

Radwegekonzept der Stadt Lebach

Vorwort

Der Stadtrat Lebach hat in seiner Sitzung am 04.02.1993 die Verwaltung beauftragt, ein Radwegekonzept mit Prioritätenliste und Kostenschätzung zu erstellen. Damit in die Planung nicht nur theoretische sondern auch praktische Erkenntnisse einfließen, hatte ich einen Workshop "Radwege" ins Leben gerufen. In diesem arbeiteten neben der Verwaltung auch Schüler einer 8er Klasse der Nikolaus-Groß-Schule sowie Schüler einer 10er Klasse der Kreisrealschule mit. Auf diesem Wege möchte ich den Lehrern, Herrn Martini und Herrn Meiser, sowie den Schülern für die sehr engagierte Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft danken.

Erarbeitet wurde ein Radwegekonzept für Alltagsradler. Für Freizeitradler, die kleinere oder größere Fahrten im Saarland unternehmen, wird auf die vor einiger Zeit vom Minister für Umwelt herausgegebene Radwanderkarte verwiesen. In diesem Kartenwerk werden Möglichkeiten für abwechslungsreiche Radtouren aufgezeigt. Es beschreibt Fahrtrouten für die unterschiedlichsten Erlebniserwartungen.

Für kleinere Fahrten für Familien mit Kindern im Raum Lebach zu Aussichtspunkten, Baudenkmälern, Naturdenkmälern usw. sollten zu einem späteren Zeitpunkt Tourenvorschläge gemacht werden. Ebenfalls könnten solche für Mountainbikefahren angeboten werden.

Allgemeines

Das Fahrrad stellt ein sehr umweltfreundliches Verkehrsmittel dar. Aus diesem Grund sollten zukünftig Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs besondere Bedeutung zukommen. Die Umweltfreundlichkeit dieses Verkehrsmittels besteht vor allem darin, daß bis auf geringe Materialvorleistungen, die im Vergleich zu dem motorisierten Verkehr unbedeutend sind, dieses emissionsfrei ist. Ein weiterer Vorteil liegt darin, daß es in hohem Maße "individuell" ist, d. h. das Ziel kann in der Regel direkt angefahren werden, Fahrzeitpunkt und Wegestrecken sind grundsätzlich frei wählbar, Verkehrsentengpaß-Situationen sind unbedeutend.

Nachteile sind dagegen die geringe Verkehrssicherheit, eingeschränkte Bequemlichkeit, Abhängigkeit von der Witterung und besonders der geringe Aktionsradius aufgrund körperlicher Grenzen. Etwa 50 % aller Wege, die in Deutschland mit dem PKW zurückgelegt werden, haben Reiseweiten unter 3 km. In Städten liegt der Prozentsatz beträchtlich höher. In diesem Reisweitenbereich bestehen beträchtliche Möglichkeiten MIV (Motorisierter Individualverkehr) auf Fahrradverkehr zu verlagern.

Untersuchungen des Umweltbundesamtes haben ergeben, daß das vorhandene Potential für den Radverkehr in den meisten Kommunen noch nicht ausgeschöpft ist. Danach könnte der Fahrradverkehrsanteil an allen Wegen von derzeit fast 11 % im Bundesdurchschnitt auf 20 - 40 % erhöht werden. Erforderlich jedoch seien u. a.

- der Ausbau eines flächendeckenden, in sich geschlossenen Radverkehrsnetzes einschließlich flankierender Maßnahmen (Sicherung von Knotenpunkten, Abstell-einrichtungen),
- die Vernetzung umweltschonender Verkehrsarten, d. h. des Fußgängerverkehrs, des Fahrradverkehrs und des ÖPNV (sogenannter "Umweltverbund"), begleitet von Maßnahmen zur Beruhigung des MIV, und
- die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas in der Öffentlichkeit.

Nach einer im Auftrag der Verkehrsgemeinschaft Saar (VGS) herausgegebenen Detailauswertung für neun Städte im Saarland "Mobilität in der Stadt" werden von allen Wegen mit dem Fahrrad

in Saarbrücken 2%
 in Homburg 3%
 in Merzig 6%
 in Neunkirchen 2%
 in Saarlouis 6%
 in St. Ingbert 4 %
 in St. Wendel 2%
 in Völklingen 2 % und
 in Wadern 3 %

zurückgelegt. Da die Untersuchung zur Mobilität im Saarland 1989 nur in den v. g. Städten erfolgte, kann eine Aussage über den Fahrradverkehrsanteil an allen

Wegen in Lebach nicht gemacht werden. Es scheint unwahrscheinlich, daß dieser Anteil größer als in Merzig oder Saarlouis ist. Ich gehe davon aus, daß er kleiner ist und etwa bei 3 % einzuordnen ist.

Der Radverkehrsanteil an allen Wegen im Saarland bewegt sich erheblich unter dem Bundesdurchschnitt von 11 %. Es bleibt also noch viel zu tun.

Radverkehrsanlagen

Um aufzuzeigen, wie die Situation der Fahrradfahrer in der Stadt Lebach verbessert und der Anteil der Alltagsfahrer erhöht werden kann, wurde vom Amt für Umwelt und Grünflächen ein Radwegkonzept erarbeitet. Voraussetzung für die Verbesserung der derzeitigen Lage sowie das Umsteigen auf das Fortbewegungsmittel Fahrrad ist eine fahrradgerechte Ausgestaltung des Verkehrsraumes, insbesondere durch den Bau neuer Radverkehrsanlagen.

Der Begriff Radverkehrsanlage ist umfassender als der Begriff Radwege, von dem man in der Regel spricht. Radwege bilden nur eine Möglichkeit von vielen, spezielle Anlagen für Radfahrer zu planen. Es sind baulich von der Kfz-Bahn abgesetzte Sonderwege mit ausschließlicher oder bevorrechtigter Nutzung für Radler. Angesprochen sind Wege parallel zur Straße rechts von den parkenden Autos, also Gehwegradwege. Durch die Randlage auf dem Gehweg ist meist auch eine bestimmte bauliche Anlage vorprogrammiert. Geringe Breite, enge Kurven, häufig Hindernisse und eine meist schlechtere Oberflächenqualität im Vergleich zur Fahrbahn bestimmen das Bild der Radwege.

Zur Unterscheidung von anderen möglichen Radverkehrsanlagen seien hier vorerst nur aufgezählt:

1. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn links von den parkenden Autos (falls Parken erlaubt ist),
2. Mehrzweckstreifen ohne Benutzungspflicht ebenfalls auf der Straße,
3. Fahrradstraßen, in denen Radfahrer Bevorrechtigungen vor dem Autoverkehr genießen.

Alle diese Möglichkeiten haben, im Gegensatz zu den Radwegen, eins gemeinsam: Sie fordern Fahrbahn(teile) und zum Teil Rechte vom Kraftfahrzeugverkehr wieder für die Radfahrer zurück.

Von Radverkehrsanlagen wird erwartet, daß sie gegenüber dem Mischverkehr auf der Kfz-Fahrbahn Vorteile bieten - anderenfalls sind sie überflüssig. Insbesondere drei Aspekte müssen vor der Einrichtung einer Radverkehrsanlage berücksichtigt werden.

1. Die Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit muß oberstes Ziel jeder Radverkehrsplanung sein.

Objektive Sicherheit vermittelt eine Anlage, wenn die Gefahr, auf ihr zu verunglücken, gering ist. Subjektive Sicherheit ist gegeben, wenn sich die Radfahrer auf ihr sicher fühlen.

2. Ziel der Radverkehrsplanung muß auch die Verbesserung des Fahrkomforts sein. Dies wird durch eine gute Oberflächenqualität, keine unnötigen Verschwenkungen, regelmäßige Reinigung usw. erreicht.

3. Durch die Benutzung von Radverkehrsanlagen dürfen Radfahrer nicht die ihnen bei der Benutzung der Straße zustehenden Rechte verlieren.

4. Fußgänger und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel dürfen durch die Anlage und Benutzung von Radverkehrsanlagen nicht in ihrer Sicherheit und ihrer "Aufenthaltsqualität" gefährdet werden.

Diese beiden Gruppen stehen in der vom motorisierten Verkehr aufgezwungenen Hierarchie des Straßenverkehrs oft noch unter den Radfahrern. Ziel muß die Gleichberechtigung der Verkehrsarten des Umweltverbundes sein, wobei es unvermeidbar spezifische Prioritäten in den jeweiligen Verkehrsnetzen geben wird.

5. Radverkehrsanlagen müssen ohne Umwege wichtige Ziele einer Gemeinde verbinden.

Dabei ist ein engmaschiges Radroutennetz nötig.

