

Radverkehrskonzept der Kreisstadt Neunkirchen



Bearbeitung:

vefo Büro Saar

BARD+SAUTHER GMBH
BERATENDE INGENIEURE
BSBI

Europaallee 10 Tel. 0681/926 50-0 mail@bs-bi.de
66113 Saarbrücken Fax 0681/926 50-29 www.bs-bi.de

Saarbrücken, November 2020

KREISSTADT
NEUNKIRCHEN
Die Stadt zum Leben



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Zielstellung des Radverkehrskonzepts	1
1.2	Erarbeitungsprozess und Beteiligungen.....	1
2	Quellen und Ziele des innerstädtischen Radverkehrs.....	2
2.1	Quellen	2
2.2	Ziele	2
3	Beschreibung der notwendigen Tätigkeitsfelder und Entwicklung des Zielszenarios	3
3.1	Haupttrouten	4
4	Entwicklung und Formulierung von Maßnahmen zur Optimierung und zum Ausbau des Radwegenetzes und sonstiger Maßnahmen im Kontext der Radinfrastruktur	15
4.1	Freigabe von Einbahnstraßen.....	15
4.2	Abstellanlagen	16
5	Entwicklungs- und Lösungsmöglichkeiten für neuralgische Kreuzungen	19
5.1	Mögliche Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen	20
5.1.1	Schutzstreifen.....	20
5.1.2	Radfahrstreifen.....	20
5.1.3	Fahrradstraße	21
6	Wirtschaftliche Bewertung der einzelnen Maßnahmenempfehlungen	22
6.1	Massenermittlung/Kostenschätzung der Maßnahmenempfehlungen.....	23
7	Darstellung der Fördermöglichkeiten	29
7.1	Bund – Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“	29
7.2	Bund – Bike + Ride-Offensive	31
7.3	Land – Richtlinie zur Förderung regionaler Klimaschutzprojekte und Elektro-Fahrrad-Mobilität (EMOB) und ab 2021 Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland (NMOB).....	32
7.4	Bund und Land – Sonderprogramm Stadt & Land	33
7.5	EU - Interreg V A Großregion.....	33
8	Priorisierung der Maßnahmenempfehlungen und Erstellung eines Maßnahmen- und Umsetzungskonzeptes	34
8.1	Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen	35
8.2	Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen.....	35
8.3	Langfristig umzusetzende Maßnahmen	35
9	Entwicklung einer Marketing-Kampagne zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt.....	36
10	Anlagen.....	39

Abbildungsverzeichnis

<u>Abbildung 1</u> : Haupttrouten mit den NVKP (Kartengrundlage Google Earth Pro).....	3
<u>Abbildung 2</u> : Hauptroute A (Kartengrundlage OpenStreetMap)	5
<u>Abbildung 3</u> : Hauptroute A´ (Kartengrundlage OpenStreetMap)	6
<u>Abbildung 4</u> : Hauptroute B (Kartengrundlage OpenStreetMap)	7
<u>Abbildung 5</u> : Hauptroute C (Kartengrundlage OpenStreetMap)	8
<u>Abbildung 6</u> : Hauptroute D (Kartengrundlage OpenStreetMap)	9
<u>Abbildung 7</u> : Hauptroute E (Kartengrundlage OpenStreetMap)	10
<u>Abbildung 8</u> : Hauptroute F (Kartengrundlage OpenStreetMap).....	11
<u>Abbildung 9</u> : Hauptroute G (Kartengrundlage OpenStreetMap)	12
<u>Abbildung 10</u> : Hauptroute H (Kartengrundlage OpenStreetMap)	13
<u>Abbildung 11</u> : Hauptroute I (Kartengrundlage OpenStreetMap)	14
<u>Abbildung 12</u> : Schutzstreifen	20
<u>Abbildung 13</u> : Radfahrstreifen	20
<u>Abbildung 14</u> : Fahrradstraße.....	21
<u>Abbildung 15</u> : Reihenbügelanlagen, Doppelparker und Sammelschließanlagen der B+R-Offensive ...	31

Tabellenverzeichnis

<u>Tabelle 1</u> : Empfehlung Öffnung der Einbahnstraßen	15
<u>Tabelle 2</u> : Empfehlung der Standorte neuer Bügel, Boxen und Ladestationen	16
<u>Tabelle 3</u> : Empfehlung der Standorte für neue Bügel, Boxen und Ladestationen an nicht städtischen Standorten.....	18

Anlagenverzeichnis

<u>NVKP* 1</u> : Innenstadt: Fernstraße	39
<u>NVKP 2</u> : Innenstadt: Grubenstraße/Bildstocker Straße	40
<u>NVKP 3</u> : Innenstadt: Lindenallee	41
<u>NVKP 4</u> : Wiebelskirchen: Ostertalstraße/Ottweilerstraße/Wibilostraße	42
<u>NVKP 5</u> : Innenstadt: Kreuzung Peter-Neuber-Allee/Gustav-Regler-Straße/Lindenallee (Planung LfS)	43
<u>NVKP 6</u> : Innenstadt: Oberer Markt	44
<u>NVKP 7</u> : Wellesweiler: Wellesweilerstraße	45
<u>NVKP 8</u> : Wellesweiler: Kreisel Krummeg	46
<u>NVKP 9</u> : Wiebelskirchen: Kuchenbergstraße/Schillerstraße	47
<u>NVKP 10</u> : Wiebelskirchen: Bexbacherstraße/Schillerstraße	48
<u>NKVP 11</u> : Wiebelskirchen: Kreuzung Ostertalstraße/L 287/L 121 (Planung LfS)	49
<u>NVKP 12</u> : Wiebelskirchen: Ottweilerstraße	50
<u>NVKP 13</u> : Münchwies, Friedhofstraße	51

*neuralgischer Verkehrsknotenpunkt

Bildnachweise Titelseite

Bild oben links: Quelle: Jörg Mohr, Stadt Neunkirchen

Bild oben rechts: Quelle: Axel Birtel, ADFC

Bild unten links: Quelle: Axel Birtel, ADFC

Bild unten rechts: Quelle: Axel Birtel, ADFC

Abkürzungsverzeichnis

- ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club
- E-Bike – Elektrofahrrad
- EMOB – Richtlinie zur Förderung regionaler Klimaschutzprojekte und der Elektro-Fahrrad-Mobilität im Saarland
- KBBZ – Kaufmännisches Berufsbildungszentrum
- KFZ – Kraftfahrzeug
- KRL – Kommunalrichtlinie
- Lfm – laufender Meter
- LfS – Landesbetrieb für Straßenbau
- MIV – Motorisierter Individualverkehr
- MWAEV – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
- NMOB – Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland
- NVKP – Neuralgischer Verkehrsknotenpunkt
- OA – Ortsausgang
- OE – Ortseingang
- SBBZ – Sozialpflegerisches Berufsbildungszentrum
- TGBBZ – Technisch-gewerbliches Berufsbildungszentrum
- OB – Oberbürgermeister
- ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

1 Einleitung

1.1 Zielstellung des Radverkehrskonzepts

Die Stadt Neunkirchen beschloss im Jahr 2018 ein Radverkehrskonzept für die Innenstadt und die umliegenden Stadtteile zu erstellen. Da die Stadt Neunkirchen über eine für das Radfahren wenig geeignete Topographie verfügt, wurde nach Lösungswegen gesucht, um die Attraktivität des Radverkehrs in Neunkirchen zu erhöhen. Ziel ist es, mehr Menschen für das Radfahren zu gewinnen und so eine Entlastung der Innenstadt durch den Autoverkehr zu erreichen. Radverkehr erhöht die Lebensqualität in der Stadt und die Attraktivität für den Tourismus. Mehr Radverkehr in der Stadt bedeutet weniger Lärm, weniger Abgase und dafür mehr Leben und Bewegung in der Stadt.

In der Folge wurde ein Arbeitskreis unter der Beteiligung engagierter Bürger gebildet, um die Interessen der verschiedenen Akteure berücksichtigen zu können. Das vorliegende Radverkehrskonzept schafft für die Verwaltung die Handlungsgrundlage zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt sowie den Stadtteilen Neunkirchens.

1.2 Erarbeitungsprozess und Beteiligungen

In einem ersten Schritt zur Erstellung des Radverkehrskonzepts, wurden der Rahmen und die Priorität durch die Stadt Neunkirchen festgelegt, um danach mit der Bestandsanalyse zu beginnen. Ein weiterer wichtiger Teil der Vorarbeit war die Auswertung des ADFC-Fahrradklimatests aus dem Jahr 2018. Dort wurden die größten Defizite in der Stadt Neunkirchen in Bezug auf den Radverkehr durch die Bürger beschrieben und Hinweise gegeben, welche Verbesserungen in Zukunft umgesetzt werden sollten.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und Vorschläge für ein Radverkehrsnetz wurden den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen zweier Workshops, am 13. Januar und 8. September 2020, vorgestellt und zur Diskussion gestellt. Die Beiträge und Hinweise der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind in die weitere Bearbeitung des Radverkehrskonzepts eingeflossen.

Die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen und das Mitwirken der Bürger sind wichtige Voraussetzungen für den Erfolg des Radverkehrskonzepts.

2 Quellen und Ziele des innerstädtischen Radverkehrs

Das Radliniennetz gemäß dem vorliegenden Radverkehrskonzept der Kreisstadt Neunkirchen verbindet die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs. Es wurden alle Stadtteile der Kreisstadt Neunkirchen berücksichtigt und die Routen so gewählt, dass alle wichtigen Ziele an die Haupttrouten angeschlossen und gut erreichbar sind.

2.1 Quellen

Die wichtigsten Radverkehrsquellen sind die peripheren Wohngebiete mit der Neunkircher Innenstadt sowie die umliegenden Stadtteile (Heinitz, Sinnerthal, Wellesweiler, Furpach, Kohlhof, Ludwigsthal, Wiebelskirchen, Hangard und Münchwies).

2.2 Ziele

Als Ziele wurden die absehbar am stärksten frequentierten Bereiche und Einrichtungen gewählt:

- Stadtzentrum (Stummplatz)
- Einkaufsmöglichkeiten
- Bahnhof
- Schulen
- Arbeit/Ausbildung
- Freizeiteinrichtungen
- Kulturelle Einrichtungen

3 Beschreibung der notwendigen Tätigkeitsfelder und Entwicklung des Zielszenarios Haupttrouten für den Radverkehr in Neunkirchen

Das geplante Radverkehrsnetz berücksichtigt sowohl den Alltags- als auch den touristischen Radverkehr. Die Haupttrouten haben aufgrund ihrer Lage und Verbindungsfunktion für alle Zielgruppen des Alltagsradverkehrs eine hohe Bedeutung und müssen daher Führungsformen anbieten, die sowohl für schnelle, routinierte Radfahrer als auch für unsichere Radfahrende attraktiv sind. Alle Haupttrouten sind so gewählt, dass diese außerhalb der Stadt beginnen und im Stadtzentrum (Stummplatz) enden. In den nachfolgenden Tabellen von Seite 5 bis Seite 14 werden die Haupttrouten näher beschrieben und ermittelt, an welchen Stellen Handlungsbedarf besteht.

Anmerkung:

Der Stadtteil Münchwies ist nur bedingt über einen Feld-/Waldweg am Sportplatz Hangard vorbei erreichbar und wurde im nachfolgenden Konzept mit dem Knotenpunkt 13 (siehe Anhang¹) betrachtet. Eine Alternativroute an der L 116 und L 121 über Hangard ist sehr mühsam und stellt keine Option für den Alltagsradverkehr dar.

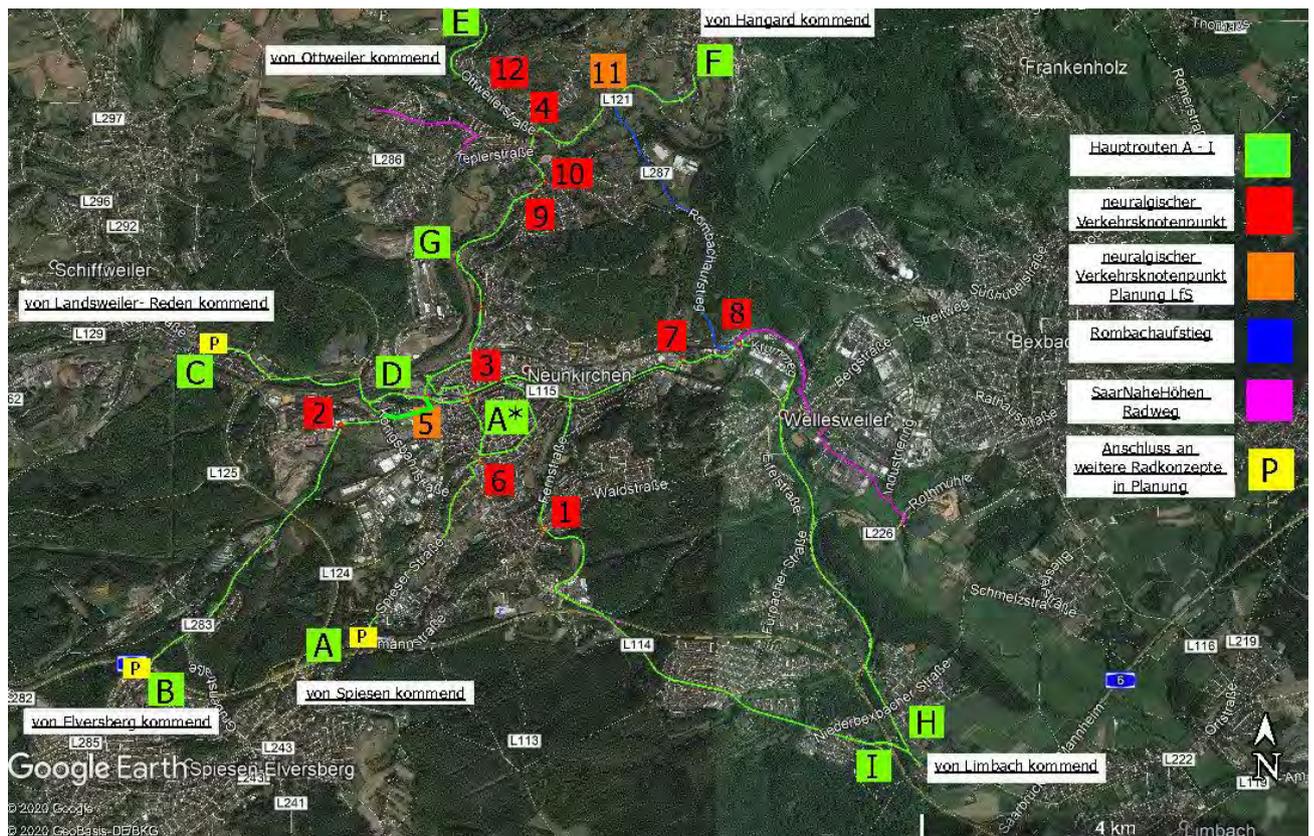


Abbildung 1: Haupttrouten mit den NVKP (Kartengrundlage Google Earth Pro)

¹ (siehe Seite 51 – 53)

3.1 Haupttrouten

- Route A und A´:
von Spiesen bis Brückenstraße = A (stadteinwärts)
von Innenstadt zum Rathaus: Ringstraße bis Max-Braun-Straße = A´
- Route B:
Elversberg über Heinitz, Dechen bis Peter-Neuber-Allee
- Route C:
Landsweiler-Reden über Sinnerthal bis Peter-Neuber-Allee
- Route D:
Peter-Neuber-Allee bis Brückenstraße
- Route E:
Ottweiler bis Wiebelskirchen (Knotenpunkt 4 Ottweilerstraße/Ostertalstraße)
- Route F:
Hangard bis Wiebelskirchen (Knotenpunkt 4 Ottweilerstraße/Ostertalstraße)
- Route G:
ab Wiebelskirchen (Knotenpunkt 4 Ottweilerstraße/Ostertalstraße) über Schillerstraße
bis Brückenstraße
- Route H:
Limbach über Kohlhof über Wellesweiler bis Brückenstraße
- Route I:
Limbach über Furpach bis Kreuzung Fernstraße/Norduferstraße

