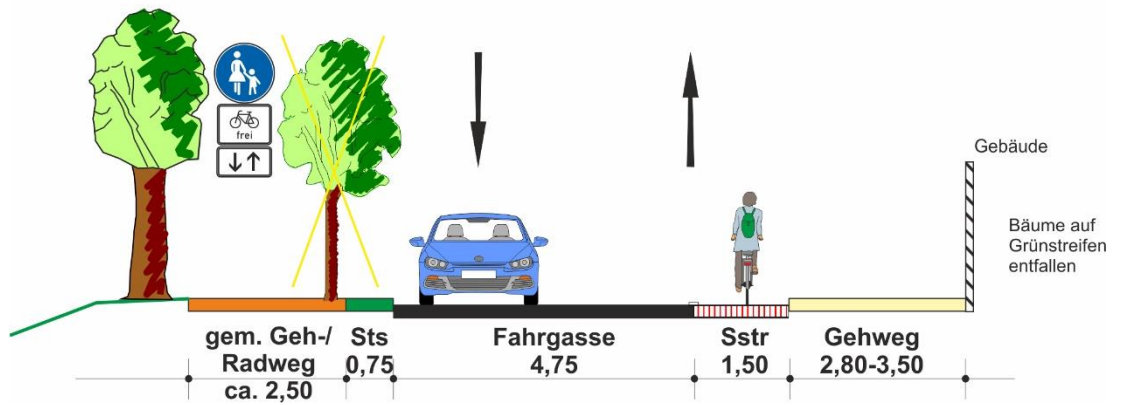
Ostseite



Lösungsvorschlag

Westseite

Ostseite



8.6 Prinzipskizzen

Hermann-Reinholz-Straße – Gestaltung Fahrradstraße



Roscheider Straße – Verdeutlichung der Fahrwege für Radverkehr



Saarstraße – Ausbau Seitenraum und Anlage Querungshilfe am Ortseingang