6. Sie sollen den Ansprüchen der verschiedenen Gruppen von Radfahrern gerecht werden.

Dazu zählen z. B. Alltags- und Freizeitradler, junge und alte Radfahrer und vor allem Kinder. Allein durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten entstehen verschiedene Anforderungen an Radverkehrsanlagen.

7. Bei der Planung neuer Radverkehrsanlagen muß oft aufgrund von Platzproblemen entschieden werden, ob Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr oder für den Radverkehr bevorzugt werden.

Da in der Vergangenheit der Autoverkehr stets bevorzugt wurde, sollte man sich zukünftig bei der Verkehrsplanung für die anderen Verkehrsteilnehmer entscheiden.

8. Das bedeutet aber auch, daß Radverkehrsanlagen für die Zukunft gebaut werden müssen.

Aus diesem Grunde sollte Platz für einen stärkeren Radverkehr als heutzutage eingeplant werden.

Zielpunkte

Wichtig ist, die einzelnen Gemeindebezirke untereinander mit Radverkehrsanlagen anzubinden. Es sollten daher die elf Lebacher Stadtteile, sofern dies noch nicht geschehen ist, mit Radverkehrsanlagen verbunden werden. Des weiteren sind noch verschiedene Anbindungen an Nachbargemeinden notwendig.

Eine herausragende Rolle unter den Stadtteilen kommt in der 23.087 Einwohner großen Stadt (Stand lt. Stat. Landesamt vom 30.06.1992) dem Gemeindebezirk Lebach zu. Dies hängt zum einen mit der großen Zahl der in Lebach selbst lebenden Einwohner (ca. 8.000) sowie zum anderen damit zusammen, daß sich hier Verwaltungen, Freizeiteinrichtungen sowie zahlreiche Dienstleistungen für das Gebiet der Stadt und den mittelzentralen Bereich befinden. Darüberhinaus ist Lebach ein wichtiges Schulzentrum im Saarland mit einer städtischen Grundschule, einer städtischen Hauptschule, einer privaten Grund- und Hauptschule, einer Sonderschule, einer Realschule, zwei Gymnasien, einem Berufsbildungszentrum und einer Schule für Blinde und Sehbehinderte. Ferner ist hier ein Bahnhof und ein zentraler Omnibusbahnhof vorhanden. Aus diesem Grunde ist vorrangig im Stadtteil Lebach zu versuchen, die sich anbietenden Ziele mit Radverkehrsanlagen zu erschließen.

Zielpunkte in der Kernstadt sind

1. die Innenstadt mit Markt- und Fußgängerzone, Marktstraße und Pfarrgasse

Hier befinden sich das Verwaltungszentrum, das Hallenbad, Geschäfte, Dienstleistungsbetriebe, die Stadthalle und die katholische Pfarrkirche. Dieser Bereich ist nicht mit Radverkehrsanlagen erschlossen. So wie die Markt- und Fußgängerzone beschildert ist, dürfte sie noch nicht einmal mit dem Rad befahren werden. Sie sollte für den Fahrradverkehr zugelassen werden, was durch entsprechende Beschilderung erfolgen kann.

Nach der StVO ist das Radfahren in Fußgängerzonen generell verboten. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dies zu legalisieren, indem durch Zusatzzeichen 723n das Radfahren mit Schrittgeschwindigkeit erlaubt oder zeitlich befristet zugelassen wird. Im Falle der zeitlichen Befristung sind auf dem Zeichen 723n die Zeiten anzugeben.



Beschilderung der Markt- und Fußgängerzone

2. der Bahnhof einschließlich Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhof ist ebenfalls nicht über einen Radweg sondern nur über Kfz-Straßen erreichbar. Ihm wird als zukünftigem Endpunkt der geplanten Stadtbahn Saarbrücken - Lebach große Bedeutung, vor allem im Hinblick auf "Bike und Ride", zukommen. Unter "Bike und Ride" versteht man das Zurücklassen des Fahrrades am Umsteigepunkt.

Innerhalb der Umweltverbundverkehrsarten deckt das Fahrrad einen erheblich größeren Radius zum Bahnhof oder zur Haltestelle als das Zufußgehen ab. Die Angaben der Einzugsbereiche in der Literatur bewegen sich zwischen 0,5 und 2,0 Km für die meisten Zubringerfahrten. In unserem ländlichen Raum kann man von einer Fußgängerbeziehung von einer Entfernung bis 1,0 Km und für die Radanfahrt bis 3,0 Km ausgehen.

Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 4 Km/h (zu Fuß) bzw. 12 Km/h (mit dem Rad) werden so maximal 15 Minuten vergehen. Es bedeutet auch, daß die Fläche des Einzugsgebietes sich mit dem Rad gegenüber dem Fußgänger verneunfacht.

Um diese Potentiale für den öffentlichen Verkehr nutzbar zu machen, bedarf es einer sicheren und guten Zuwegung und Beschilderung zur Haltestelle oder zum Bahnhof. Wichtig ist auch, daß eine optimale Fahrradabstellanlage vorhanden ist.



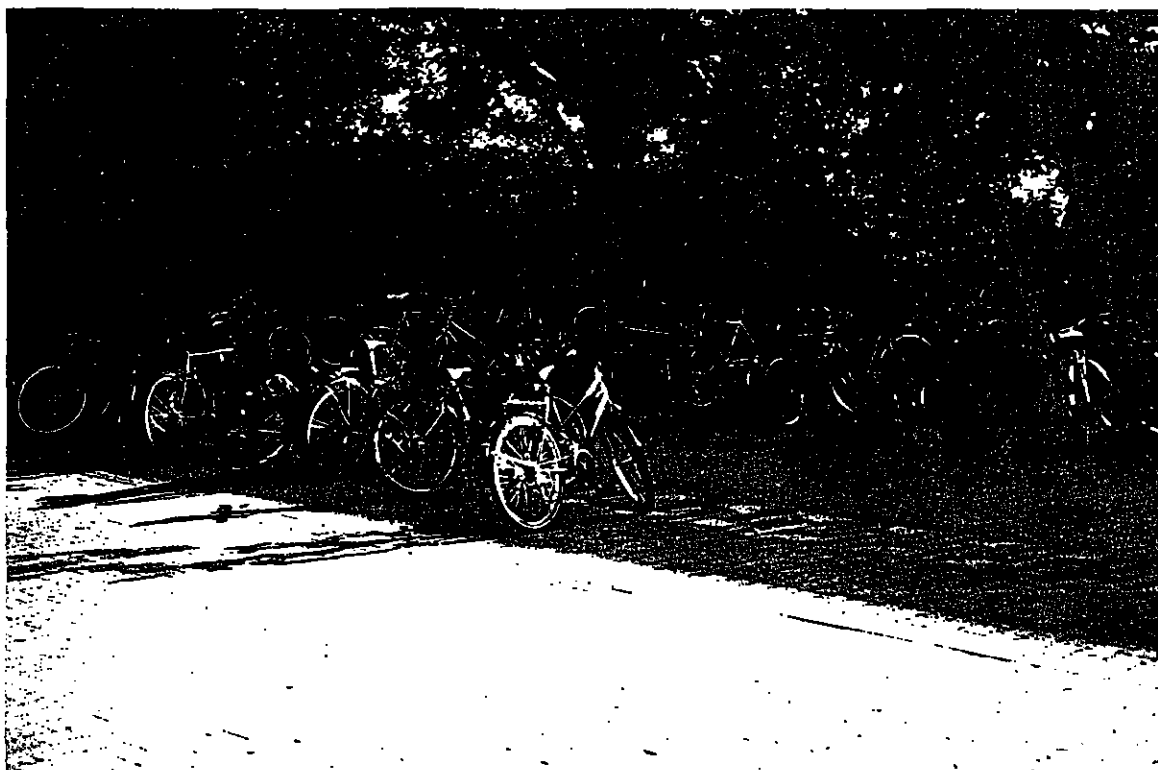
Bahnhof Lebach (Endpunkt der geplanten Stadtbahn Saarbrücken - Lebach)

3. Schulzentrum Dillinger Straße/Freizeitanlagen Dillinger Straße

Zum Schulzentrum ist ein erheblicher Radverkehr zu beobachten. Hier befinden sich zwei Gymnasien sowie eine private Grund- und Hauptschule. Zur Zeit werden die drei Schulen von insgesamt 1.875 Schülern besucht. Am 24. und 26.05.1993 wurde an diesem Ziel eine Zählung der abgestellten Räder durchgeführt. Bei sommerlichem Wetter erbrachte diese folgendes Ergebnis:

	<u>Schüler</u>	<u>24.05.</u>		<u>26.05.</u>	
Johannes-Kepler-Gymnasium	815	80 Räder	9,8 %	85 Räder	10,4 %
Geschwister-Scholl-Gymnasium	620	50 Räder	8,1 %	55 Räder	8,8 %
Nikolaus-Groß-Schule	440	32 Räder	7,3 %	35 Räder	7,9 %

insgesamt:	1875	162 Räder	8,6 %	175 Räder	9,3 %



Radabstellanlage des Johannes-Kepler-Gymnasiums



Radabstellanlage der Nikolaus-Groß-Schule

Regen Radverkehr gibt es auch zu den Freizeitanlagen im Jabacher Wald (Tennisplätze, Tennishallen sowie Freibad).