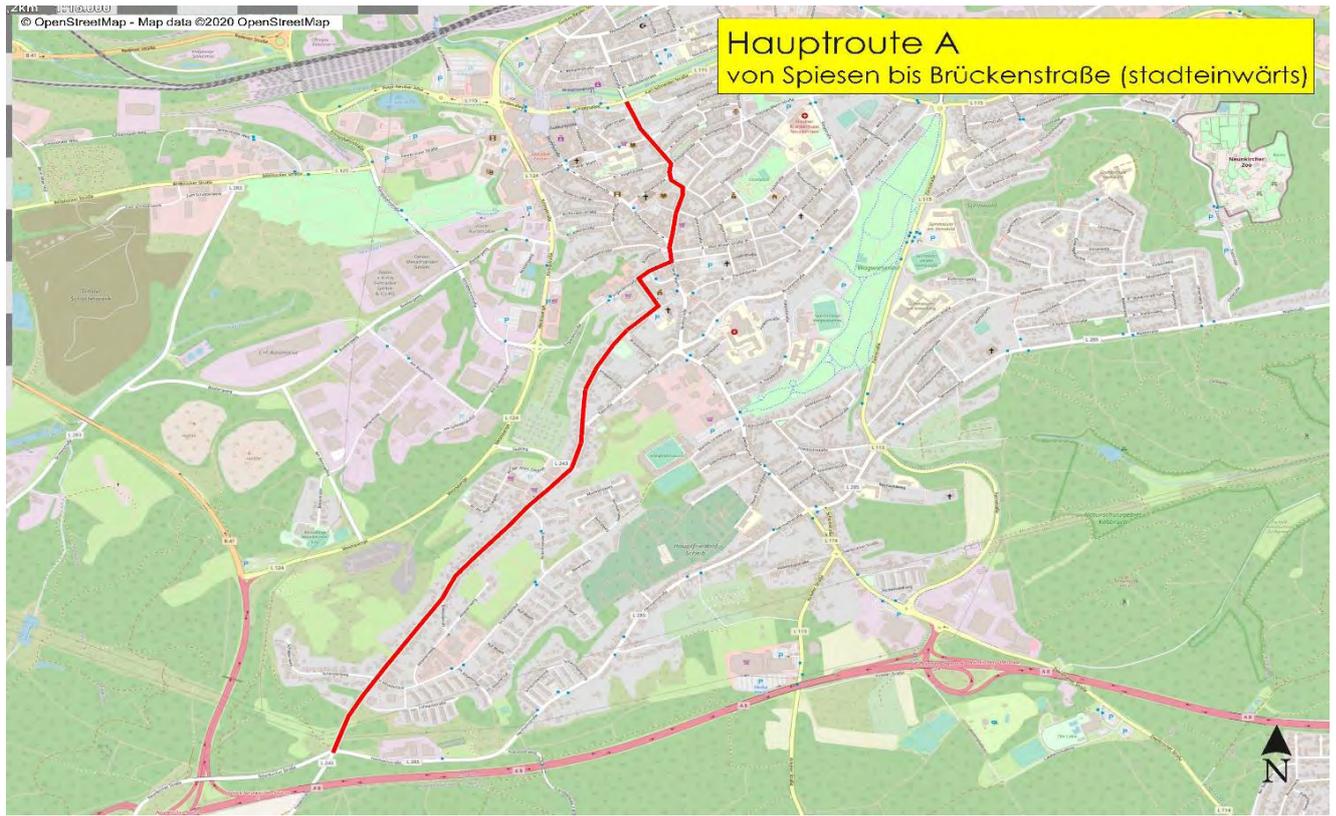


Abbildung 2. Hauptroute A (Kartengrundlage OpenStreetMap)

Route	Streckenführung	vorhandene Rad-Infrastruktur	zulässige Geschw.	Mängel/ Gefahrenpunkte	Maßnahmen/ bauliche Erfordernisse	Anmerkungen
Hauptroute A von Spiesen bis Brückenstraße Länge: ca. 3000 m	L 243 Spieser Straße Länge: ca. 1400 m Breite: ca. 6 m		T50	- Keine Radinfrastruktur - Radverkehr im Mischverkehr - Parallel parkende Autos (Öffnen der Tür)	- Radsymbole auf der Fahrbahn - T30	- Straße zu schmal zur Anlage von Schutzstreifen - Radkonzept Anschluss Spiesen in Planung
	Schloßstraße Länge: ca. 700 m Breite: ca. 6 m		T50 T30	- keine Radinfrastruktur - Parallel parkende Autos (Öffnen der Tür)	- Radsymbole auf der Fahrbahn beidseitig	- Parkende Autos auf der Fahrbahn und im Seitenbereich
	Alleestraße Länge: ca. 120 m Breite: ca. 7 m		T30	- keine Radinfrastruktur - senkrecht zur Fahrbahn parkende Autos	- Radsymbole auf der Fahrbahn beidseitig	- Straße zu schmal zur Anlage von Schutzstreifen
	Irrgartenstraße Länge: 120 m Breite: ca. 6 m		T30	- keine Radinfrastruktur	- Radsymbole auf der Fahrbahn beidseitig	- Straße zu schmal zur Anlage von Schutzstreifen
	Oberer Markt Länge: ca. 100 m Breite: 7,50 – 11 m		T50	- keine Radinfrastruktur - Radverkehr im Mischverkehr	-	- Straße zu schmal zur Anlage von Schutzstreifen, weil Abbiegespur
	Langenstrichstraße Länge: ca. 215 m Breite: ca. 6 m		T30	- keine Radinfrastruktur - Parallel parkende Autos (Öffnen der Tür)	- Radsymbole auf der Fahrbahn	
	Jägerstraße Länge: ca. 90 m Breite: ca. 7,50 m		T30	- Keine Radinfrastruktur	- Radsymbole auf der Fahrbahn	
	Marienstraße Länge: ca. 170 m Breite: ca. 6,50 m		T30	- keine Radinfrastruktur	- Radsymbole auf der Fahrbahn	- Straße zu schmal zur Anlage von Schutzstreifen
	Brückenstraße Breite: ca. 11 m		T30	- keine Radinfrastruktur	- siehe *NVKP 3	- Straße zu schmal zur Anlage von Schutzstreifen (drei Abbiegestreifen)

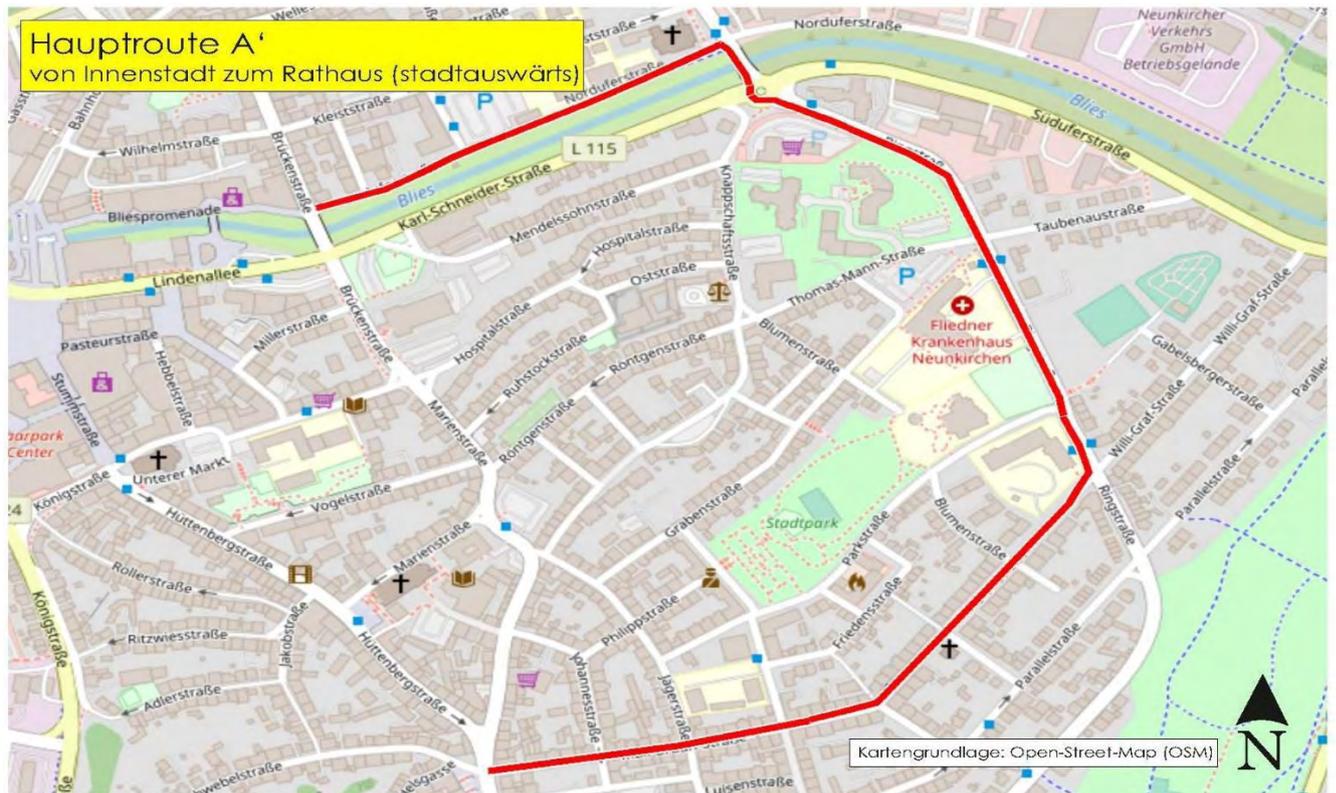


Abbildung 3: Hauptroute A' (Kartengrundlage OpenStreetMap)

Route	Streckenführung	vorhandene Rad- infrastruktur	zulässige Geschw.	Mängel/ Gefahrenpunkte	Maßnahmen/ bauliche Erfordernisse	Anmerkungen
Hauptroute A' von Norduferstraße zum Rathaus Länge: ca. 1400 m	Norduferstraße ab Brückenstraße Länge: ca. 420 m Breite: ca. 4 m		T30	- Geh-/Radweg	- als Fahrradstraße ausweisen bis Finanzamt - Einbahnstraße in Gegenrichtung freigeben	- Einbahnstraße bis Finanzamt - Teil des Saar-Nahe-Höhen Radweges
	Ringstraße Länge: ca. 600 m Breite: ca. 10 m		T50	- keine Radinfrastruktur	- Furtmarkierungen an Einmündungen - Radsymbole auf der Fahrbahn	- Straße zu schmal zur Anlage von Schutzstreifen - Parksituation
	Willi- Graf-Straße Länge: ca. 330 m Breite: ca. 4,50-7,50 m		T30	- keine Radinfrastruktur - Parallel parkende Autos (Öffnen der Tür)	- Radsymbole auf der Fahrbahn - Schutzstreifen zu den Parkplätzen	- Einbahnstraße
	Max-Braun- Straße Länge: ca. 380 m Breite: ca. 4,50-7,50 m		T30	- keine Radinfrastruktur - Parallel parkende Autos (Öffnen der Tür)	- Radsymbole auf der Fahrbahn - Schutzstreifen zu den Parkplätzen	- Einbahnstraße

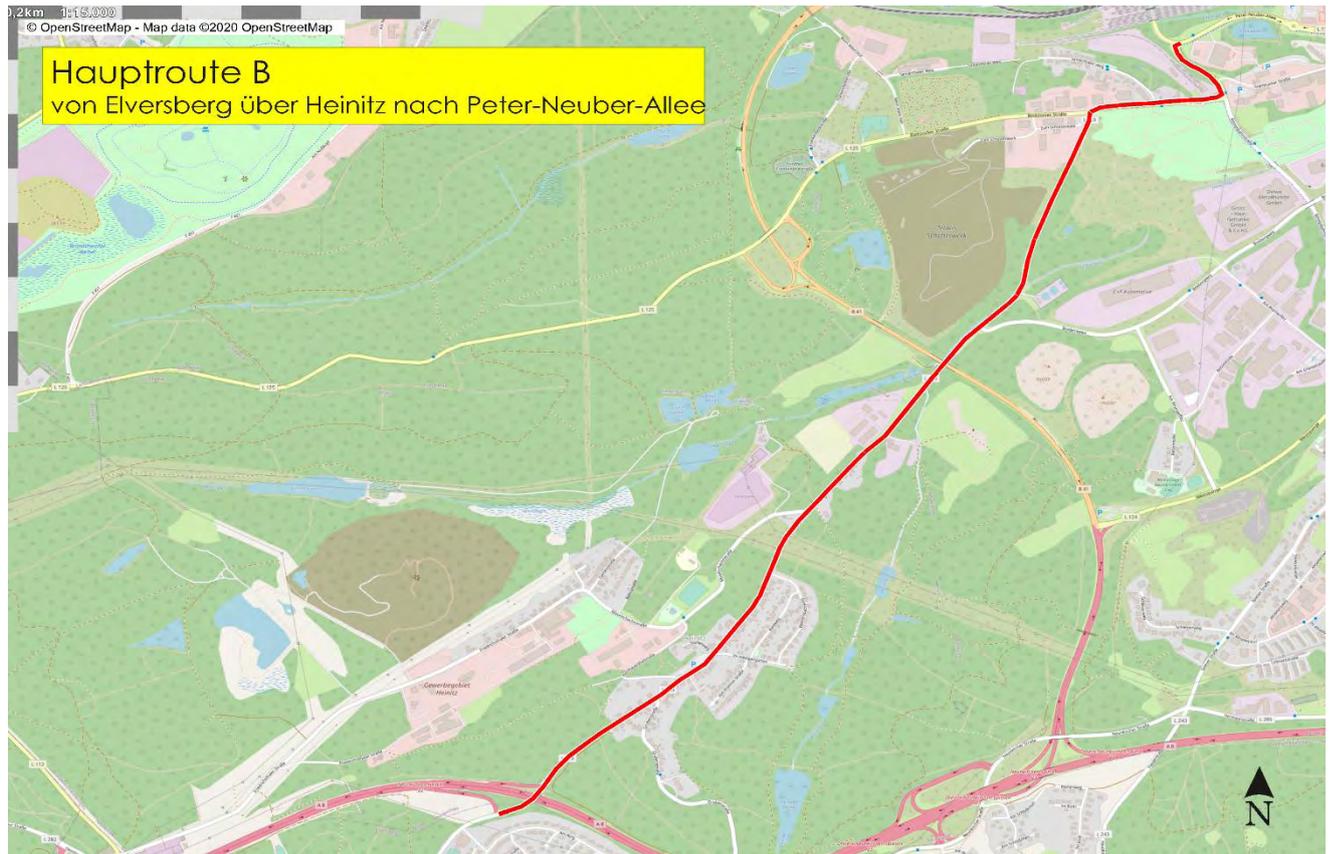


Abbildung 4: Hauptroute B (Kartengrundlage OpenStreetMap)

Route	Streckenführung	vorhandene Rad- infrastruktur	zulässige Geschw.	Mängel/ Gefahrenpunkte	Maßnahmen/ bauliche Erfordernisse	Anmerkungen
Hauptroute B von Elversberg über Heinitz nach Peter-Neuber-Allee Länge: ca. 4.200 m	L 283 Hüttenstraße Länge: ca. 200 m Breite: ca. 11 m		T70	- Beschilderung ändern zu Gehweg „Radfahrer frei“	- Führung des Radverkehrs im Seitenbereich	- Straße zu schmal zur Anlage von Schutzstreifen - Radkonzept Anschluss Elversberg in Planung
	L 283 Elversberger Straße bis OE Heinitz Länge: ca. 350 m Breite: ca. 8 m		T70	- Beschilderung ändern zu Gehweg „Radfahrer frei“	- Verbreiterung des Geh-/Radwegs um 0,5 m auf 350 m Länge - Radschleuse am OE (siehe Knotenpunkt Münchwies)	- Parallel parkende Autos (Öffnen der Tür)
	L 283 Elversberger Straße OA Heinitz Länge: ca. 200 m Breite: ca. 8 m		T50	- Keine Radinfrastruktur	- Mittelmarkierung innerorts entfernen - Anlage von Schutzstreifen beidseitig innerorts - T30	
	Grubenstraße innerorts Länge ca. 1600 m Breite: ca. 7,50 m		T50 T70	- keine Radinfrastruktur - Radverkehr im Mischverkehr	- Mittelmarkierung innerorts entfernen - Anlage von Schutzstreifen beidseitig innerorts	- Parksituation an der Hauptverkehrsstraße - Relativ steiler Anstieg ab Einmündung Boxbergweg
	L 283 Grubenstraße ab OA Heinitz Länge: ca. 2100 m Breite: 7,50 m		T70	- keine Radinfrastruktur	- Anlage eines fahrbahnbegleitenden Radwegs auf ca. 2,1 km Länge	
	Bildstocker Straße Länge: ca. 450 m Breite: ca. 7,50 m	Geh-/Radweg	T50		- siehe *NVKP 2 - Mittelinsel zur Querung des Radverkehrs	
	Königsbahnstraße Länge: ca. 260 m Breite: ca. 10 m	Gehweg „Radfahrer frei“	T50			- keine weiteren Maßnahmen erforderlich
					weiterer Verlauf siehe Route D (Peter-Neuber-Allee)	