Gut angebunden an das Schulzentrum und die Freizeitanlagen sind die Stadtteile Eidenborn und Falscheid sowie die Wohngebiete "Galgenheck" im Stadtteil Lebach. Über kombinierte Rad- und Gehwege, einen Feldweg sowie verschiedene städtische Nebenstraßen sind Schulen und Freizeitanlagen relativ verkehrssicher zu erreichen. Der erwähnte Feldweg ist jedoch für den Fahrradverkehr freizugeben. Ein Reststück des Weges (ca. 50 m) ist noch nicht geteert. Es ist angeraten, diesen Teil des Weges ebenfalls zu asphaltieren bzw. dafür zu sorgen, daß er stets verkehrssicher befahren werden kann.

Dem Zielpunkt kommt große Bedeutung zu. Es sollte daher versucht werden, die hierhin führenden Radverkehrsanlagen zu komplettieren.

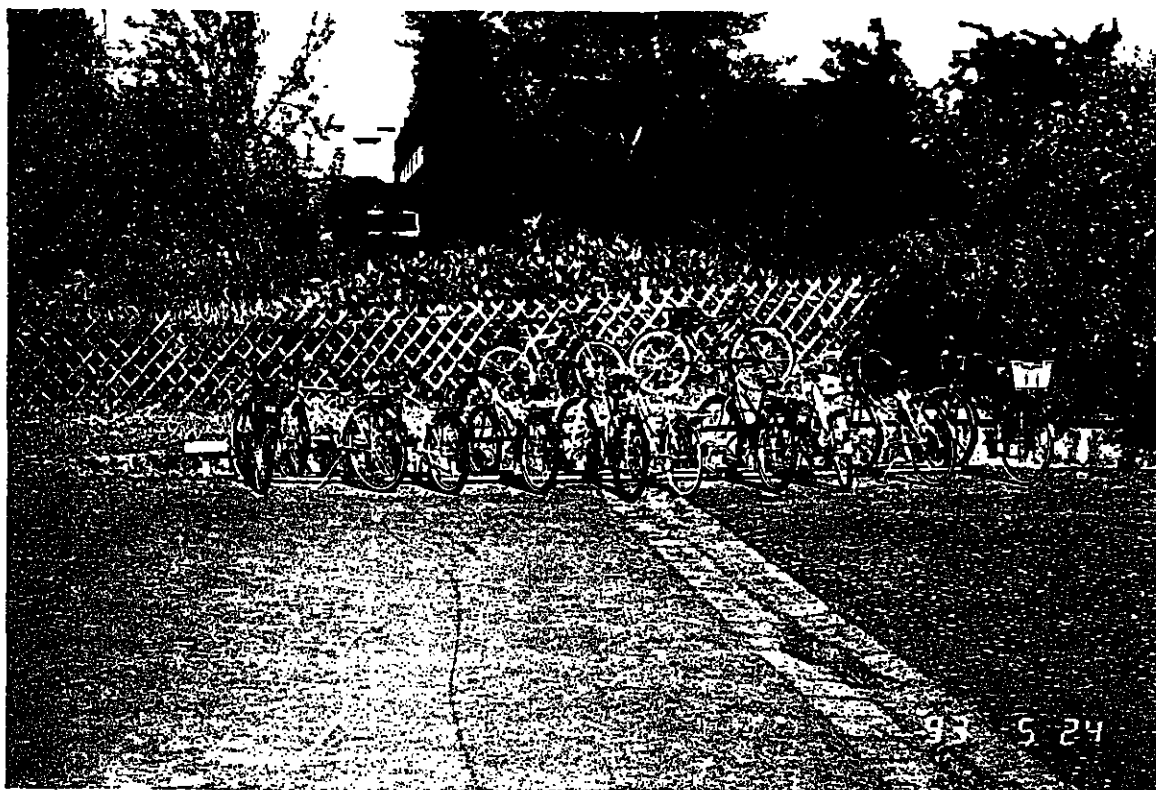
4. Schulzentrum Möttener Straße (Kreisrealschule, Grundschule)

Zu diesem Ziel, zu dem keine Radverkehrsanlage hinführt, gibt es ebenfalls regen Radverkehr. An den beiden Schulen sind insgesamt 1.100 Schüler eingeschult. Die am 24. und 26.05. 1993 durchgeführte Zählung erbrachte folgendes Ergebnis:

	<u>Schüler</u>	<u>24.05.</u>	<u>26.05.</u>
Kreisrealschule	830	64 Räder 7,7 %	65 Räder 7,8 %
Grundschule	270	14 Räder 5,2 %	18 Räder 6,7 %
insgesamt	1100	78 Räder 7,1 %	83 Räder 7,5 %



Eine der beiden Radabstellanlagen der Kreisrealschule



Radabstellanlage der Grundschule Lebach

Bisher gibt es in jedem Gemeindebezirk mindestens eine Radverkehrsanlage. Mit einer Ausnahme handelt es sich dabei um kombinierte Rad- und Gehwege. Von einem Wegenetz kann jedoch nicht gesprochen werden, da die Wege nicht miteinander verbunden sind und nicht systematisch zu den Zielen hinführen.

Fahrradabstellanlagen

Zur Erzeugung eines fahrradfreundlichen Klimas gehört nicht allein der Bau neuer Radverkehrsanlagen. Wichtig ist auch, mit flankierenden Maßnahmen die Fahrradbenutzung generell zu fördern. Hierzu zählt vor allem die Schaffung zusätzlicher bzw. verbesserter Fahrradabstellanlagen.

Für den städtischen Zuständigkeitsbereich verbleibt zu vermerken, daß insbesondere vor dem Rathaus, dem Hallenbad und dem Freibad qualitative hochwertige Fahrradständer fehlen. Solche sollten nach und nach bereitgestellt werden. Bei der Großsporthalle in der Dillinger Straße und bei der Stadthalle in der Pfarrgasse fehlen Abstellanlagen gänzlich. Solche müßten auch dort vorhanden sein.

In der Innenstadt sind lediglich vor vier Geschäften Fahrradständer aufgestellt, und zwar vor einem Geschäft in der Markt- und Fußgängerzone (1 Ständer zur Abstellung von 5 Fahrrädern) und vor drei Läden am Bahnhof (Ständer zur Abstellung von insgesamt 13 Fahrrädern). Vor den meisten Geschäften fehlen somit Möglichkeiten, Fahrräder sicher abzustellen. Die Stadt sollte die Geschäftsleute der Innenstadt bitten, zu überprüfen, ob sie für Ihre Kundschaft Fahrradständer bereitstellen können.

Bestandsanalyse

Wie schon erläutert handelt es sich bei den im Stadtgebiet vorhandenen Radverkehrsanlagen mit einer Ausnahme um sogenannte kombinierte Rad- und Gehwege. Diese können sowohl von Radfahrern und Fußgängern benutzt werden.

In den Regelwerken und in der Fachliteratur wird auf gemeinsame Rad- und Gehwege zumeist nur kurz eingegangen. Sie werden innerhalb bebauter Gebiete als Ausnahme gewertet und ihr Einsatz auf Straßen beschränkt, in denen der Rad- und Fußgängerverkehr so gering ist, daß gegenseitige Gefährdungen nicht zu befürchten sind. Insbesondere werden dabei Randbereiche der Ortslagen genannt.

Die in der Stadt vorhandenen Radverkehrsanlagen haben eine Länge von insgesamt 15.400 m. Sie verlaufen überwiegend entlang von Bundes- und Landstraßen und verteilen sich folgendermaßen:

Lebach

- | | |
|--|-------|
| 1. Kombiniertes Rad- und Gehweg mit wassergebundener Decke von der Parkzone Theel über Steg beim Bauhof bis Poststraße in Höhe Fußgängerbrücke über die Bahn (städtischer Weg) | 600 m |
| 2. Kombiniertes Rad- und Gehweg vom Kreuzungsbereich Mottener Straße/Heeresstraße bis Abzweigung Feldweg Hahn (Bundesstraße) | 600 m |
| 3. Kombiniertes Rad- und Gehweg in Höhe Laufftreff am Wald bis Höhe Abzweigung Gasthaus Tanneck (Bundesstraße) | 500 m |

4. Kombiniertes Rad- und Gehweg in der Saarbrücker Straße ab Einmündung Conti bis Ortseingang Landsweiler (Bundesstraße) 1.100 m
5. Kombiniertes Rad- und Gehweg in der Saarbrücker Straße Ortsausgang Landsweiler bis Höhe Einmündung Conti (Bundesstraße) 1.100 m
6. Kombiniertes Rad- und Gehweg Südumgehung ab Abzweigung Saarbrücker Straße bis Einmündung Saarlouiser Straße (Stadtstraße) 700 m
7. Kombiniertes Rad- und Gehweg Saarlouiser Straße ab Einmündung Südring bis Einmündung Kaumet (Landstraße) 500 m
8. Kombiniertes Rad- und Gehweg Dillinger Straße ab Einmündung Kapellenstraße bis Höhe Einmündung Freibad (Bundesstraße) 800 m
9. Radweg Dillinger Straße ab Einmündung Freibad bis Einmündung Dörrenbachstraße (Bundesstraße) 1.100 m

7.000 m

=====

Landsweiler

- Kombiniertes Rad- und Gehweg von Spitzeich bis Ortseingang Landsweiler (Bundesstraße) 1.100 m

=====

Falscheid/Eidenborn

- Kombiniertes Rad- und Gehweg zwischen Falscheid und Eidenborn (Landstraße) 1.100 m

=====

Eidenborn

1. Kombinerter Rad- und Gehweg von Zollstock bis Eidenborn
(Landstraße) 500 m
2. Kombinerter Rad- und Gehweg von der Einmündung Landsweilerstraße
bis Einmündung Südumgehung (Landstraße) 300 m

800 m

=====

Knorscheid

- Kombinerter Rad- und Gehweg von der ehemaligen Schule bis vor
Körprich (Bundesstraße) 1.700 m

=====

Gresaubach/Niedersaubach

- Kombinerter Rad- und Gehweg zwischen Gresaubach und Rümmeibach
ab Einmündung Sportplatz bis Höhe Einmündung Hügelstraße (Landstraße) 800 m

=====

Aschbach

- Kombinerter Rad- und Gehweg vom Ortsausgang bis Gemarkungsgrenze
Bubach (Bundesstraße) 500 m

=====

Thalexweiler

- Kombinerter Rad- und Gehweg von der Autobahnmeisterei bis
Ortseingang (Bundesstraße) 600 m

=====

Steinbach/Thalexweiler

Kombinierter Rad- und Gehweg von Ortsausgang Steinbach
bis Ortseingang Thalexweiler (Landstraße)

1.100 m

=====

Steinbach/Dörsdorf

Kombinierter Rad- und Gehweg von Ortsausgang Steinbach
bis Ortseingang Dörsdorf (Landstraße)

700 m

=====

Bau neuer Radverkehrsanlagen und sonstige Maßnahmen

Die für den Fahrradverkehr zur Zeit zur Verfügung stehenden Radverkehrsanlagen bilden nur das Fragment eines Radwegenetzes. Es gilt, dieses nach und nach mit Blick auf die Zielpunkte zu vervollständigen. Dabei stellt sich die Frage, wer ist überhaupt bei der Umsetzung des Radwegekonzeptes gefordert? Gefordert ist erst einmal die Stadt selbst, bei Anlagen an städtischen Straßen und zum anderen das Land bei Anlagen an Bundes- und Landstraßen.

Der Minister für Umwelt hat im Jahre 1987 einen "Radwegebedarfsplan 1987 - 1990" herausgegeben. In diesem wurden die von den saarländischen Städten und Gemeinden beantragten Radwege aufgelistet und nach Bedarfskriterien geprüft und mit einer entsprechenden Punktzahl versehen. Die Strecken, die die Bedarfskriterien erfüllten, wurden "anerkannt" und nach der Höhe der gesammelten Punkte in eine Dringlichkeitsreihung geordnet. Eine Planbearbeitung und Ausführung war bis zu einer späteren Fortschreibung des RBP nur für Maßnahmen der 1. Dringlichkeitsstufe vorgesehen.

Im Radwegebedarfsplan 1987 - 1990 sind auch zahlreiche von der Stadt gewünschte Vorhaben enthalten. Eine Fortschreibung des Planes ist bis heute noch nicht erfolgt.

Für die Stadt schlage ich, nach Gemeindebezirken getrennt, folgende neuen Radverkehrsanlagen und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation des Fahrradverkehrs vor:

Lebach

1. Dillinger Straße

Der vom Schulzentrum kommende Radweg endet bei der Einmündung Dörrenbachstraße. Von dort bis zur Kreuzung Scherer sollte auf beiden Seiten der Fahrbahn ein Mehrzweckstreifen angebracht werden.

In Höhe des Einmündungsbereiches Schlesierallee müßte eine Fahrradfurt über die Dillinger Straße für den aus Richtung Falscheid, Eidenborn und den Wohngebieten "Galgenheck" kommenden Radverkehr angebracht werden.

Mit den Maßnahmen erfolgt eine Verbesserung der Anbindung an den Zielpunkt Schulzentrum Dillinger Straße/Freizeitanlagen Dillinger Straße.

An dieser Stelle möchte ich kurz auf Mehrzweckstreifen, die sich zwischen Hauptfahrstreifen und Parkstreifen befinden, eingehen. Sie dürfen von allen Fahrbahnbenutzern in Anspruch genommen werden; d. h. im Begegnungsverkehr können sie auch von LKW und Bus benutzt werden. In der Praxis ergibt sich für Radfahrer aus dem Mehrzweckstreifen ein Quasi-Radfahrstreifen. Rechtlich gesehen sind die Streifen Teile der Fahrbahn, auf denen alle Fahrzeuge fahren dürfen. Es besteht keine Benutzungspflicht für Radfahrer, es ist lediglich ein Angebot.

Empfehlenswert sind Streifen bei Fahrbahnbreiten von 7,5 m. Auch bei Breiten von 6,0 m können Mehrzweckstreifen angelegt werden. Laut Bundesbauministerium sollen sie 1,0 m bis 2,0 m breit sein. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA-Text der Beratungsstelle für Schadensverhütung HUK-Verband (Entwurf 5/93) sind Mehrzweckstreifen eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch Markierung die Seitenbereiche der Fahrbahn zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Ein Befahren der Streifen durch den Kfz-Längsverkehr ist erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs soll jedoch in der mittigen Fahrgasse abgewickelt werden. Mehrzweckstreifen können dazu beitragen, den Mischverkehr Kfz/Rad verträglicher zu gestalten. Sie kommen

bei Fahrbahnbreiten in Betracht, die die Anlage anspruchsgerechter Radfahrstreifen nicht ermöglichen, sofern das Zustellen durch Kfz verhindert werden kann.

2. Jabacher Straße

Für die gesamte Länge der Straße sollte Tempo 30 eingeführt werden. Mit einer solchen Maßnahme werden geringe Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern erreicht. Dies ist Voraussetzung für einen sicheren Verkehrsablauf. Die Verkehrssicherheit wird erhöht.

Mit der Maßnahme erfolgt eine Verbesserung der Anbindung an den Zielpunkt Schulzentrum Dillinger Straße/Freizeitanlagen Dillinger Straße.



Mittlerer Teil der Jabacher Straße

3. Kapellenstraße

Die Einbahnstraße könnte für den Zweirichtungsradverkehr geöffnet werden. Die Freigabe der Fahrbahn für Radler in Gegenrichtung erfolgt durch entsprechende Beschilderung. Das Schild "Einbahnstraße" (Zeichen 220) müßte mit dem Hinweis auf entgegenkommenden Radverkehr versehen werden. Das Schild "Verbot der Einfahrt" (Zeichen 267) ist um den Zusatz "Radfahrer frei" (Zeichen 723n) zu ergänzen.

Im Einmündungsbereich Kapellenstraße/Dillinger Straße findet der Radverkehr Anbindung an den kombinierten Rad- und Gehweg der zum Schulzentrum Dillinger Straße/Freizeitanlagen Dillinger Straße hinführt.

Mit der Maßnahme erfolgt ebenfalls eine Verbesserung der Anbindung an das Schulzentrum Dillinger Straße/Freizeitanlagen Dillinger Straße.



Einmündung Kapellenstraße/Jabacher Straße

4. Saarbrücker Straße

Der in der Saarbrücker Straße befindliche kombinierte Rad- und Gehweg beginnt bzw. endet im Einmündungsbereich Kaumet. Von der Kreuzung Scherer bis zum Einmündungsbereich Kaumet muß von Radfahrern die Fahrbahn der B 268 benutzt werden. Zur Sicherheit der Radfahrer könnte auf der rechten und linken Seite auf der Fahrbahn ein Mehrzweckstreifen angebracht werden.