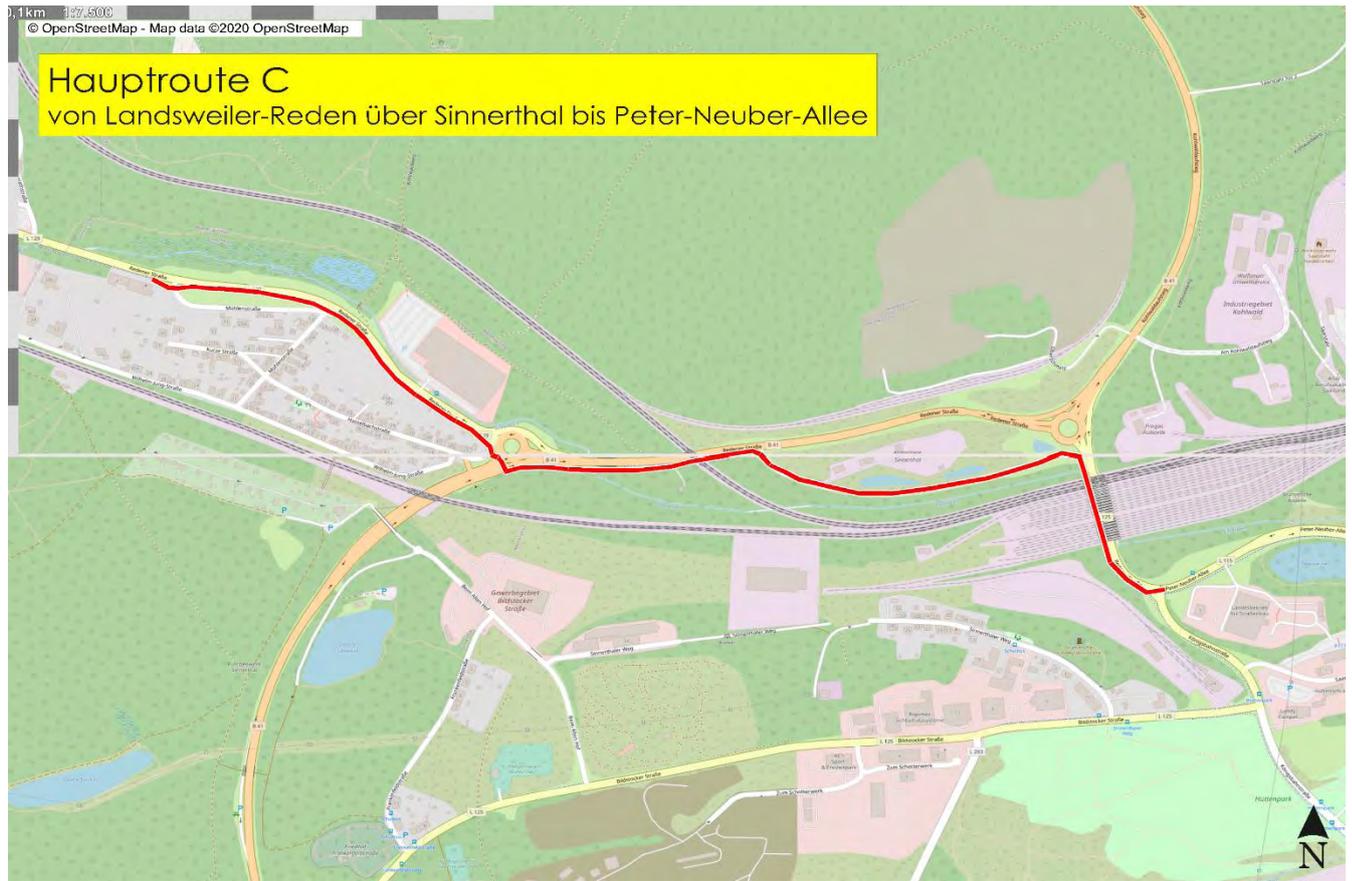


Abbildung 5: Hauptroute C (Kartengrundlage OpenStreetMap)

Route	Streckenführung	vorhandene Radinfrastruktur	zulässige Geschw.	Mängel/ Gefahrenpunkte	Maßnahmen/ bauliche Erfordernisse	Anmerkungen
Hauptroute C von Landsweiler-Reden über Sinnerthal nach Peter-Neuber-Allee Länge: ca. 2000 m	L 129 Redener Straße Länge: ca. 750 m Breite: ca. 9 m	Gehweg „Radfahrer frei“	T50 T70	- Gehwegbreite an manchen Stellen b < 2,00 m	- rote Furtmarkierungen an den Einmündungen - Gehwegverbreiterung um 1 m auf ca. 800 m Länge	- Radweg in Planung ab OE Landsweiler- Reden (Lfs)
	B 41/Redener Straße Länge: 400 m Breite: ca. 10 m	Gehweg „Radfahrer frei“	T70	- Gehwegbreite an manchen Stellen b < 2,00 m	- Gehwegverbreiterung um 1 m auf einer Länge von ca. 430 m - Markierung Überweg bei Kreisell kenntlich machen	
	an Kläranlange vorbei Länge: ca. 550 m Breite: ca. 6 m		/	- Sackgassenschild	- Durchfahrt für Radfahrer kenntlich machen	- Zufahrt Kläranlage – keine weiteren Maßnahmen erforderlich - Beschilderung für „Durchfahrt Radverkehr möglich“ anbringen
	L 125 (Tunnel Plättchesdohle) Länge: ca. 300 m Breite: ca. 11 m	2 Richtungsradweg Geh-/Radweg	T50	- Geh-Radweg zu schmal		
				weiterer Verlauf siehe Route D (Peter-Neuber- Allee)		

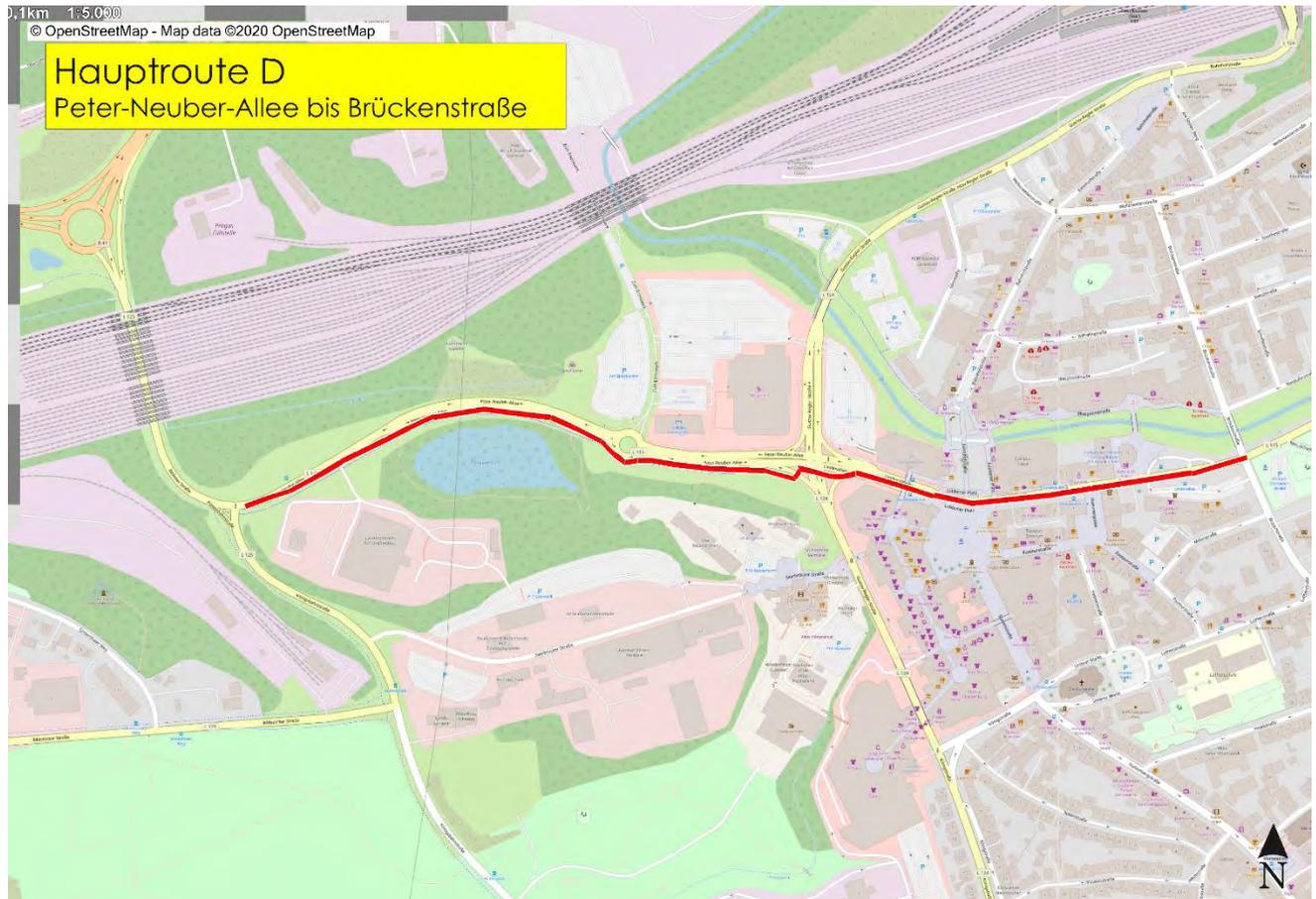


Abbildung 6: Hauptroute D (Kartengrundlage OpenStreetMap)

Route	Streckenführung	vorhandene Radinfrastruktur	zulässige Geschw.	Mängel/ Gefahrenpunkte	Maßnahmen/ bauliche Erfordernisse	Anmerkungen
Hauptroute D von Peter-Neuber-Allee bis Brückenstraße Länge: ca. 1100 m	L 125 Peter-Neuber-Allee Länge: ca. 600 m Breite: ca. 10 m	Geh-/Radweg	T50		- siehe *NVKP 5, Maßnahme LfS	
	L 115 Lindenallee Länge: ca. 510 m Breite: ca. 7,50 m		T30	- keine Radinfrastruktur vorhanden	- Radsymbole auf der Fahrbahn	

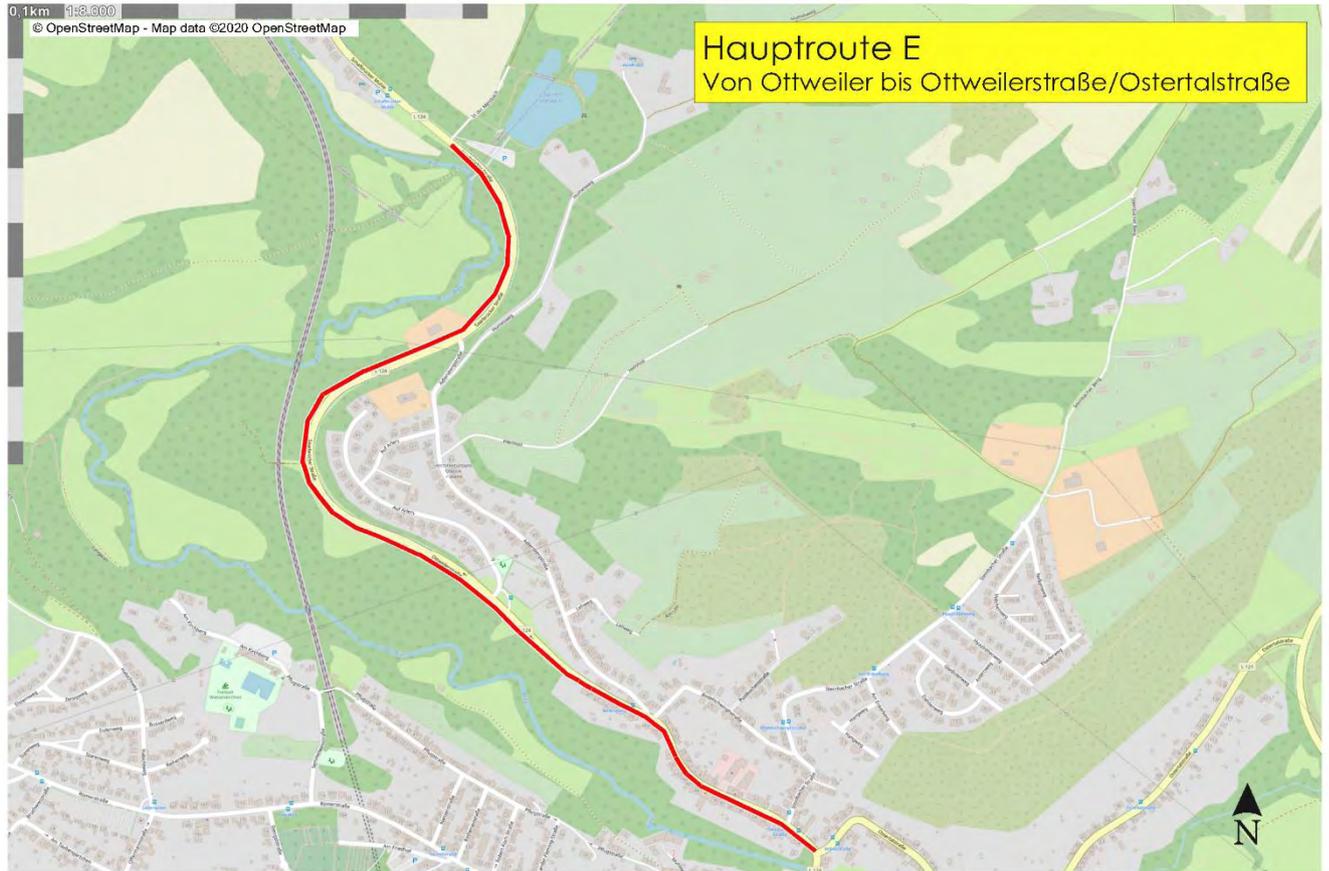


Abbildung 7: Hauptroute E (Kartengrundlage OpenStreetMap)

Route	Streckenführung	vorhandene Radinfrastruktur	zulässige Geschw.	Mängel/ Gefahrenpunkte	Maßnahmen/ bauliche Erfordernisse	Anmerkungen
Hauptroute E Ottweiler bis Ottweilerstraße/ Ostertalstraße NVKP 4 Länge: ca. 1850 m	L124 Ottweilerstraße bis OE Wiebelskirchen Länge: ca. 1300 m Breite: ca. 10 m	Gehweg „Radfahrer frei“	T70	- Radwegende am OE	- siehe *NVKP 12	- Blitzer am OE Wiebelskirchen
	L124 Ottweilerstraße ab OE bis NVKP 4 Länge: ca. 550 m Breite: 7,50 m		T50	- keine Radinfrastruktur vorhanden - Parallel parkende Autos zur Straße (Öffnen der Tür)	- Mittelmarkierung entfernen - Radsymbole auf der Fahrbahn - T30	
	 weiterer Verlauf siehe Route G (Wibilostraße)					



Abbildung 8: Hauptroute F (Kartengrundlage OpenStreetMap)

Route	Streckenführung	vorhandene Radinfrastruktur	zulässige Geschw.	Mängel/ Gefahrenpunkte	Maßnahmen/ bauliche Erfordernisse	Anmerkungen
Hauptroute F Hangard bis Ottweilerstraße/Ostertalstraße Länge: ca. 2500 m	L 121 Wiebelskircher Straße bis OA Hangard Länge: ca. 600 m Breite: ca. 9 m		T50	- keine Radinfrastruktur vorhanden - Radverkehr im Mischverkehr	- Mittelmarkierung entfernen - Anlage von Schutzstreifen beidseitig - Führen des Radverkehrs von der Fahrbahn auf den vorhandenen Geh-/Radweg mit Querungshilfe	
	L 121/ L 287 Länge: ca. 820 m Breite: ca. 10 m	Geh-/Radweg	T100 T70 T50	- Gehwegbreite 2 m - Keine Querungshilfe am Radwegende	- Antwort seitens LfS abwarten (*NVKP 11, Maßnahme LfS) - Geh-/Radwegverbreiterung um 0,5 m auf einer Strecke von ca. 820 m	
	L 121 Ostertalstraße Länge: ca. 1200 m Breite: ca. 7 m		T50	- keine Radinfrastruktur	- Querungshilfe von L121 auf Ostertalstraße - Mittelmarkierung entfernen - Anlage von Schutzstreifen beidseitig - Parken nur in den vorgesehenen Parkflächen	
 weiterer Verlauf siehe Route G (Wibilostraße)						
Alternativroute über Rombachaufstieg Länge: ca. 3300 m	parallel/entlang L 287	Gehweg „Rad frei“	T70	- Gehwegbreite an manchen Stellen < 1,40 m	- Planung/ Neubau eines Radweges entlang der L 287 (Planung LfS)	