Von der Mandelbachbrücke beim Ärztehaus bis zur Überquerung der Bahn durch den Feldweg Altengelände verläuft entlang der Eisenbahnstrecke ein Feldweg. Es bietet sich an, diesen als kombinierten Rad- und Gehweg zu nutzen. Der Weg müßte jedoch so ausgebaut werden, daß er befahren werden kann. Um die Eingriffe in Natur und Landschaft gering zu halten, könnte dieser mit einer wassergebundenen Decke versehen werden.

Die im Einmündungsbereich der Südumgehung baulich angedeutete Überquerungsmöglichkeit ist für den Radverkehr ungeeignet. Die Überquerung der Südumgehung müßte unmittelbar an der Saarbrücker Straße angedeutet sein (nicht versetzt). Dies könnte durch eine rot markierte Fahrradfurt geschehen.

Der im Kurvenbereich vor Landsweiler endende bzw. beginnende Weg ist nicht sehr verkehrssicher. Die Radfahrer müssen im Kurvenbereich plötzlich auf die Fahrbahn der vielbefahrenen B 268 wechseln. Eine Entschärfung, z. B. Auslaufen des Radweges schon vor der Kurve, scheint hier angebracht.

Mit den Maßnahmen erfolgt eine Verbesserung der Anbindungen an alle Zielpunkte. Es sollte die Fortführung der Mehrzweckstreifen über die Kreuzung Scherer bis in die Marktstraße hinein angestrebt werden.

5. Südumgehung

Im Einmündungsbereich L 145/Südumgehung ist, da der kombinierte Rad- und Gehweg gewechselt werden muß, eine Radfahrerfurt empfehlenswert. Vorerst könnte sie markierungstechnisch hergestellt werden. Längerfristig sind jedoch bauliche Maßnahmen angeraten.

6. Saarlouiser Straße

Für den bebauten Teil der Saarlouiser Straße ist Tempo 30 angeordnet. Diese Anordnung sollte auch auf den nichtbebauten Teil, wegen dessen Bedeutung für den Zielpunkt Schulzentrum Dillinger Straße/Freizeitanlagen Dillinger Straße, ausgedehnt werden.

7. Feldweg zwischen Saarlouiser Straße und Schubertstraße

Der Weg ist für den Fahrradverkehr freizugeben und in einem verkehrssicheren Zustand zu halten.

8. Pickardstraße

Im Einmündungsbereich Pickardstraße/Marktstraße sollte für Fahrten in Richtung Marktstraße eine Aufstellspur (ca. 1,0 m breit und 3,0 bis 5,0 m lang) hergestellt werden.

Die in der Pickardstraße bestehende Einbahnstraßenregelung könnte für den Fahrradverkehr aufgehoben werden. Wie dies ausgeschildert werden müßte, ergibt sich aus dem Beispiel Kapellenstraße.

Mit den Maßnahmen erfolgt eine Verbesserung der Anbindungen an alle Zielpunkte in der Kernstadt.

9. Westspange

Kürzlich wurde einem Büro für Verkehrsplanung der Auftrag zur Planung der Westspange (Straßenverbindung von der Dillinger Straße über die Jabacher Straße, Bahngelände, Poststraße bis in die City) erteilt. Im Rahmen dieser Planung sollten auch Radverkehrsanlagen an der Straße vorgesehen werden.

10. Stadtzentrum (Bahnhofsvorplatz sowie Teilbereiche der Poststraße und Am Bahnhof, Theeluferbereiche, Marktstraße und Markt- und Fußgängerzone)

Die für die Innenstadt erstellte Stadtentwicklungsstudie sieht u. a. eine Umgestaltung der ideellen Mitte von Lebach, eine weitere Fußgängerbrücke über die Theel, eine Bebauung der Parkzone Theel im vorderen Teil sowie eine Verkehrsberuhigung der Marktstraße vor. In den Detailplanungen zur Realisierung der Maßnahmen sollten auch Belange der Radfahrer Berücksichtigung finden.

Zur besseren Erschließung des Schulzentrums in der Mottener Straße könnte die Markt- und Fußgängerzone für den Radverkehr freigegeben werden. Die Beschilderung müßte hierfür geändert werden.

Innenstadt und Gewerbegebiet Heeresstraße werden für Radfahrer und Fußgänger leichter und verkehrssicherer erreichbar, wenn der auf der rechten Seite der Theel von der Parkzone bis zum Steg in Höhe Bauhof vorhandene kombinierte Rad- und Gehweg entlang der Theel bis zum Gewerbegebiet verlängert wird. Vorgeschlagen wird ein Ausbau mit einer wassergebundenen Decke.

Auf der Fahrbahn der Marktstraße sollten zum Schutz der Radfahrer rechts- und linksseitig Mehrzweckstreifen angebracht werden.

11. Mottener Straße

Das hier verkehrspolizeilich angeordnete Tempo 30 ist begrüßenswert wegen des Schulzentrums. Im Hinblick auf die bisherigen Erkenntnisse sollte die Polizei des öfteren Geschwindigkeitskontrollen in der Straße durchführen.

Unterschiedliche Meinungen gab es im Workshop zu der Straße. Die Vertreter der Kreisrealschule vertraten die Ansicht, daß die von der Verwaltung vorgesehene Maßnahme (öftere Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei) nicht genüge. Sie

schlagen vor, die Einhaltung von Tempo 30 durch bauliche Maßnahmen im Straßenraum (Pflanzbeete) sicherzustellen oder eine Einbahnregelung vorzusehen.

12. Heeresstraße (von der Jabacher Brücke bis Einmündung Mottener Straße)

Für den stark mit PKW, LKW und Bussen frequentierten Teil der B 268 wäre zu untersuchen, ob auf beiden Seiten der Straße nachträglich noch eine separate Radverkehrsanlage angebracht werden kann. Es scheint notwendig, den Radverkehr vom Kfz-Verkehr zu trennen.

13. Landstraße nach Primsweiler

Vom Gewerbegebiet sollte entlang der L 336 ein kombinierter Rad- und Gehweg bis zur Gemeindegrenze angelegt werden.



Kreuzungsbereich Mottener Straße/L 336/B 268

14. Tholeyer Straße

Auf der Fahrbahn könnten rechts und links Mehrzweckstreifen angebracht werden. Unproblematisch sind Mehrzweckstreifen von der Einmündung Schützenberg bis Ortsende.



Tholeyer Straße Einmündungsbereich Schützenberg in Richtung Tholey

Problematisch dagegen sind diese wegen des ungenügenden Parkraumes vor den Anwesen vom Anfang der Straße bis Einmündung Schützenberg. Hier müßte erreicht werden, daß nicht mehr auf der Fahrbahn geparkt wird. Vielleicht ist in Gesprächen mit den Anwohnern zu realisieren, daß sie mit ihren Fahrzeugen freiwillig auf sonstigen öffentlichen Parkraum ausweichen. Möglich ist jedoch auch die Anordnung von Halteverboten.

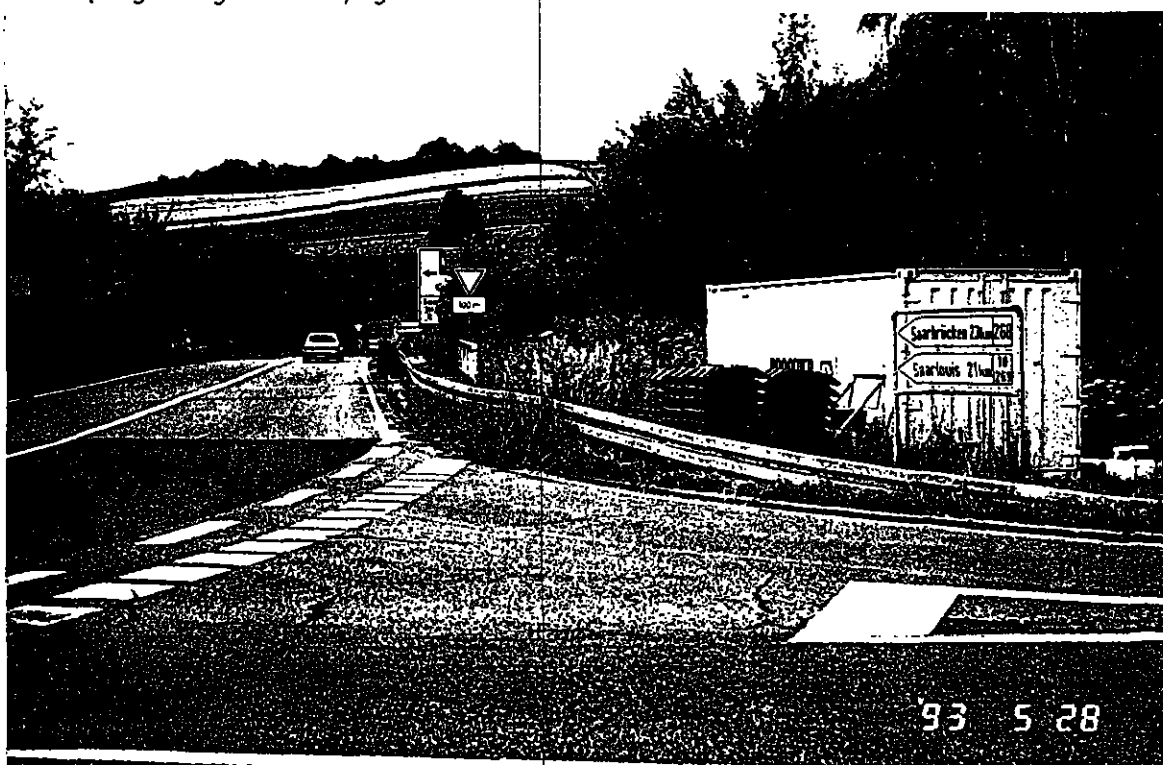
Der von Aschbach über Neububach verlaufende und bei der Tankstelle Schmitt endende kombinierte Rad- und Gehweg müßte an die vorgesehenen Mehrzweckstreifen angebunden werden.



Anfang Tholeyer Straße

15. Verbindungsstraße Tholeyer Straße bis Ortsumgehung Lebach (vermutlich auf Gemarkung Bubach)

Auf der zur Gemarkung Lebach hin gelegenen Straßenseite empfiehlt sich die Anlegung eines Radweges zwischen Leitplanke und Brückengeländer bzw. Wiese. Mit der Verkehrsanlage würde eine Verbindung zwischen Tholeyer Straße (Ende) und B 269 (Umgehungsstraße) geschaffen.



Verbindung Tholeyer Straße bis Ortsumgehung

16. Ortsumgehung (von Bubach kommend) - Höhe City - Jabacher Brücke

Die Fahrbahnseitenstreifen können für den Radverkehr genutzt werden. Zweckmäßig wäre jedoch die Beseitigung von einigen Engpässen sowie Auf- und Abfahrten (ähnlich wie sie die Stadtentwicklungsplanung für den Kfz-Verkehr vorsieht) in Höhe City.

17. Trierer Straße

Auf der Fahrbahn können beidseitig innerhalb der Ortslage Mehrzweckstreifen abmarkiert werden.

Eidenborn

Der in Eidenborn/Zollstock beginnende bzw. endende kombinierte Rad- und Gehweg sollte in Richtung Hoxberg verlängert werden.



Radwegeverkehrsanlage Eidenborn/Zollstock

Knorscheid

Der von Körprich neben der B 269 verlaufende kombinierte Rad- und Gehweg endet in Höhe der alten Schule. Dieser Weg sollte in Richtung Lebach verlängert werden, wodurch eine Anbindung an das Schulzentrum Dillinger Straße/Freizeitanlagen Dillinger Straße geschaffen wird. Die Maßnahme ist mit sehr hoher Dringlichkeit im Radwegebedarfsplan 1987-1990 vorgesehen.

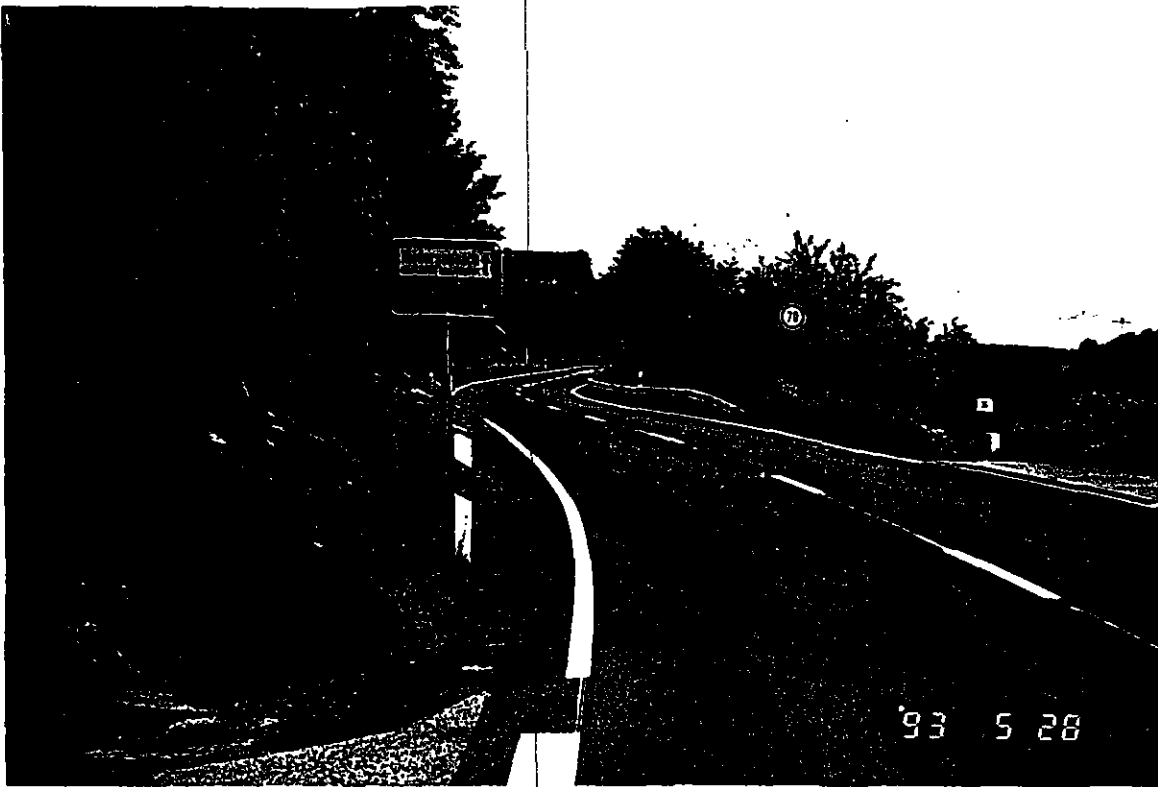


In Höhe Freibad Lebach beginnender Radweg

Von der zum Gemeindebezirk Knorscheid gehörenden Ansiedlung Hoxberg ist ein kombinierter Rad- und Gehweg entlang der L 142 nach Saarwellingen anzustreben.

Lebach/Niedersaubach

Eine Radwegeverbindung ist auch zwischen Lebach und Niedersaubach neben der L 334 notwendig. Diese ist beim Ministerium für Umwelt beantragt. Sie ist auch im Radwegebedarfsplan 1987 - 1990 des Landes enthalten.



Ortsausgang Lebach in Richtung Niedersaubach

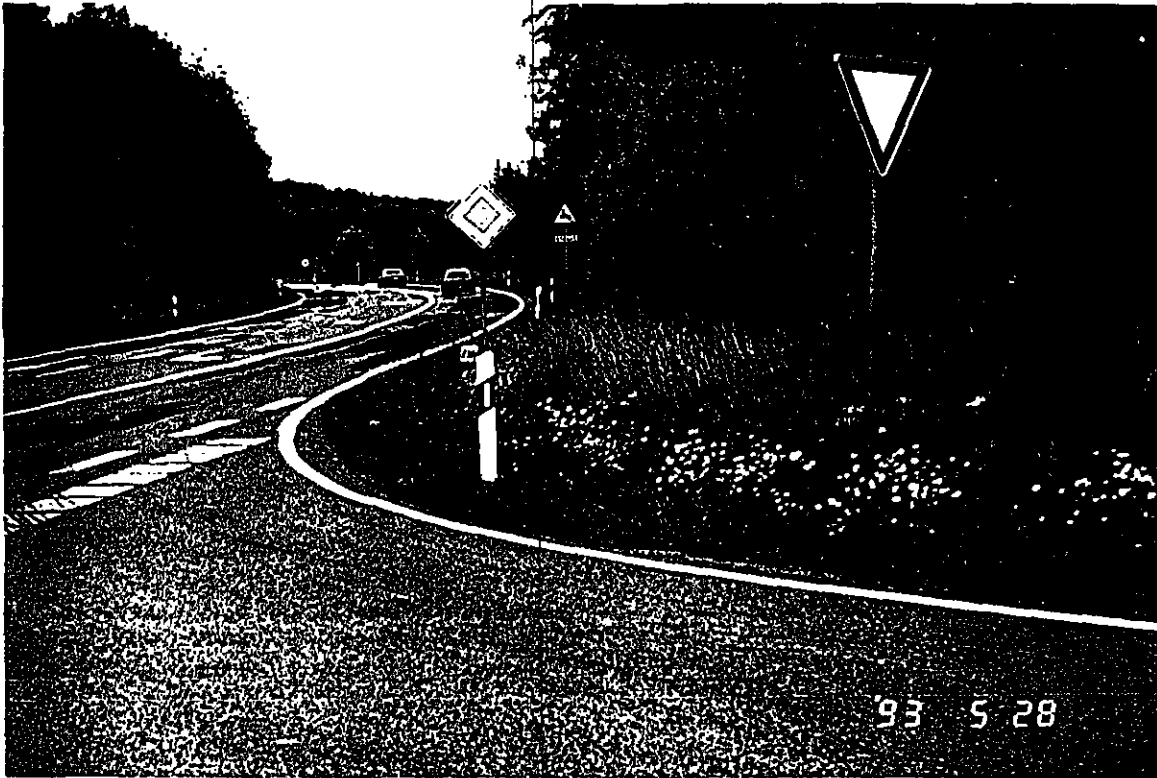
Niedersaubach

Neben einem Radweg nach Lebach ist für Niedersaubach noch ein Radweg nach Rümmlbach neben der L 334 angeraten. Mit diesem würde eine lückenlose Verbindung bis Gresaubach hergestellt. Der Radweg ist ebenfalls im Radwegebedarfsplan aufgenommen.