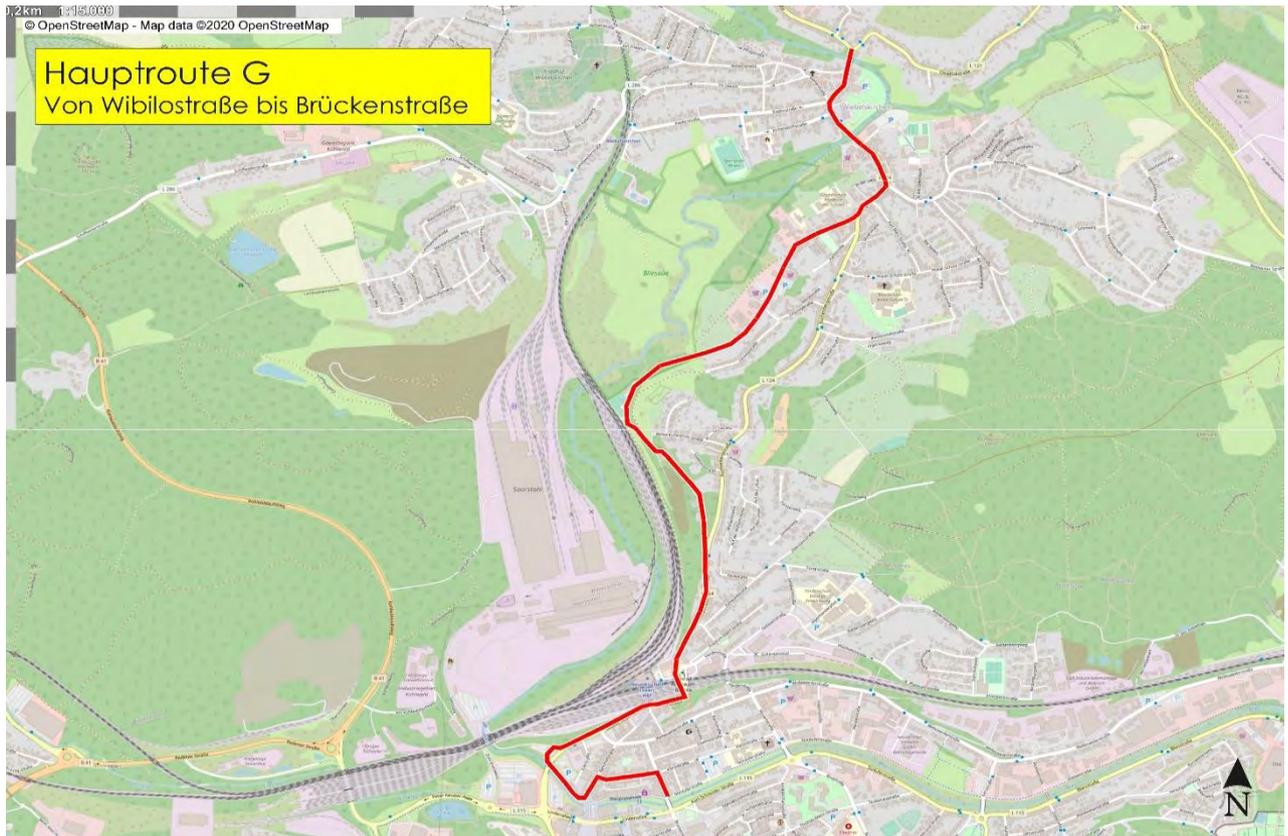


Abbildung 9: Hauptroute G (Kartengrundlage Open StreetMap)

Route	Streckenführung	vorhandene Radinfrastruktur	zulässige Geschw.	Mängel/ Gefahrenpunkte	Maßnahmen/ bauliche Erfordernisse	Anmerkungen	
Hauptroute G ab NVKP 4 bis Brückenstraße Länge: ca. 3800 m	L 124 Wibilostraße Länge: ca. 480 m Breite: ca. 8 m	Schutzstreifen	T50		- siehe *NVKP 4 - T30 - Rückbau Mittelinsel		
	L 124 Kuchenbergstraße Länge: ca. 160 m Breite: 10 m	Schutzstreifen	T50		- siehe *NVKP 10 - T 30	- Teil des Saar-Nahe-Höhen-Radweges	
	Schillerstraße Länge: ca. 510 m Breite: ca.7 m		T30	- keine Radinfrastruktur	- siehe *NVKP 9 - Radsymbole auf der Fahrbahn beidseitig	- Teil des Saar-Nahe-Höhen-Radweges	
	Nahebahnstraße Länge: ca. 1300 m Breite: ca. 4,50 m	Geh-/Radweg	T30		- Radsymbole auf der Fahrbahn beidseitig	- Teil des Saar-Nahe-Höhen-Radweges	
	L 124 Kuchenbergstraße Länge: ca. 450 m Breite: 10 m	Schutzstreifen	T50		- T30	- Teil des Saar-Nahe-Höhen-Radweges	
	L 124 Bahnhofstraße Länge: ca. 260 m Breite: ca. 8 m		T30		- Führung auf Brücke prüfen	- keine weiteren Maßnahmen erforderlich - Teil des Saar-Nahe-Höhen-Radweges	
	L 124 Gustav-Regler-Straße Länge: 610 m Breite: ca. 10 -17 m	Geh-/Radweg	T50			- keine weiteren Maßnahmen erforderlich - Teil des Saar-Nahe-Höhen-Radweges	
	Alternative 1 über Geh-/Radweg bei Autovermietung Hertz entlang der Blies über Wilhelmstraße zur Brückenstraße	Einbahnstraße „Radverkehr frei“ in der Wilhelmstraße		T30			- Teil des Saar-Nahe-Höhen-Radweges
	Alternative 2 Lindenallee Länge: ca. 460 m Breite: ca. 7,50 m			T30	- keine Radinfrastruktur	- Radsymbole auf der Fahrbahn beidseitig - Anlage von Schutzstreifen beidseitig	

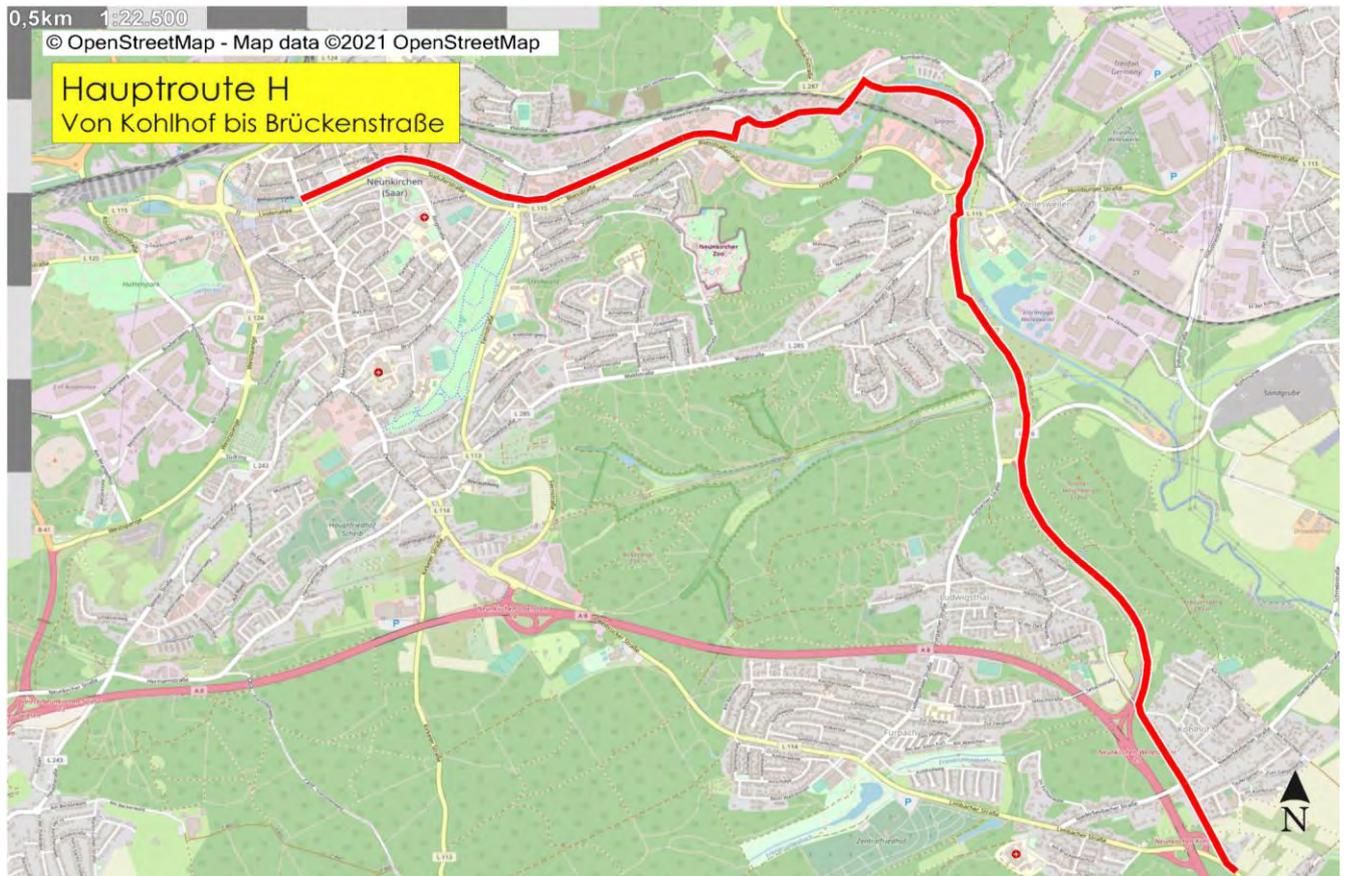


Abbildung 10: Hauptroute H (Kartengrundlage OpenStreetMap)

Route	Streckenführung	vorhandene Radinfrastruktur	zulässige Geschw.	Mängel/Gefahrenpunkte	Maßnahmen/ bauliche Erfordernisse	Anmerkungen
Hauptroute H von Kohlhof bis Brückenstraße Länge: ca. 8000 m	L 114 Limbacherstraße Länge: ca. 200 m Breite: ca. 7 m		T50	- keine Radinfrastruktur	- vorhandenen Gehweg ausbauen (Breite ca. 2 m) - Radsymbole auf Gehweg - Gehweg für Radverkehr freigeben	
	Torhausweg Länge: ca. 900 m Breite: ca. 7,50 m		T30	- keine Radinfrastruktur	- Querungshilfe Torhausweg/ - Niederbexbacherstraße	- Parkende Autos im Seitenbereich
	Andreas- Limbach- Straße Länge: ca. 25 m Breite: ca. 5 m		T30	- keine Radinfrastruktur		- keine Maßnahme erforderlich (wenig Verkehr)
	L 287 Länge: ca. 3000 m Breite Radweg: ca. 4 m	geschützter Geh-/Radweg hinter Leitplanke	/			- keine Maßnahme erforderlich
	L 287 Krummweg Länge: ca. 1000 m Breite: ca. 7,50 m	Gehweg „Radfahrer frei“	T50	- Gehwegbreite b < 2,00m - Leuchte vor Brücke mitten auf Radweg	- siehe *NVKP 8 - Gehwegverbreiterung um 1 m auf ca. 1000 m Länge	
	Wellesweilerstraße Länge: ca. 700 m Breite: ca. 7 m		T50	- keine Radinfrastruktur	- siehe *NVKP 7 - Radsymbole auf der Fahrbahn - Mittelmarkierung entfernen	- Fahrbahn zu schmal zur Anlage von Schutzstreifen (hoher Anteil Schwerverkehr) - Teil des Saar-Nahe-Höhen-Radweges
	Norduferstraße bis Kreuzung Brückenstraße Länge: ca. 2500 m Breite: ca. 3 m	Geh-/Radweg	/	- 2 Straßenquerungen (Fernstraße, Mozartstraße)	- Radsymbole auf der Fahrbahn - Zwei Querungshilfen als Fahrradstraße ausweisen - Einbahnstraße in Gegenrichtung freigeben	- Teil des Saar-Nahe-Höhen-Radweges

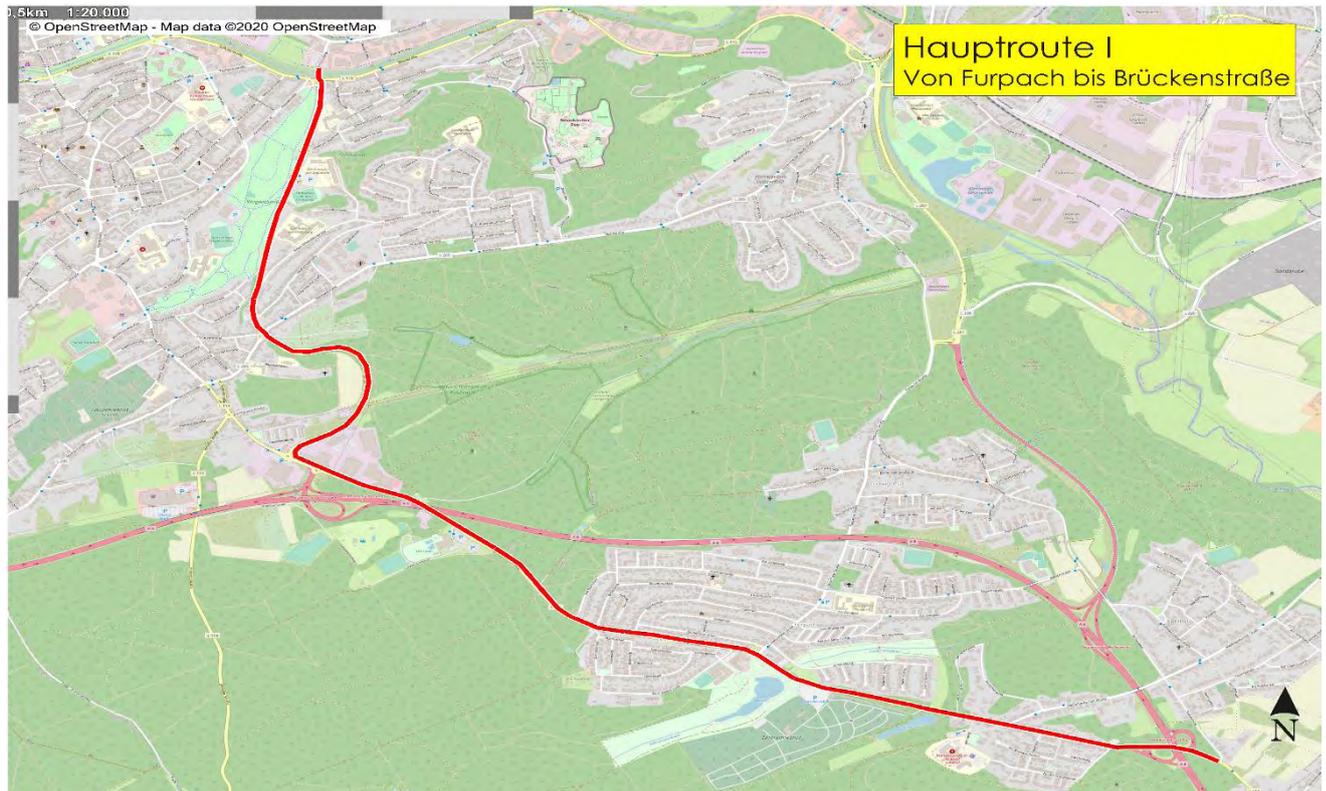


Abbildung 11: Hauptroute I (Kartengrundlage OpenStreetMap)

Route	Streckenführung	vorhandene Radinfrastruktur	zulässige Geschw.	Mängel/Gefahrenpunkte	Maßnahmen/ bauliche Erfordernisse	Anmerkungen
Hauptroute I von Furpach bis Brückenstraße Länge: ca. 6500 m	L114 Limbacherstraße Länge: ca. 3000 m Breite: ca. 7 m	Gehweg, Gehweg „Radfahrer frei“ gem. Geh- /Radweg	T50	- OA Kohlhof Radwegende, Weiterführung auf der Straße	- Radsymbole auf der Fahrbahn - Mittelmarkierung entfernen - Radschleuse am OA (siehe NVKP 13 Münchwies)	- Fahrbahn zu schmal zur Anlage von Schutzstreifen
	L114 Zweibrückerstraße Länge: ca. 1000 m Breite: ca. 8 m	Geh-/Radweg	T70 T50	- Geh-/Radwegbreite an manchen Stellen b < 2,00 m	- Geh-/Radwegverbreiterung um 1 m auf ca. 1000 m - Überweg Fernstraße in Zweibrückerstraße kenntlich machen	
	L 113 Fernstraße bis Kreisel Länge: ca. 1100 m Breite: ca. 10 m	Geh-/Radweg	T50	- Ende des Radweges vor Kreisel	- siehe *NVKP 1	
	L 113 Fernstraße ab Kreisel bis Einfahrt Norduferstraße Länge: ca. 1300 m Breite: ca. 12 m		T50	- keine Radinfrastruktur	- Radfahrstreifen	- Anbindung an Busbahnhof für Schulen beachten
		weiterer Verlauf siehe Route H (Norduferstraße bis Kreuzung Brückenstraße)				

4 Entwicklung und Formulierung von Maßnahmen zur Optimierung und zum Ausbau des Radwegenetzes und sonstiger Maßnahmen im Kontext der Radinfrastruktur

4.1 Freigabe von Einbahnstraßen

Einbahnstraßen können in Tempo-30-Zonen relativ einfach für den Radverkehr freigegeben werden. Die Freigabe hat sich in den letzten 20 Jahren in sehr vielen Städten bewährt. Die flächendeckende Freigabe von Einbahnstraßen im Nebenstraßennetz führt durch die einheitliche Regelung zu mehr Akzeptanz bei Rad- und Autofahrern.

Es wird empfohlen, die in der nachfolgenden Tabelle aufgelisteten Einbahnstraßen für den Radverkehr zu öffnen, wobei zukünftig weitere Öffnungen von Einbahnstraßen nicht ausgeschlossen sind:

Tabelle 1: Empfehlung Öffnung der Einbahnstraßen

Ortsteil	Straße
Wellesweiler	Hirtenstraße
Wellesweiler	Heidenhübel
Neunkirchen	Schwalbenweg
Neunkirchen	Ulmenweg
Neunkirchen	Pappelweg
Neunkirchen	Kiefernweg
Neunkirchen	Rübenköpfchen
Neunkirchen	Koßmannstraße
Neunkirchen	Buchenweg
Neunkirchen	Altmühlerweg bis Brunnenstraße
Neunkirchen	Haspelstraße
Neunkirchen	Georgstraße
Neunkirchen	Spielmannstraße
Neunkirchen	Goethestraße
Neunkirchen	Lisztstraße
Neunkirchen	Bachstraße
Wiebelskirchen	Im Stauch

4.2 Abstellanlagen

Sichere Abstellanlagen, an denen das komplette Fahrrad mit Rahmen und Rädern angeschlossen werden kann, sollten an allen wichtigen Zielen des Radverkehrs angeboten werden. Die Entfernung der Abstellanlage zum Zielort spielt dabei eine wesentliche Rolle für die Bereitschaft, diese auch zu nutzen. Entfernungen von mehr als 40 Metern zum Eingang des Zielortes werden in der Regel nur akzeptiert, wenn eine besonders hohe Qualität der Abstellanlage gegeben ist, z.B. durch eine zusätzliche Überdachung oder eine Schließanlage.