Ortsausgang Niedersaubach Richtung Rümmlbach

Von besonderer Bedeutung ist ein Radweg, der Lebach an Schmelz anbindet. Ein Radweg zwischen Krankenhaus bis Höhe Laufftreff wird sicherlich nur im Zusammenhang mit der Anlegung der 2. Spur der Bundesstraße möglich sein. Früher zu verwirklichen sein wird jedoch eine Radverkehrsanlage von Tanneck bis Schmelz (Gemarkung Niedersaubach).



Tanneck in Richtung Schmelz

Gresaubach

Gresaubach sollte entlang der L 334 mit dem Ortsteil Schmelz der Gemeinde Schmelz in Verbindung gebracht werden.

Dörsdorf

Wünschenswert wäre für diesen Stadtteil eine Verknüpfung mit Scheuern und Hasborn entlang den bestehenden Landstraßen.

Prioritäten für die zu errichtenden Radverkehrsanlagen und sonstigen Maßnahmen sowie deren Kosten im Zuständigkeitsbereich der Stadt

Nr.	Dringlichkeit	Bezeichnung	Kosten geschätzt/DM
1	1	Anordnung von Tempo 30 für die Jabacher Straße	2.000,00
2	1	Freigabe der Kapellenstraße für Radverkehr in Gegenrichtung, Länge 0,2 Km	500,00
3	1	Schaffung einer Fahrradfurt im Einmündungsbereich L 145/Südumgehung (in Nähe Gärtnerei Steuer), Überprüfung der Beschilderung der Südumgehung	3.000,00
4	1	Anordnung von Tempo 30 auch für den Bereich außerhalb der bebauten Ortslage der Saarlouiser Straße bis Südumgehung	1.000,00
5	2	Freigabe des zum größten Teil geteerten Feldweges zwischen Saarlouiser Straße und Schubertstraße für den Fahrradverkehr, Ausbau des restlichen noch nicht befestigten Weges	20.000,00
6	3	Anlegung eines kombinierten Rad- und Gehweges entlang der Eisenbahn vom Ärztehaus Mandelbach bis zur Bahnüberquerung des Feldweges Altengelände, der Ausbau des Weges sollte mit einer wassergebundenen Decke erfolgen, Länge 0,7 Km	12.000,00
7	1	Freigabe der Pickardstraße für Radverkehr in Gegenrichtung, Schaffung einer Aufstellspur	1.000,00
8	2	Herstellung eines kombinierten Rad- und Gehweges zwischen der Theel und dem Damm der B 268 ab dem Steg in Höhe Bauhof bis Brücke Jabacher Straße mit einer wassergebundenen Decke, Länge 0,6 Km	10.000,00
9	1	Freigabe der Markt- und Fußgängerzone für den Fahrradverkehr	1.000,00
10	1	Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei in der Mottener Straße	

Nr.	Dringlichkeit	Bezeichnung	Kosten geschätzt/DM
11	1	Anlegung eines beidseitigen Mehrzweckstreifens in der Tholeyer Straße, Länge je Streifen 1,0 Km	23.000,00
12	3	Schaffung von Auf- und Abfahrten von der Umgehungsstraße in die City, solche Wege sind in der Stadtentwicklungsplanung auch für Kfz vorgeschlagen, diese sollten so angelegt werden, daß sie auch von Radfahrern benutzt werden können, Beseitigung von einigen Engpässen auf den Seitenstreifen in Höhe City	

Prioritäten für die zu errichtenden Radverkehrsanlagen und sonstigen Maßnahmen sowie deren Kosten im Zuständigkeitsbereich des Landes

Nr.	Dringlichkeit	Bezeichnung	Kosten geschätzt/DM
13	2	Bau eines kombinierten Rad- und Gehweges im Gemeindebezirk Knorscheid entlang der B 269 von der Einmündung Schwimbad bis Knorscheid, Länge 1,3 Km	585.000,00
14	1	Anlegung von beidseitigen Mehrzweckstreifen auf der Dillinger Straße (B 269) von deren Anfang bis Einmündung Dörrenbachstraße bzw. Einmündung Kapellenstraße, Länge 0,7 bzw. 0,9 Km	17.000,00
15	1	Schaffung einer Fahrradfurt über die Dillinger Straße bei der Einmündung Schlesierallee	3.000,00
16	1	Anlegung eines beidseitigen Mehrzweckstreifens auf der Fahrbahn der Saarbrücker Straße (B 268) vom Anfang bis Einmündung bzw. Höhe Einmündung Kaumet, Länge je Streifen 0,6 Km	13.000,00
17	1	Schaffung einer Fahrradfurt entlang der Saarbrücker Straße im Einmündungsbereich Südumgehung	3.000,00
18	1	Änderung der Verkehrsführung der beiden Radverkehrsanlagen im Eingangsbereich Landsweiler	3.000,00
19	1	Anlegung beidseitiger Mehrzweckstreifen in der Marktstraße (L 142), Länge je Streifen 300 m	7.000,00
20	3	Anlegung separater Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten der Heeresstraße (B 268) von der Jabather Brücke bis zur Einmündung Mottener Straße, Länge je Radverkehrsanlage 0,5 Km	600.000,00
21	1	Die Heeresstraße wird oft in Höhe des Anwesens Nr. 40 (ehemalige Gärtnerei) von Radfahrern, die den gegenüber beginnenden Waldweg benutzen, gekreuzt. Dieser Gefahrenpunkt sollte besser ausgeschildert werden als bisher	1.000,00

Nr.	Dringlichkeit	Bezeichnung	Kosten geschätzt/DM
22	3	Schaffung eines kombinierten Rad- und Gehweges von der Kreuzung Mottener Straße/Heeresstraße entlang der L 336 bis Primsweiler, Länge 2,5 Km	1.125.000,00
23	1	Abmarkierung eines beidseitigen Mehrzweckstreifens im bebauten Bereich der Trierer Straße (L 142), Länge je Streifen 0,8 Km	17.000,00
24	1	Anbindung des bis zur Tankstelle Schmitt, Neububach, vorhandenen kombinierten Rad- und Gehweges an die Mehrzweckstreifen in der Tholeyer Straße	5.000,00
25	2	Bau eines kombinierten Rad- und Gehweges zwischen Tholeyer Straße und Umgehungsstraße (in Nähe Gemarkung Bubach), Länge 0,15 Km	100.000,00
26	2	Anlegung eines kombinierten Rad- und Gehweges im Gemeindebezirk Niedersaubach entlang der B 268 von Tanneck bis zur Gemeindegrenze Schmelz, Länge 0,9 Km	405.000,00
27	2	Bau eines kombinierten Rad- und Gehweges neben der L 334 von Lebach nach Niedersaubach, Länge 0,7 Km	315.000,00
28	2	Verlängerung des v. g. kombinierten Rad- und Gehweges neben der L 334 über Niedersaubach bis Rümmlbach, Länge 0,9 Km	405.000,00
29	1	Entschärfung der Gefahrensituation am kombinierten Rad- und Gehweg, der neben der L 334 von Rümmlbach bis Gresaubach verläuft, im Ortseingangsbereich Rümmlbach durch verbesserte Beschilderung und Markierung	5.000,00
30	3	Anlegung eines kombinierten Rad- und Gehweges von Zollstock bis Hoxberg (L 142), Länge 1,6 Km	720.000,00
31	3	Bau eines kombinierten Rad- und Gehweges von Hoxberg in Richtung Saarwellingen (L 142), Länge 0,3 Km	135.000,00

Nr.	Dringlichkeit	Bezeichnung	Kosten geschätzt/DM
32	3	Anlegung eines kombinierten Rad- und Gehweges entlang der L 334 zwischen Gresaubach und Schmelz, Länge 0,8 Km	360.000,00
33	3	Herstellung eines kombinierten Rad- und Gehweges in Richtung Scheuern entlang der L 145, Länge 0,6 Km	270.000,00
34	3	Bau eines kombinierten Rad- und Gehweges in Richtung Hasborn entlang der L 145, Länge 0,4 Km	180.000,00

Die in den beiden Prioritätenlisten aufgeführten Vorhaben sind in Dringlichkeitsstufen 1 - 3 eingeordnet. Diese haben folgende Bedeutung:

Dringlichkeit 1: Radverkehrsanlagen und sonstige Maßnahmen, die eine wesentliche Verbesserung der Situation der Fahrradfahrer mit sich bringen und relativ rasch umsetzbar sind.

Dringlichkeit 2: Radverkehrsanlagen und sonstige Maßnahmen, die eine Verbesserung der Situation der Fahrradfahrer mit sich bringen, jedoch nicht rasch realisiert werden können und mit hohem finanziellem Aufwand verbunden sind.

Dringlichkeit 3: Radverkehrsanlagen und sonstige Maßnahmen, die für die Verbesserung der Situation der Fahrradfahrer langfristig wünschenswert sind.

Resümee

Eine Umfrage in allen 30 Klassen der Kreisrealschule (830 Schüler) hat ergeben, daß bei schönem Wetter 63 % der Schüler gerne mit dem Fahrrad zur Schule kommen würden, wenn es ein ausgebautes, sicheres Radwegenetz in Lebach geben würde. Davon kommen

- 15 % aus Lebach selbst
- 11 % aus Richtung Landsweiler
- 32 % aus anderen Lebacher Stadtteilen
- 19 % aus Richtung Schmelz
- 13 % aus Richtung Eppelborn und
- 10 % aus Richtung Körprich.

Dieses Beispiel zeigt beeindruckend, daß erhebliche Potentiale auf den Radverkehr verlagerbar sind. Zur Zeit benutzen etwa 80 Schüler das Fahrrad, um zur Schule zu kommen, dies sind lediglich rund 10 %.

Wegen der besonderen Bedeutung des Stadtteiles Lebach haben sich die Analysen überwiegend auf diesen Gemeindebezirk beschränkt. Für die übrigen Lebacher Stadtteile wird eine Anbindung untereinander mit Radverkehrsanlagen vorgeschlagen. An deren Hauptverkehrsstraßen sollten ebenfalls Radverkehrsanlagen ins Auge gefaßt werden. In diesem Zusammenhang sollten Überlegungen angestellt werden, ob dort Mehrzweckstreifen angebracht werden können. Wäre dies möglich, könnte unter Umständen ein geschlossenes Radwegenetz für das Gebiet der Gesamtstadt erreicht werden.

Zu einem fahrradfreundlichen Klima trägt auch eine entsprechende Beschilderung des Radwegenetzes bei, insbesondere dann, wenn ein solches komplett vorhanden ist. Da ein geschlossenes Radwegenetz in Lebach noch nicht besteht, erübrigt sich eine umfangreiche Ausschilderung. Es könnten jedoch auf andere Art und Weise Hinweise gegeben werden, wie die Zielpunkte in der Stadt über Radverkehrsanlagen erreichbar sind. So ist z. B. vorstellbar, daß zu Beginn jeden Schuljahres an die Schulneulinge entsprechende Handzettel verteilt bzw. an den Schulen ausgelegt werden.

Zum Schluß möchte ich nicht unerwähnt lassen, daß es sich bei meinem Konzept um ein Langzeitprogramm handelt, daß sicherlich nur in kleinen Schritten nach und nach umgesetzt werden kann. Relativ schnell lassen sich sicherlich die markierungstechnischen Maßnahmen (Mehrzweckstreifen und Fahrradfurten) und Beschilderungen verwirklichen. Der Bau neuer Radverkehrsanlagen wird längere Zeit in Anspruch nehmen, da in der Regel diesen Planfeststellungsverfahren vorausgehen.

17. 10. 1994

Lebach, den

Der Bürgermeister

Quellen:

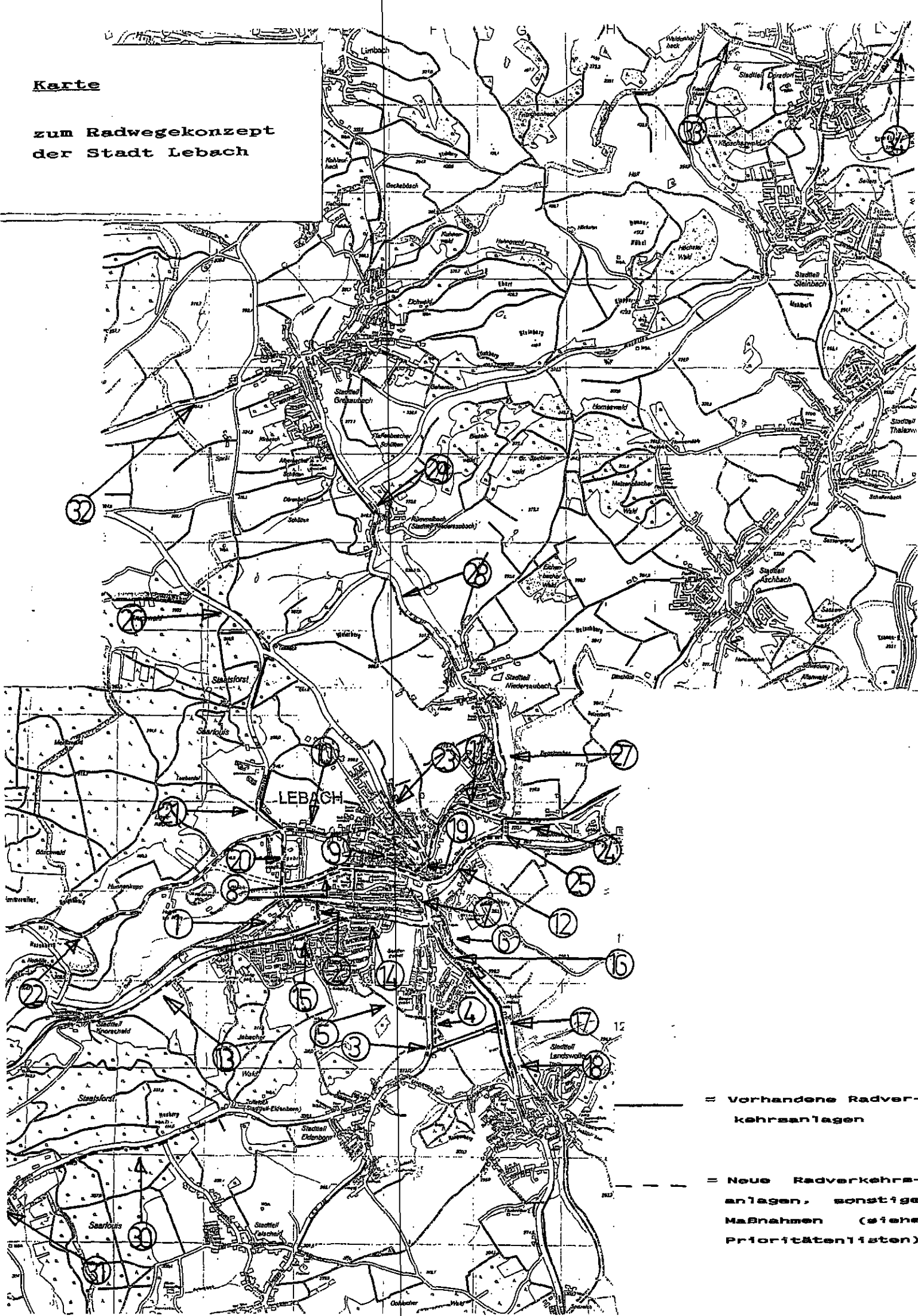
Broschüre 1992 "Wege für mehr Radfahrer", Herausgeber: Grüne Radler/innen und Arbeitskreis Verkehr und Umwelt (Umkehr e. V.)

Broschüre "Mobilität in der Stadt", Herausgeber: Verkehrsgemeinschaft Saar

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA - Text (Entwurf 5/1993), Herausgeber: Beratungsstelle für Schadensverhütung HUK-Verband

Karte

**zum Radwegekonzept
der Stadt Lebach**



— = Vorhandene Radverkehrsanlagen

- - - = Neue Radverkehrsanlagen, sonstige Maßnahmen (siehe Prioritätenlisten)