Mit der Nutzungsdauer steigt der Anspruch an die Qualität der Anlagen. Wer sein Fahrrad den ganzen Tag oder über Nacht und am Wochenende an einem öffentlichen Ort stehen lässt, muss es gegen Diebstahl und gegen schlechtes Wetter geschützt wissen.

In den nachfolgenden Tabellen wird in Abstimmung mit dem ADFC und den zuständigen Akteuren an folgenden Stellen die Errichtung neuer Bügel, neuer Fahrradboxen und Ladestationen für E-Bikes empfohlen:

Tabelle 2: Empfehlung der Standorte für neue Bügel, Boxen und Ladestationen

Pos.	Stadtteil	Standort	Bügel	Box	Ladestationen	Bemerkungen
1	Neunkirchen	Lakai	15	3		
2		ZOO	17		3	bereits installiert
3		Hauptbahnhof (Bike & Ride)	44	4	5	Installation der Bügel ist beauftragt
4		Mantes-La-Ville-Platz	10			
5		Rathaus	5			
6		Neuer Markt	6			
7		Stadtspark	5			
8		Grundschule Stadtspark	10			
9		Grundschule Steinwald	5			
10		ZBN	2			
11		Unterer Markt	8			
12		Stummplatz	34		3	
13		KOMM	4			
14		Bachschule	5			
15	Wiebelskirchen	Grundschule	5			
16		Bahnhof (Bike & Ride)	12	3	3	Installation der Bügel ist beauftragt
17		Ohlenbachhalle	8			
18		Freibad	10			
19		Wibiloplatz	5			
20		Friedhof	2			
21		Sportplatz Rösen	5			
22	Hangard	Ostertalhalle	5			
23		Friedhof	2			
24		Sportplatz	5			

Pos.	Stadtteil	Standort	Bügel	Box	Lade- stationen	Bemerkungen
25	Münchwies	Friedhof	2			
26		Sportplatz	5			
27		Kindergarten / Kulturhalle	5			
28	Wellesweiler	Friedhof	2			
29		Bahnhof (Bike & Ride)	21	3	3	Installation der Bügel ist beauftragt
30		Grundschule	5			
31		Sporthalle	5			
32	Ludwigsthal	Friedhof	2			
33		Sportplatz	5			
34	Kohlhof	Sportplatz	5			
35		Friedhof	2			
36	Furpach	Hirschberghalle	5			
37		Marktplatz	5			
38		Grundschule	5			
39		Hofgut	5			
40		Zentralfriedhof	5			
41		Gutsweiher	5			
42		Fischerhütte	10			
43		Robinsondorf	3			
44		Sportplatz	5			
45	Heinitz	Schwimmbad	5			
46		ehem. Schule	5			
47	Sinnerthal	Turnhalle	3			
		SUMME	349	13	17	

Die dargestellten Standorte befinden sich bereits in der technischen Prüfung durch die Stadt. Eine Umsetzung soll zeitnah erfolgen. Die grün markierten Standorte wurden bereits eingerichtet bzw. sind beauftragt.

Zudem werden Abstellanlagen an folgenden nicht städtischen Standorten empfohlen, so dass hier Abstimmungen mit den jeweiligen Eigentümern erforderlich sind.

Tabelle 3: Empfehlung der Standorte für neue Bügel, Boxen und Ladestationen an nicht städtischen Standorten

Pos.	Stadtteil	Standort	Bügel	Box	Ladestation	Ansprechpartner
1	Neunkirchen	Saarpark-Center	30	X	X	ECE
2		Gemeinschaftsschule Stadtmitte	10			Landkreis Neunkirchen
3		Gemeinschaftsschule Neunkirchen	10			Landkreis Neunkirchen
4		Edith-Stein-Schule	10			Landkreis Neunkirchen
5		Gymnasium am Steinwald	20			Landkreis Neunkirchen
6		Gymnasium am Krebsberg	20			Landkreis Neunkirchen
7		Techn. Gewerbl. BBZ	10			Landkreis Neunkirchen
8		Sozialpfl. BBZ	10			Landkreis Neunkirchen
9		Kaufmänn. BBZ	10			Landkreis Neunkirchen
10						
11	Wiebelskirchen	Freiherr-Vom-Stein-Schule	20			Landkreis Neunkirchen
12						
13	Wellesweiler	Alex-Deutsch-Schule	10			Landkreis Neunkirchen
14						
			160			

5 Entwicklungs- und Lösungsmöglichkeiten für neuralgische Kreuzungen

Das vorliegende geplante Radverkehrsnetz wird erst durch die Umsetzung konkreter Maßnahmen Realität. Um eine lückenlose Radinfrastruktur zu schaffen, sollten bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen sowie Markierungen auf der Straße ohne verkehrsrechtliche Bindung eingesetzt werden. Bei allen Infrastrukturmaßnahmen handelt es sich um öffentlichkeitswirksame Maßnahmen, die dem dauerhaften Sichtbarmachen und damit vor allem der Sicherheit der Radfahrer, aber auch dem Marketing dienen.

Die Empfehlungen zur Verbesserung der Radinfrastruktur unterscheiden zwischen streckenbezogenen linearen Maßnahmen durch Straßenzüge und punktuellen Maßnahmen an Knotenpunkten.

Es wurden 13 neuralgische Knotenpunkte identifiziert und für eine verbesserte Führung des Radverkehrs planerisch betrachtet. Diese Knotenpunkte befinden sich auf den Hauptrouten, die stadtein- sowie -auswärts führen und durchgängig zu befahren sind.

In den Anlagen sind die Maßnahmenempfehlungen für alle neuralgischen Verkehrsknotenpunkte (NVKP) im Luftbild dargestellt. Diese Kreuzungsbeispiele sind Muster und können auf ähnliche Straßenkreuzungen übertragen werden; die Darstellungen sollen die grundsätzliche Machbarkeit nachweisen, eine fallbezogene detaillierte Planung muss vor Ausführung erfolgen.

- NVKP 1: Innenstadt: Fernstraße
- NVKP 2: Innenstadt: Grubenstraße/Bildstocker Straße
- NVKP 3: Innenstadt: Lindenallee
- NVKP 4: Wiebelskirchen: Ostertalstraße/Ottweilerstraße/Wibilostraße
- NVKP 5: Innenstadt: Kreuzung Peter-Neuber-Allee/Gustav-Regler-Straße/Lindenallee
(Planung LfS)
- NVKP 6: Innenstadt: Oberer Markt
- NVKP 7: Wellesweiler: Wellesweilerstraße
- NVKP 8: Wellesweiler: Kreisel Krummeg
- NVKP 9: Wiebelskirchen: Kuchenbergstraße/Schillerstraße
- NVKP 10: Wiebelskirchen: Bexbacherstraße/Schillerstraße
- NKVP 11: Wiebelskirchen: Kreuzung Ostertalstraße/L 287/L 121 (Planung LfS)
- NVKP 12: Wiebelskirchen: Ottweilerstraße
- NVKP 13: Münchwies: Friedhofstraße

5.1 Mögliche Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

5.1.1 Schutzstreifen

Der Schutzstreifen ist ein Teil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall (z.B. Begegnung mit Lastkraftwagen) befahren werden. Schutzstreifen sollen daher bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1.000 Schwerlastfahrzeuge täglich) vermieden werden.

- Regelbreite: 1,50 m (inkl. Markierung),



Abbildung 12: Schutzstreifen

(Quelle: <https://www.wuerzburgerleben.de/2018/09/05/unterschied-zwischen-schutzstreifen-und-radfahrstreifen/>)

5.1.2 Radfahrstreifen



Radfahrstreifen sind durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kraftverkehr in Fahrtrichtung nicht befahren werden, er darf jedoch zum Ein – und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen.

- Regelbreite: 1,85 m (inkl. Markierung)

Abbildung 13: Radfahrstreifen

(Quelle: <https://www.wuerzburgerleben.de/2018/09/05/unterschied-zwischen-schutzstreifen-und-radfahrstreifen/>)

5.1.3 Fahrradstraße



Abbildung 14: Fahrradstraße
(Quelle: <https://www.ndr.de/ratgeber/verbraucher/Welche-Regeln-gelten-auf-einer-Fahrradstrasse,fahrradstrasse128.html>)



Fahrradstraßen sollen Vorteile für Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr schaffen und so auch zu erhöhter Sicherheit für Radfahrer führen. Baulich unterscheidet sich eine Fahrradstraße nicht von einer anderen Straße. Fahrradstraßen werden oft nicht speziell angelegt, sondern eine vorhandene Straße wird durch Beschilderung als Fahrradstraße ausgewiesen.

Fahrradstraßen sind vorrangig für den Radverkehr vorgesehen, wodurch Radfahrer gegenüber anderen Fahrzeugen Vorfahrt haben und auch nebeneinander fahren dürfen. Durch Zusatzzeichen kann das Befahren mit anderen Fahrzeugen erlaubt werden. In Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie immer rechts vor links, sofern nicht anders angeordnet ist.

6 Wirtschaftliche Bewertung der einzelnen Maßnahmenempfehlungen

Genauso wie die Infrastruktur für den MIV erfordert auch die Radverkehrsinfrastruktur entsprechende Investitionsmittel. Ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen sind wesentliche Grundlagen für eine funktionierende Radverkehrsförderung. Bei einer volkswirtschaftlichen Betrachtungsweise stehen den Ausgaben für den Radverkehr Einsparungen an anderer Stelle gegenüber, wie z.B. im Gesundheitsbereich oder dem MIV. Erhöht sich durch eine Verbesserung der Radinfrastruktur der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen, wird damit auch eine Verringerung des MIV-Anteils erreicht, was unter Umständen entsprechende Ausbauinvestitionen reduziert.

In der Kostenschätzung für eine Umsetzung der radverkehrsfördernden Maßnahmen der Stadt Neunkirchen wurden alle in Kapitel 3 beschriebenen Hauptrouten unter dem Gesichtspunkt betrachtet, welche Maßnahmen dort für ein lückenloses Radverkehrsnetz erforderlich sind. Um das gesamte Streckennetz der Hauptrouten von rund 38 km und die elf bewerteten Knotenpunkte radverkehrsfreundlich umzugestalten, werden Gesamtkosten in Höhe von mindestens ca. 1.700.000 € geschätzt.

In den nachfolgenden Tabellen (Seite 24 - 29) wurden die Kosten der einzelnen Maßnahmen zur Umsetzung der jeweiligen Hauptrouten aus Kap. 3 geschätzt.

Für die Kostenschätzung wurden die erforderlichen Maßnahmen auf Basis des Ist-Zustands, der geplanten Radverkehrsführung sowie Gestaltungsempfehlungen herangezogen.

6.1 Massenermittlung/Kostenschätzung der Maßnahmenempfehlungen

Hinweis: Die in blau dargestellten Felder sind Maßnahmen die den LfS betreffen.

Hauptroute A: von Spiesen bis Brückenstraße = A (stadteinwärts)

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/ Stück				
rote Markierung:	61 €/m ²				
Demarkierung Linien	14 €/l/m				
gestr. Markierung:	11 €/l/m/weiß				
Beschilderung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute A	L 243 Spieser Straße	1400	Piktogramme alle 50 m beidseitig	56 Piktogramme	2.240 €
	Schloßstraße	700	Piktogramme alle 50 m beidseitig	28 Piktogramme	1.120 €
	Alleestraße	120	Piktogramme alle 50 m beidseitig	5 Piktogramme	200 €
	Irrgartenstraße	120	Piktogramme alle 50 m beidseitig	5 Piktogramme	200 €
	Oberer Markt*	100	NVKP 6:	s.u.	10.325 €
	Langenstrichstraße	215	Piktogramme alle 50 m beidseitig	5 Piktogramme	200 €
	Jägerstraße	90	Piktogramme alle 50 m beidseitig	5 Piktogramme	80 €
	Marienstraße	170	Piktogramme alle 50 m beidseitig	5 Piktogramme	160 €
	Brückenstraße*	11	NVKP 3:	s.u.	18.370 €
				Summe Einzelposten	32.895 €
		2926		unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	1.645 €
				Summe netto	34.540 €
				Mehrwertsteuer 19 %	6.563 €
				Summe brutto	41.102 €
				gerundet ca.	42.000 €
			Berechnung des NVKP 6*, Oberer Markt:		
			Piktogramme alle 50 m	ca. 10 Stück	400 €
			rote Markierung	ca. 90 m ²	5.490 €
			Demarkierung Linien	/	/
			weiß gestrichelte Linien	ca. 165 : 2 = 85 m	935 €
			Beschilderung	Pauschale	3.000 €
			Verkehrssicherung	Pauschale	500 €
			Berechnung des NVKP 3*, Brückenstraße:		
			Piktogramme alle 50 m	ca. 25 Stück	1.000 €
			rote Markierung	ca. 150 m ²	9.150 €
			Demarkierung Linien	ca. 180 m	2.520 €
			weiß gestrichelte Linien	ca. 400 : 2 = 200 m	2.200 €
			Beschilderung	Pauschale	3.000 €
			Verkehrssicherung	Pauschale	500 €

Hauptroute A': von Innenstadt zum Rathaus: Ringstraße bis Max-Braun-Straße = A'

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/Stück				
rote Markierung:	61 €/m ²				
Demarkierung Linien	14 €/l/m				
gestr. Markierung:	11 €/l/m/weiß				
Beschilderung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute A'	(Norduferstraße)		Kosten in Hauptroute H berechnet	/	/
	Ringstraße	600	Piktogramme alle 50 m beidseitig	12 Piktogramme	480 €
			35 m gest. Mark. * 2 (Thomas Mann Straße)	70 m	770 €
			35 m * 1,50 m rote Markierung (Thomas Mann Straße)	52,5 m ²	3.202 €
			25 m gest. Mark. * 2 (Parkstraße)	50 m	550 €
			25 m * 1,50 rote Markierung (Parkstraße)	37,5	2.287 €
	Willi- Graf- Straße	330	Piktogramme alle 50 m beidseitig	7	280 €
			330 m gestr. Markierung * 2	660 m	7.260 €
	Max- Braun- Straße	380	Piktogramme alle 50 m beidseitig	8	320 €
			380 m gestr. Markierung * 2	760 m	8.360 €
			Summe Einzelposten		23.509 €
		1310	unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %		1.175 €
			Summe netto		24.684 €
			Mehrwertsteuer 19 %		4.690 €
			Summe brutto		29.374 €
			gerundet ca.		30.000 €

Hauptroute B: Elversberg über Heinitz, Dechen bis Peter-Neuber-Allee

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/Stück				
rote Markierung:	61 €/m ²				
Demarkierung Linien	14 €/l/m				
gestr. Markierung:	11 €/l/m/weiß				
Beschilderung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute B	L 283 Elversberger Straße	350	Verbreiterung des Geh-/Radweg	0,5 m auf 350 m Länge (l/m. ca 70 €)	24.800 €
			Radschleuse am OE	20 m	220 €
	L 283 Elversberger Straße	200	Mittelmarkierung entfernen	200 m	2.800 €
			Anlage Schutzstreifen	200 m	2.200 €
	Grubenstraße	1600	Mittelmarkierung entfernen	1600 m * 14€/l/m	22.400 €
			Anlage Schutzstreifen	1600 m * 11 €/l/m	17.600 €
	L 283 Grubenstraße ab OA	2100	Anlage eines fahrbahnbegleitenden Radwegs	2100 m * 300€/l/m	630.000 €
	Bildstocker Straße	450	NVKP 2*	s.u.	15.835 €
			Summe Einzelposten		715.855 €
		4900	unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %		35.793 €
			Summe netto		751.648 €
			Mehrwertsteuer 19 %		142.813 €
			Summe brutto		894.461 €
			gerundet ca.		895.000 €
			Berechnung des NVKP 2*, Bildstocker Straße:		
			Neubau Mittelinsel	30 m ² * 250 €/m ²	7.500 €
			weiß gestr. Markierung	ca. 25 m	275 €
			Piktogramme	6	240 €
			rote Markierung	120 m ²	7.320 €
			Verkehrssicherung	Pauschale	500 €

Hauptroute C: von Landsweiler-Reden über Sinnerthal bis Peter-Neuber-Allee (mit Beleuchtung)

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/ Stück				
rote Markierung:	61 €/m ²				
Demarkierung Linien	14 €/l/m				
gestr. Markierung:	11 €/l/m/weiß				
Beschilderung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute C	L 129 Redener Straße	600	Verbreiterung des Geh-/Radweg	1 m auf 600 m Länge (l/m. 70 €)	42.000 €
	B41	20	rote Markierungen Überweg B41	ca. 20 m	1.220 €
	Redener Straße	400	Verbreiterung des Geh-/Radweg	1 m auf 430 m Länge (l/m. 70 €)	30.100 €
	Einfahrt Kläranlage		Beschilderung ändern	1	350 €
	Einfahrt Kläranlage bis Tunnel Plättchesdohle	500	Beleuchtung bis Tunnel Plättchesdohle	Laterne alle 30 m * 5000 €/Laterne	83.000 €
			Kabelschacht	50 €/l/m	25.000 €
				Summe Einzelposten	181.670 €
		1520		unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	9.084 €
				Summe netto	190.754 €
				Mehrwertsteuer 19 %	36.243 €
				Summe brutto	226.997 €
				gerundet ca.	227.000 €

Hauptroute C: von Landsweiler-Reden über Sinnerthal bis Peter-Neuber-Allee (ohne Beleuchtung)

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/ Stück				
rote Markierung:	61 €/m ²				
Demarkierung Linien	14 €/l/m				
gestr. Markierung:	11 €/l/m/weiß				
Beschilderung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute C	L 129 Redener Straße	600	Verbreiterung des Geh-/Radweg	1 m auf 600 m Länge (l/m. 70 €)	42.000 €
	B41	20	rote Markierungen Überweg B41	ca. 20 m	1.220 €
	Redener Straße	400	Verbreiterung des Geh-/Radweg	1 m auf 430 m Länge (l/m. 70 €)	30.100 €
	Einfahrt Kläranlage		Beschilderung ändern	1	350 €
	Einfahrt Kläranlage bis Tunnel Plättchesdohle	500	/	/	- €
				Summe Einzelposten	73.670 €
		1520		unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	3.684 €
				Summe netto	77.354 €
				Mehrwertsteuer 19 %	14.697 €
				Summe brutto	92.051 €
				gerundet ca.	93.000 €

Hauptroute D: von Peter-Neuber-Allee bis Brückenstraße

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/ Stück				
rote Markierung:	61 €/m ²				
Demarkierung Linien	14 €/lfm				
gestr. Markierung:	11 €/lfm/weiß				
Beschilderung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute D	L 125 Peter- Neuber- Allee	600	keine Maßnahme erforderlich	/	/
	Lindenallee	450	NVKP 5*, Planung des Landesbetriebs für Straßenbau Piktogramme alle 50 Meter	9	360 €
		1050			Summe Einzelposten ohne Planung des NVKP 5 unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 % 18 €
					Summe netto 378 €
					Mehrwertsteuer 19 % 72 €
					Summe brutto 450 €
					gerundet ca. 500 €

Hauptroute E: Ottweiler bis Ottweilerstraße/Ostertalstraße

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/ Stück				
rote Markierung:	61 €/m ²				
Demarkierung Linien	14 €/lfm				
gestr. Markierung:	11 €/lfm/weiß				
Beschilderung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute E	L 124 Ottweilerstraße bis OE	1300	NVKP 12*	s.u.	8.800 €
	L 124 Ottweilerstraße ab OE	550	Mittelmarkierung entfernen Piktogramme alle 50 Meter	550 11	7.700 € 440 €
		1850			Summe Einzelposten 16.940 €
					unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 % 847 €
					Summe netto 17.787 €
					Mehrwertsteuer 19 % 3.380 €
					Summe brutto 21.167 €
					gerundet ca. 22.000 €
			Berechnung des NVKP 12*, Ottweiler Straße:		
			Piktogramme	6	240 €
			rote Markierung	10 m ²	610 €
			Demarkierung Linien	200 m	2.800 €
			gestr. Markierung	150 m	1.650 €
			Beschilderung	Pauschale	3.000 €
			Verkehrssicherung	Pauschale	500 €

Hauptroute F: Hangard bis Ottweilerstraße/Ostertalstraße

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/ Stück				
rote Markierung:	61 €/m ²				
Demarkierung Linien	14 €/l/m				
gestr. Markierung:	11 €/l/m/weiß				
Beschildeung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute F	Wiebelskircher Straße bis OA Hangard	600	Mittelmarkierung entfernen	600 m * 14 €/l/m	8.400 €
			Anlage Schutzstreifen beidseitig	600 m * 11 €/l/m * 2	13.200 €
			Querungshilfe (Markierung) am OA Hangard	40 m * 11 €/l/m	440 €
	Wiebelskircher Straße/ L 121	820	Gehwegverbreiterung um 0,5 m auf 820 m	820 m * 70 €/l/m	57.400 €
	L121/ L 287		NVKP 11*, Planung des Landesbetriebs für Straßenbau		
	L 121/ Ostertalstraße	1200	Querungshilfe (Markierung) am OE Wiebelskirchen	20 m * 11 €/l/m	220 €
			Mittelmarkierung entfernen	1200 m * 14 €/l/m	16.800 €
			Anlage Schutzstreifen beidseitig	1200 m * 11 €/l/m*2	26.400 €
			Beschildeung Parken	Pauschale	3.000 €
		2620		Summe Einzelposten ohne Planung des NVKP 11	125.860 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	6.293 €
				Summe netto	132.153 €
				Mehrwertsteuer 19 %	25.109 €
				Summe brutto	157.262 €
				gerundet ca.	158.000 €

Hauptroute G: Wibilostraße bis Brückenstraße

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/ Stück				
rote Markierung:	61 €/m ²				
Demarkierung Linien	14 €/l/m				
gestr. Markierung:	11 €/l/m/weiß				
Beschildeung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute G	Wibilostraße	480	NVKP 4*	s.u.	18.026 €
	L 124 Kuchenbergstraße	160	NVKP10*	s.u.	7.130 €
	Schillerstraße	510	NVKP 9*	s.u.	5.380 €
	Nahebahnstraße	1300	Piktogramme alle 50 m	26	1.040 €
	L 124 Kuchenbergstraße	450	Piktogramme beidseitig alle 50 m	18	720 €
	L 124 Bahnhofstraße	260	/	/	/
	Gustav- Regler- Straße	610	/	/	/
				Summe Einzelposten	32.296 €
		3770		unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	1.615 €
				Summe netto	33.911 €
				Mehrwertsteuer 19 %	6.443 €
				Summe brutto	40.354 €
				gerundet ca.	41.000 €
			Berechnung des NVKP4*, Wibilostraße		
			Piktogramme	24	960 €
			gestr. Linien	ca. 270 m	2.970 €
			rote Markierung	61 m ²	3.721 €
			Mittelinsel entfernen:		
			Bordstein entfernen	ca. 35 m * 25€/l/m	875 €
			Fläche Schotter/ Asphalt	ca. 30 m ² * 200 €/m ²	6.000 €
			Beschildeung	Pauschale	3.000 €
			Sicherung Verkehr	Pauschale	500 €
			Berechnung des NVKP 10*, Kuchenbergstraße		
			Piktogramme	10	400 €
			gestr. Linien	ca. 90 m	990 €
			Beschildeung	Pauschale	3.000 €
			Verkehrssicherung	Pauschale	500 €
			rote Markierung	ca. 40 m ²	2.240 €
			Berechnung des NVKP 9*, Schillerstraße		
			Piktogramme	11	440 €
			gest. Linien	ca. 20 m	220 €
			Verkehrssicherung	Pauschale	500 €
			Beschildeung	Pauschale	3.000 €
			rote Markierung	ca. 20 m ²	1.220 €

Hauptroute H: Kohlhof bis Brückenstraße

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/Stück				
rote Markierung:	61 €/m²				
Demarkierung Linien	14 €/l/m				
gestr. Markierung:	11 €/l/m/weiß				
Beschilderung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute H	L 114 Limbacherstraße	200	Piktogramme alle 50 Meter beidseitig	8	320 €
	Torhausweg	900	Querungshilfe Torhausweg/ Niederbexbacherstraße	40 Meter gestr. Linien	440 €
	Anderas- Limbach- Straße	25	/	/	/
	L 287	3000	/	/	/
	L287 Krummeg	1000	Gehwegverbreiterung um 1 m auf 1000 m Länge	1000 m	70.000 €
			NVKP 8*, Krummeg	s.u.	10.870 €
	Wellesweilerstraße	700	Piktogramme alle 50 Meter beidseitig	28	1.120 €
			Mittelmarkierung entfernen	700 m	9.800 €
			NVKP 7*, Wellesweilerstr. (ohne Grunderwerb)		21.920 €
	Norduferstraße bis Kreuzung Brückenstr.	2500	Piktogramme alle 50 Meter beidseitig	100	4.000 €
			2 Querungshilfen (Fernstraße/Mozatsstraße)	60 m gestr. Linien	660 €
		8325		Summe Einzelposten	119.130 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	5.957 €
				Summe netto	125.087 €
				Mehrwertsteuer 19 %	23.766 €
				Summe brutto	148.853 €
				gerundet ca.	149.000 €
			Berechnung des NVKP 8*, Kreisel Krummeg		
			Piktogramme	16	640 €
			gestr. Linien	160 m	1.760 €
			Mittelinsel/Querungshilfe	ca. 15 m² * 250 €/m²	3.750 €
			rote Fläche	ca. 20 m²	1.220 €
			Beschilderung	Pauschale	3.000 €
			Verkehrssicherung	Pauschale	500 €
			Berechnung des NVKP 7*, Wellesweilerstraße		
			Piktogramme	7	280 €
			Markierung	120 m	2.640 €
			Fahrbahnverbreiterung auf 40 m Länge	40 m * 300 €/l/m	12.000 €
			Neubau Mittelinsel/ Querungshilfe	10 m² * 250 €/m²	2.500 €
			Verkehrssicherung	1500 € (da erhöhter Aufwand)	1.500 €
			Beschilderung	Pauschale	3.000 €
			Eigentumsverhältnisse klären - Grunderwerb		

Hauptroute I: von Furpach bis Brückenstraße

Einzelkosten: (netto)					
Piktogramm:	40 €/Stück				
rote Markierung:	61 €/m²				
Demarkierung Linien	14 €/l/m				
gestr. Markierung:	11 €/l/m/weiß				
Beschilderung (pausch.)	3000 €/NVKP				
Verkehrssicherung	500€/NVKP				
Route	Straße	Länge ca.(m)	Maßnahme	Stückzahl	ca. Kosten (€)
Hauptroute I	L 114 Limbacherstraße	3000	Piktogramme alle 50 m	60	2.400 €
			Mittelmarkierung entfernen	3000 m	42.000 €
			Radschleuse am OE	20m	220 €
	L 114 Zweibrückerstraße	1000	Geh-/Radwegverbreiterung um 1m auf 1000 m Länge	1000 m	70.000 €
			Überweg Fernstraße in Zweibrücker Straße	40 m gestr. Linien	440 €
	L 113 Fernstraße bis Kreisel	1100	NVKP 1*, Fernstraße	s.u.	34.390 €
	Fernstraße ab Kreisel (stadteinwä.)	1300	Radfahrstreifen (stadteinwärts) + alle 50 m Piktogramme	(1300 m * 22 €/l/m) + 26 Picto. * 40€	29.640 €
	Fernstraße (stadtauswärts)	1300	Radfahrstreifen (stadtauswärts) + alle 50 m Piktogramme	1300 m * 22 €/l/m	29.640 €
		7700		Summe Einzelposten	208.730 €
				unvorhersehbares + Kleinleistungen 5 %	10.437 €
				Summe netto	219.167 €
				Mehrwertsteuer 19 %	41.642 €
				Summe brutto	260.808 €
				gerundet ca.	261.000 €
			Berechnung des NVKP1*		
			gestr. Markierung	350 m	3.850 €
			Piktogramme	13	520 €
			rote Markierung	70m²	4.270 €
			Neubau Mittelinsel/ Querungshilfe	25m² * 250€/m²	6.250 €
			bauliches Radwegeende	Pauschale	15.000 €
			Verkehrssicherung	1500 € (da erhöhter Aufwand)	1.500 €
			Beschilderung	Pauschale	3.000 €

7 Darstellung der Fördermöglichkeiten

Förderprogramme für den Radverkehr - ein Überblick

7.1 Bund – Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“

Deutlich relevanter als das EU-Förderprogramm ist die aktuelle „Kommunalrichtlinie“ des Bundes: Hier könnte die Stadt Neunkirchen aktuell direkt ein entsprechendes Förderprojekt beantragen!

Wer fördert?

- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
- Antragstellung über Projektträger Jülich
- Förderanträge jederzeit möglich

Wer wird gefördert?

- Gemeinden, Städte und Landkreise
- Kitas, Schulen, Hochschulen
- Betriebe, Unternehmen mit mind. 25 % kommunaler Beteiligung
- Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe

Was wird gefördert?

- Errichtung und Umgestaltung von Radverkehrsanlagen
- Frei zugängliche Radabstellanlagen und Mobilitätsstationen
- Beleuchtung und Wegweisung

Wie hoch ist die Förderung?

- Ehemaliger Normalsatz: 40 % bzw. 60 % für finanzschwache Kommunen

Wichtig:

Am **1. August 2020** ist eine neue Fassung der Kommunalrichtlinie (KRL) in Kraft getreten. Anlass der Neufassung sind die Maßnahmen des Konjunkturpakets der Bundesregierung. Folgende Änderungen ergeben sich (im Vergleich zur Fassung v. 5. Dezember 2019): Für Anträge, die **zwischen dem 1. August 2020 und 31. Dezember 2021** gestellt werden,

- kann die Förderquote um **10 Prozentpunkte** für alle Förderschwerpunkte und Antragstellende erhöht werden (s. Nr. 5 KRL).
- wird die erforderliche **Eigenmittelhöhe** von **15 Prozent** auf **5 Prozent** abgesenkt. Finanzschwache Kommunen sind im genannten Zeitraum von der Pflicht der Erbringung einer Eigenbeteiligung befreit (s. Nr. 6.4 KRL).
- führen **zusätzliche Deckungsmittel** (Drittmittel), die nach Bewilligung (und im o.g. Zeitraum) in das Vorhaben eingebracht werden, nicht mehr automatisch zu einer Ermäßigung der Zuwendung (s. Nr. 6.4 KRL).
- wurde die **Definition zu finanzschwachen Kommunen** angepasst (s. Nr. 5 KRL).

- können zusätzlich 5 % für Kitas, Schulen, Einrichtungen Kinder- und Jugendhilfe, Sportstätten (ausschließlich Fahrradabstellanlagen) bezogen werden.
- ist eine Aufstockung durch das MWAEV möglich.

Einreichungsfrist nach Richtlinie vom 22. Juli 2020:

- Anträge können ab sofort bis zum 31.12.2022 gestellt werden

⇒ Vor allem die aktuelle Verringerung der Eigenmittelhöhe auf nur noch 5 % macht die Kommunalrichtlinie als Förderprogramm äußerst attraktiv.

Wo finde ich weitere Informationen?

- <https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>
- <https://www.ptj.de/klimaschutzinitiative-kommunen>

7.2 Bund – Bike + Ride-Offensive

Wer fördert?

- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
- Antragstellung über Projektträger Jülich
- Förderanträge jederzeit möglich

Wer wird gefördert?

- Gemeinden und Städte, die an das Schienennetz der Deutschen Bahn angeschlossen sind
- Kitas, Schulen, Hochschulen
- Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe
- Betriebe in mehrheitlich kommunaler Trägerschaft

Was wird gefördert?

- Errichtung von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen
- Drei Anlagentypen zur Auswahl



Abbildung 15: Reihenbügelanlagen, Doppelparker und Sammelschließanlagen können über die B+R-Offensive gefördert werden (Quelle: <https://www1.deutschebahn.com/bikeandride>).

Wie hoch ist die Förderung?

- 40 - 60 % über die Kommunalrichtlinie
- 30 - 45 % durch das MWAEV
- Deutsche Bahn stellt Flächen zur Verfügung und unterstützt bei der Planung und Durchführung

Wo finde ich weitere Informationen?

- <https://www1.deutschebahn.com/bikeandride>

7.3 Land – Richtlinie zur Förderung regionaler Klimaschutzprojekte und Elektro-Fahrrad-Mobilität (EMOB) und ab 2021 Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland (NMOB)

Über die EMOB-Richtlinie wird aktuell das Radverkehrskonzept Neunkirchen durch das Land gefördert. Es sind aber auch zahlreiche weitere Radverkehrsprojekte als Fördertatbestände möglich:

Wer fördert?

- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
- Förderanträge nicht mehr möglich, da die Richtlinie zum 31.12.2020 ausläuft (→ s. NMOB)

Was wird gefördert?

- Pedelecs und Lastenpedelecs
- Radverkehrskonzepte zur Verbesserung des Alltagsradverkehrs
- Fahrrad-Abstellanlagen mit Ladeeinrichtungen für Pedelecs
- Innovative Projekte im Bereich E-Mobilität
- Fördertatbestände gemäß 2.11.2 der Kommunalrichtlinie

Wie hoch ist die Förderung?

- (Lasten-)Pedelecs 50 % Kosten, max. 1.000 € bzw. 2.000 €
- Radverkehrskonzepte bis zu 80 %, max. 50.000 €
- Abstellanlagen mit mind. drei Ladeeinrichtungen bis zu 80 %, max. 50.000 €
- Innovative Projekte bis zu 80 %, max. 50.000 €
- Fördertatbestände gemäß 2.11.2 KRL Aufstockung bis zu 20 %, max. 50.000 €

Wo finde ich weitere Informationen?

<https://lapdelflive01.saarland.de/SID-6B06D451-0AE944E7/emob.htm>

Ab Januar/Februar 2021 wird es eine Nachfolgerichtlinie der EMOB geben, die NMOB (Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland). Neu hinzugekommene Fördertatbestände sind unter anderem Lastenräder sowie Reparatur- und Servicestationen (Angaben unter Vorbehalt, Stand 11/2020).

7.4 Bund und Land – Sonderprogramm Stadt & Land

Die Laufzeit des Programms geht bis zum 31.12.2023, wobei für das Saarland insgesamt 7,7 Mio. € zur Verfügung stehen.

Wer fördert?

- Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
- Antragsstart: 1. Quartal 2021

Was wird gefördert?

- Neu-, Um- und Ausbau von Radwegen (inkl. Markierungslösungen und Radwegebrücken)
- Umgestaltung von Knotenpunkten
- Fahrradabstellanlagen (öffentlich zugänglich)
- Optimierung des Verkehrsflusses

Wie hoch ist die Förderung?

- Bis zu 75 %, bei finanzschwachen Kommunen und Landkreisen bis zu 90 %
- Bis Ende 2021 Regelfördersatz bis zu 80 %
- Bis zu 100 % für Projekte in besonderem Landesinteresse

7.5 EU - Interreg V A Großregion

Es gibt ein EU-Förderprogramm, das grundsätzlich auch Radverkehrsanlagen fördert, aber alle Projekte müssen einen grenzüberschreitenden Charakter aufweisen: z.B. Grenzüberschreitende Radwege für den Alltagsradverkehr („Mobilität der Grenzgänger“).

Da dies für die Stadt Neunkirchen kaum relevant ist, wird hier nur die Internetadresse für weitere Informationen angegeben:

- https://www.interreg.de/INTERREG2014/DE/Home/home_node.html

8 Priorisierung der Maßnahmenempfehlungen und Erstellung eines Maßnahmen- und Umsetzungskonzeptes

Die Entscheidung über die zeitliche Priorisierung der im vorliegenden Radverkehrskonzept aufgeführten Maßnahmen (s. Kapitel 3) obliegt den dafür zuständigen Gremien und der Abstimmung zwischen den Baulastträgern. Wir empfehlen auf das Netz verteilte, punktuelle Maßnahmen zu vermeiden. Es hat sich als besser erwiesen, stets einen ganzen und möglichst langen Teilabschnitt entlang einer Route anzupacken, da dies einen wirtschaftlicheren Kosten-Nutzen-Effekt erzielt.

Die Kosten der einzelnen Maßnahmen sind in Kapitel 6.1 dargestellt und wurden ohne Förderung berechnet. Grundlage der angegebenen Kosten ist eine entsprechend der Konzept- und Planungstiefe mögliche Schätzung nach Umfang der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Zusammen mit den zuständigen Akteuren ist die Priorisierung der Maßnahmen und folgendem Zeitrahmen festgelegt worden:

- kurzfristig: 2021 – 2023
- mittelfristig: 2024 – 2025
- langfristig: ab 2026

Die Umsetzung der dargestellten Maßnahmen muss unter Beachtung der Haushaltssituation erfolgen und soll vorrangig im Rahmen von Förderprogrammen realisiert werden.

8.1 Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen

- Hauptroute C (173.000 €/brutto mit Beleuchtung, 39.000 €/brutto ohne Beleuchtung)
- Hauptroute D (450 €/brutto)
- Hauptroute G (31.000 €/brutto)
- Hauptroute H (61.000 €/brutto)
- Hauptroute I (75.000 €/brutto)

Die Kosten für kurzfristige Maßnahmen, ohne die Beleuchtung Kläranlage der Route C, belaufen sich auf ca. 206.000 €/brutto und ca. 340.000 €/brutto mit Beleuchtung Kläranlage der Route C, jeweils ohne Förderung.

Mit einer Förderung von mindestens 70 % müsste die Stadt Neunkirchen ca. 62.000 €/brutto ohne Beleuchtung Kläranlage der Route C und mit Beleuchtung Kläranlage der Route C ca. 102.000 €/brutto bereitstellen, um die kurzfristigen Maßnahmen umzusetzen.

8.2 Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

- Hauptroute A' (30.000 €/brutto)
- Hauptroute E (keine Kosten für die Stadt NK, LFS Maßnahmen)
- Hauptroute F (28.000 €/brutto)

Die Kosten für die mittelfristigen Maßnahmen belaufen sich auf ca. 58.000 € ohne Förderung.

Mit einer Förderung von mindestens 70 % müsste die Stadt Neunkirchen ca. 18.000 € bereitstellen, um die mittelfristigen Maßnahmen umzusetzen.

8.3 Langfristig umzusetzende Maßnahmen

- Hauptroute A (39.000 €/brutto)
- Hauptroute B (74.000 €/brutto)

Die Kosten für die langfristigen Maßnahmen belaufen sich auf ca. 113.000 € ohne Förderung.

Mit einer Förderung von mindestens 70 % müsste die Stadt Neunkirchen ca. 34.000 € bereitstellen, um die langfristigen Maßnahmen umzusetzen.

Um alle Maßnahmen inkl. der Förderung umzusetzen, müsste die Stadt Neunkirchen insgesamt bereitstellen:

- 112.000 €/brutto ohne Beleuchtung der Route C Kläranlage
- 153.000 €/brutto mit Beleuchtung der Route C Kläranlage

9 Entwicklung einer Marketing-Kampagne zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt

Zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im Alltag ist die Schaffung eines sogenannten positiven "Fahrradklimas" notwendig. Die Rolle des Radverkehrs soll im öffentlichen Bewusstsein gestärkt werden und eine zentrale Position im Gesamtverkehr einnehmen. Akzeptanz, Status und Attraktivität haben in den letzten Jahren vor allem in Verbindung mit dem Freizeitverhalten zugenommen. Der Boom der E-Bikes ist nach wie vor ungebrochen und hat sich aktuell sogar noch deutlich verstärkt. Für die Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel besteht dagegen noch ein erheblicher Nachholbedarf.

Zur Schaffung eines positiv besetzten „Fahrradklimas“ müssen sowohl die objektiven Bedingungen des Radfahrens (hierzu trägt die vorliegende Angebotsplanung bei) als auch die subjektiven Rahmenbedingungen verändert werden. Die Bildung des entsprechenden Bewusstseins wird am besten über die individuelle Auseinandersetzung mit dem Radfahren erreicht. Diese Auseinandersetzung muss zielgruppenspezifisch für verschiedene Bevölkerungsgruppen angeboten werden.

Grundsätzlich gilt, dass man zunächst radverkehrsfördernde Maßnahmen umsetzt und dann plakativ in möglichst vielfältiger Weise dafür wirbt.

Zur objektiven und subjektiven Verbesserung des Fahrradklimas haben sich in zahlreichen Städten und Gemeinden vor allem folgende öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen bewährt:

Vorstellung des Radverkehrskonzeptes in einem breit angelegten Pressetermin des Oberbürgermeisters

- mit Presse, Rundfunk, Fernsehen, ADFC, Radsportvereinen und Bürgern incl. Diskussion/Podiumsdiskussion zu zentralen Themen wie z.B. Radverkehr sicher auf der KFZ-Fahrbahn, Freizeitverkehr, radverkehrsgerechte Gestaltung von Kreuzungen etc.

Gestaltung eines umfassend informierenden Internetauftrittes auf der Homepage der Stadt

- Platzierung auf der Eingangsseite
- Begrüßungstext des OBs
- Plakative und leicht verständliche Darstellung der in der Stadt Neunkirchen umgesetzten Maßnahmen zum Radverkehr
- Onlinestellung der Radverkehrskarte
- Implementierung eines Online-Mängelreporters incl. Rückmeldungsfunktion der Stadtverwaltung zu den eingehenden Bürgermeldungen

Einrichtung der Stelle eines Fahrradbeauftragten

- Zentrale Aufgabe ist die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes
- Initiierung, Organisation und regelmäßige Durchführung eines „Jour Fix“ Radverkehr durch den Fahrradbeauftragten
- Zentrale Anlaufstelle für Bürger und Verwaltung zu allen Fragen des Radverkehrs in Neunkirchen
- Bürgertelefon, Beratung

Werbung für den innerstädtischen Radverkehr durch großformatige Plakate im öffentlichen Raum zu zentralen Themen wie:

- Maßnahmen an Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs
- Radverkehrsoptimierte Knotenpunkte
- Neue verkehrssichere Führungsformen des Radverkehrs

Erstellung eines Faltblattes mit den wichtigsten Radverkehrsmaßnahmen analog der Darstellung im Internetauftritt

- kostenlose Verteilung an alle Haushalte

Erstellung einer Radverkehrskarte

- kostenlose Verteilung an alle Haushalte

Aktualisierung der "Freizeitkarte"

- kostenlose Verteilung an alle Haushalte

Eröffnungs-Radtouren

- mit Vertretern der Stadt, Bürgern, Vereinen, Medienvertretern etc.

Organisation und Durchführung eines jährlich wiederkehrenden großen Fahrradfestes in Neunkirchen mit:

- Fahrradbörse
- Reparaturkurse
- Konzeptvorstellung
- Touren
- Geschicklichkeitsparcours für Kinder
- Ausstellungen
- Werbung für den ADFC sowie Radsportclubs

Förderung des Umweltverbundes

- Jobticket
- Autostilllegungsprämie

In Schulen

- Installation von funktionalen und überdachten Fahrradabstellanlagen
- Errichtung schuleigener Fahrrad-Reparaturwerkstätten
- Reparaturkurse für Schüler/-innen
- Elternabende zur Schulwegesicherheit
- Projektwochen, Exkursionen
- Unterrichtseinheiten zum Thema „Fahrrad“

Sonstiges

- JobRad (Dienstradleasing)
- Anschaffung von Diensträdern für die öffentliche Verwaltung mit Vorbildfunktion
- Regelmäßige Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln – Radeln für ein gutes Klima“
- Kommunale Förderprogramme für private Stellplatzanlagen an Geschäftshäusern

10 Anlagen

NVKP 1:

Innenstadt: Kreisel L 113 Fernstraße, L 285 Steinwaldstraße



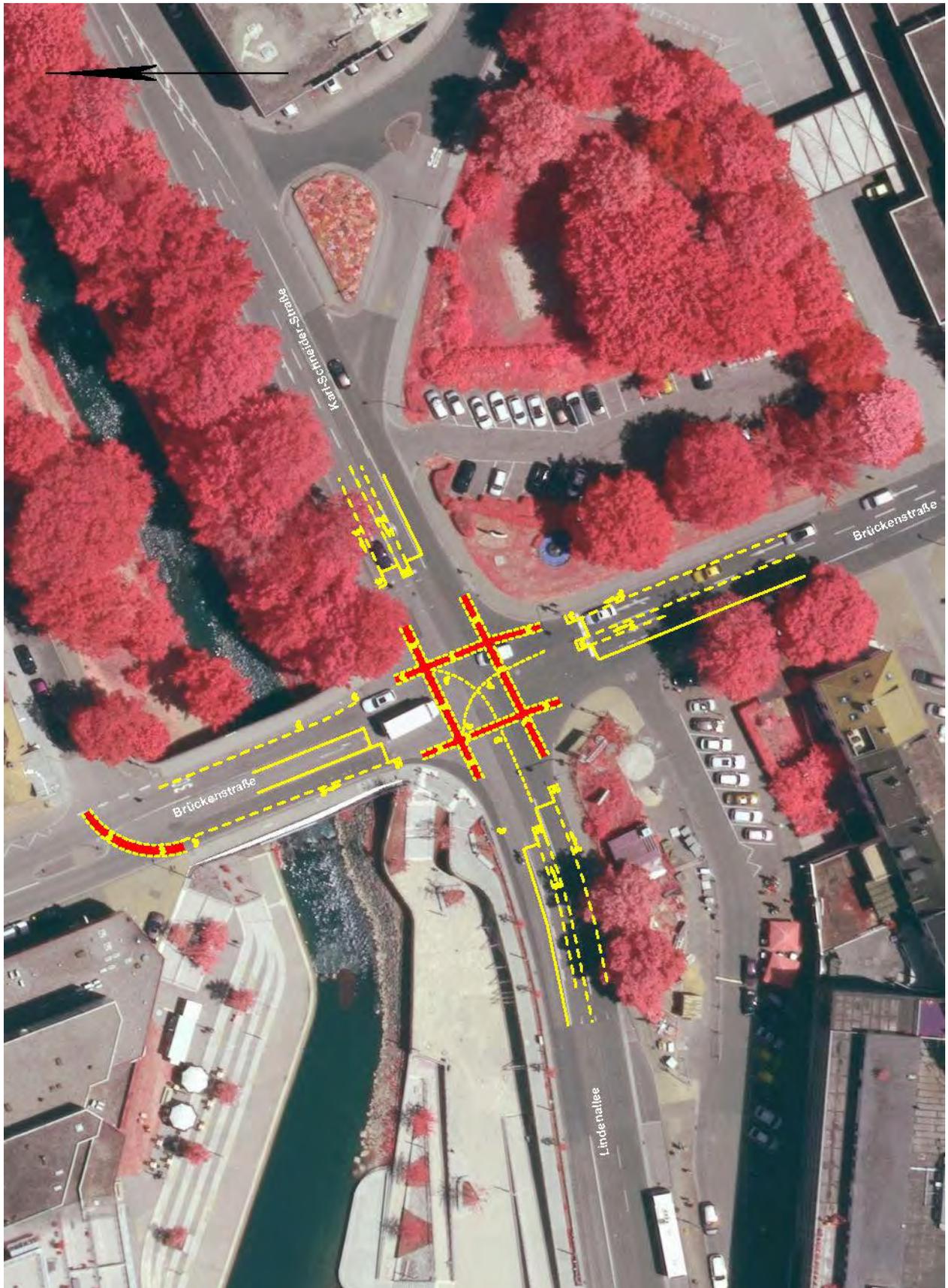
NVKP 2:

Innenstadt: Kreuzung L 283 Grubenstraße/Bildstocker Straße



NVKP 3:

Innenstadt: Kreuzung Brückenstraße/Lindenallee



NVKP 4:

Wiebelskirchen: Kreuzung L 121 Ostertalstraße/Wibilostraße



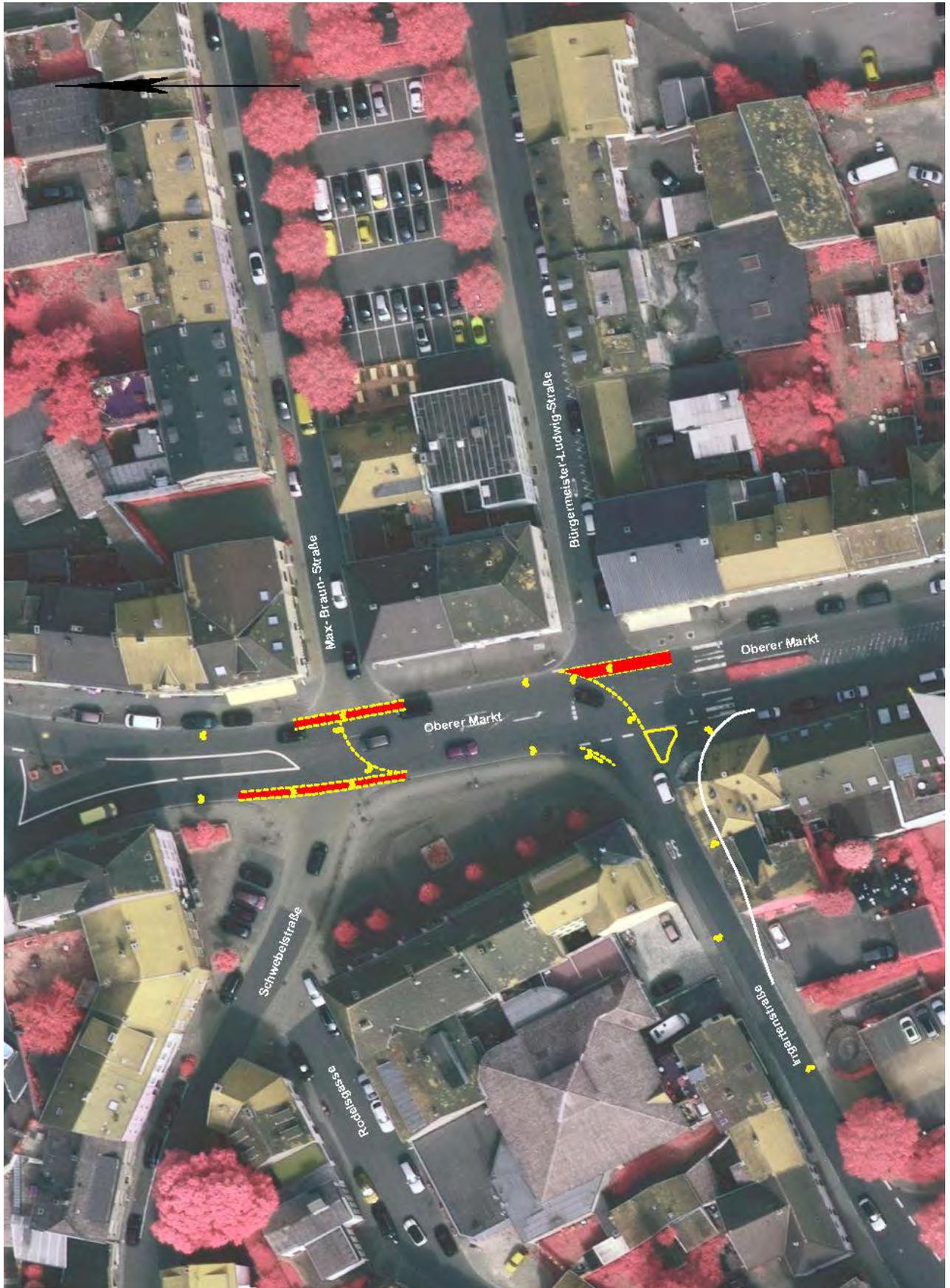
NVKP 5:

Innenstadt: Kreuzung Peter-Neuber-Allee/Gustav-Regler-Straße/Lindenallee → Planung LfS



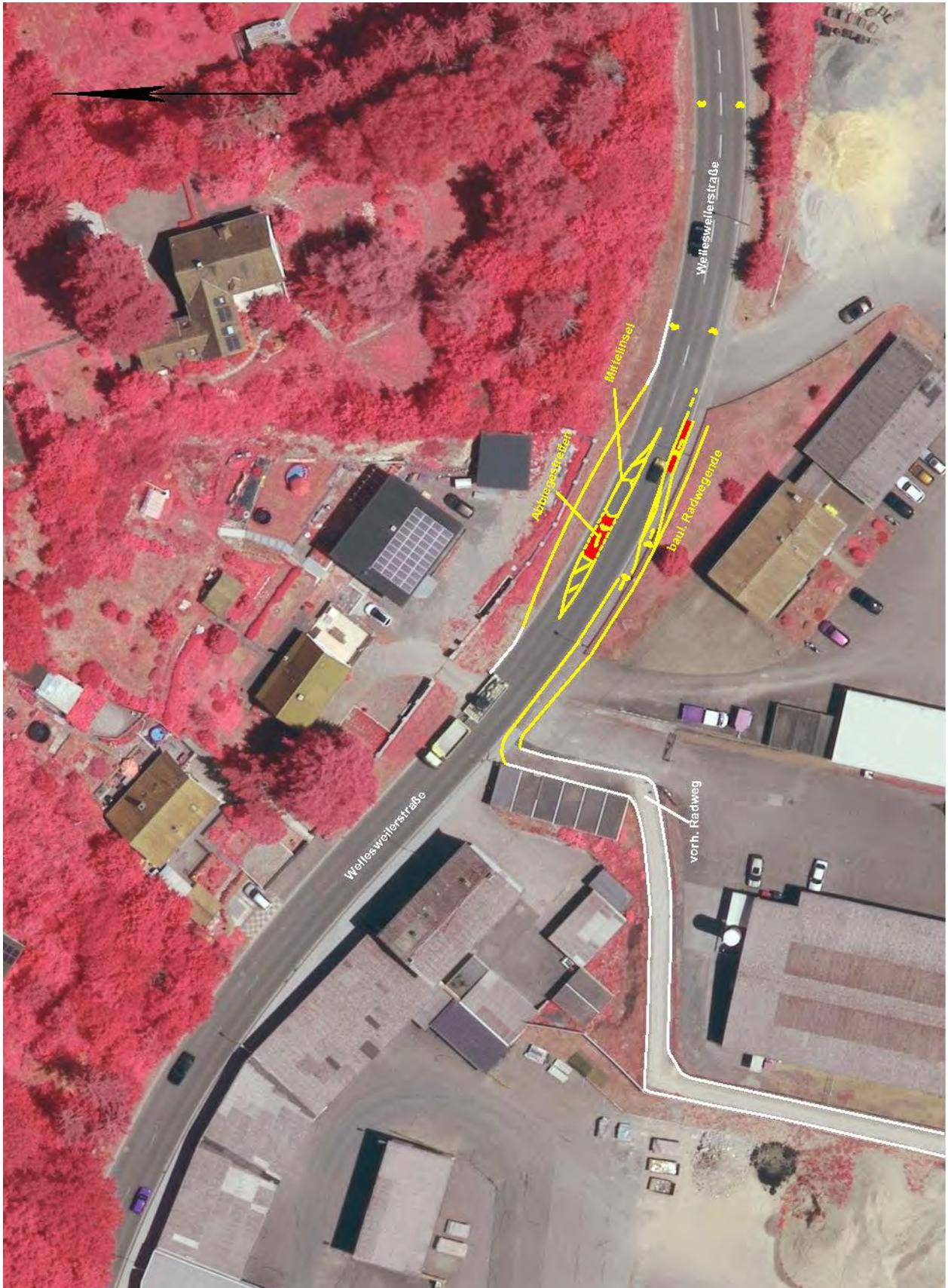
NVKP 6:

Innenstadt: Kreuzung Oberer Markt/Max-Braun-Straße



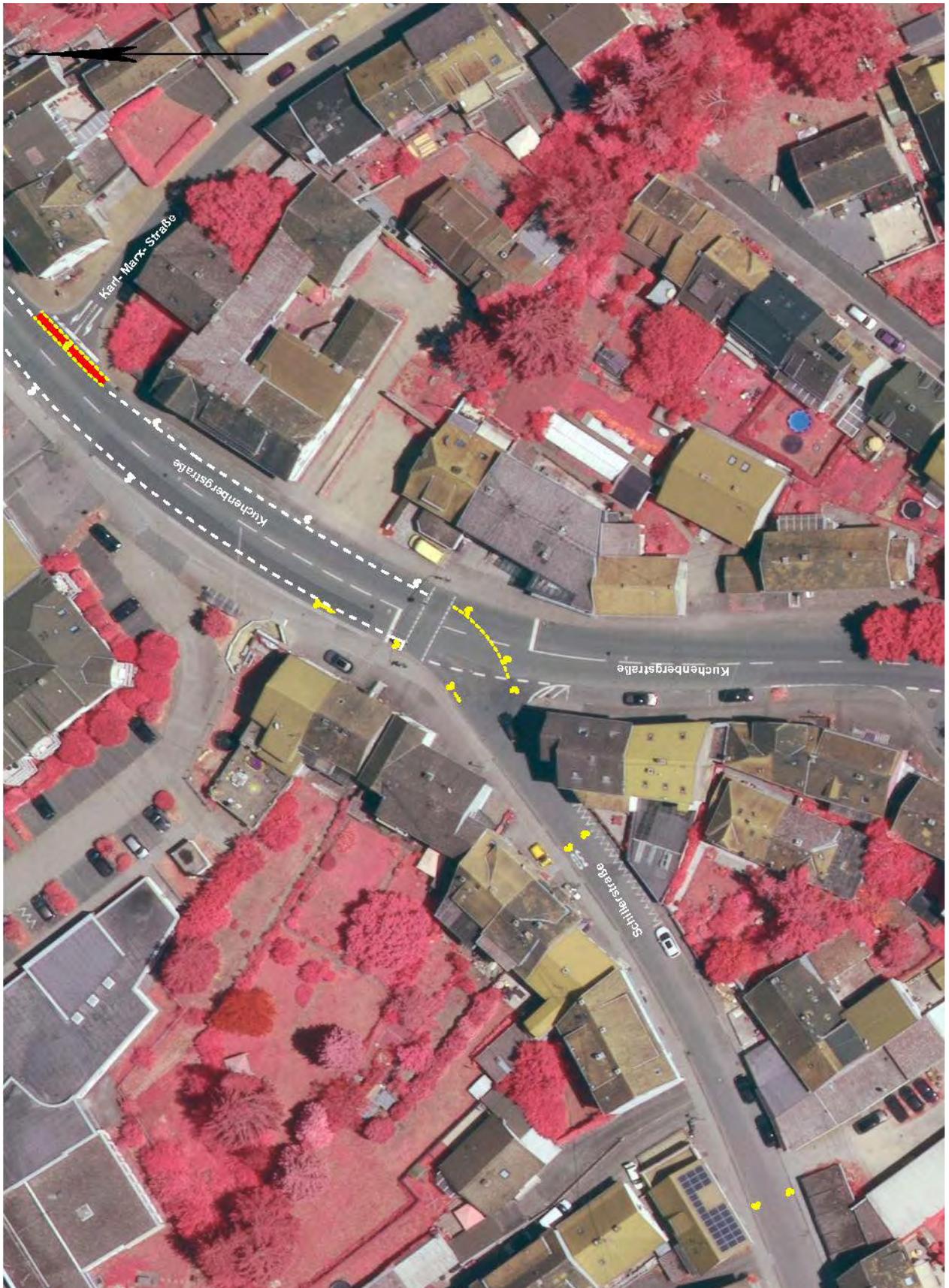
NVKP 7:

Wellesweiler: Abzweigung Wellesweilerstraße Anschluss Norduferstraße



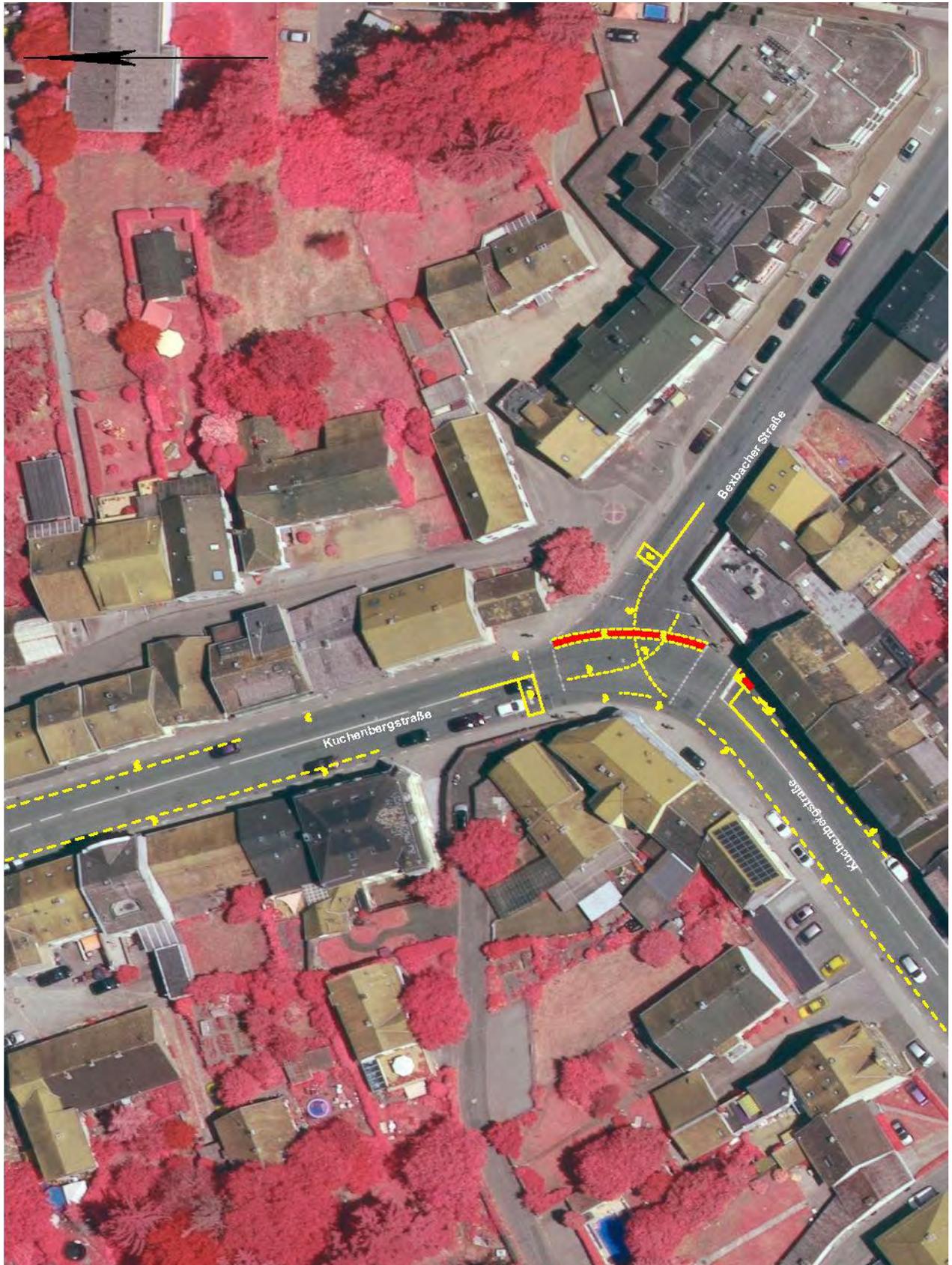
NVKP 9:

Wiebelskirchen: Abzweigung Schillerstraße/Kuchenbergstraße



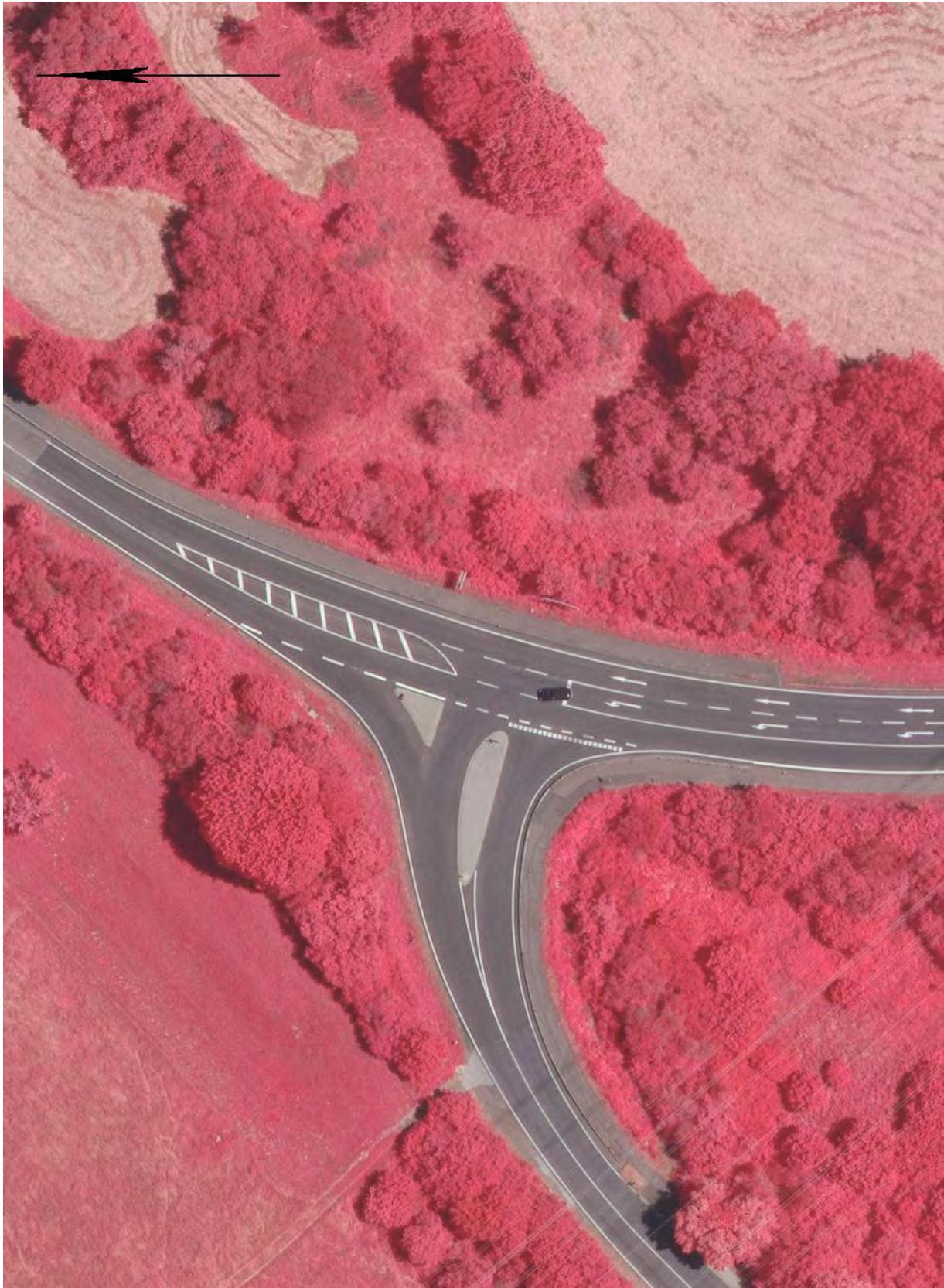
NVKP 10:

Wiebelskirchen: Kreuzung Kuchenbergstraße/Bexbacher Straße



NVKP 11:

Wiebelskirchen: Kreuzung Ostertalstraße/L 287/L 121 → Planung LfS



NVKP 12:

Wiebelskirchen: Ortseingang/Ortsausgang von Ottweiler kommend



NVKP 13:

Münchwies: Friedhofstraße

