



Stadt St. Ingbert

Radverkehrskonzept

Impressum

Auftraggeber:

Stadt St. Ingbert
Am Markt 12
66386 St. Ingbert

Das Projekt wurde gefördert durch:

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr
SAARLAND

Ansprechpartner:

Klimaschutzmanager Biosphäre Bliesgau
Dr. Hans-Henning Krämer
hhkraemer@st-ingbert.de

Auftragnehmer

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner

Dortmund | Bremen | Karlsruhe

Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Telefon: 0231/589696 - 0
Fax: 0231/589696 - 18

Moltkestr. 43
76133 Karlsruhe
0721/831693 - 0
0721/831693 - 19

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn, (Geschäftsführung)
Philipp Hölderich (M. Sc.), (Projektleitung)
Dipl.-Ing. Johannes Lensch
Johannes Pickert (M. Sc.)

Karlsruhe/ Dortmund, im Juli 2020

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	4
1 Einführung	1
2 Rahmenbedingungen und Status quo.....	2
2.1 Radverkehr in St. Ingbert und Umgebung	2
2.1.1 Siedlungsstruktur und Barrieren	2
2.1.2 Mobilitätserhebung 2018	4
2.1.3 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit im Klimaschutzteilkonzept	6
2.1.4 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit des Radverkehrskonzepts	7
2.1.5 Radverkehr im Saarland	8
2.2 Unfallanalyse Radverkehr	9
3 Ziele und Standards für die Radverkehrsförderung in St. Ingbert.....	14
3.1 Ziel: Radverkehr als System	14
3.2 Standards für die Radverkehrsinfrastruktur	15
4 Konzeption des Radverkehrsnetzes	19
4.1 Entwicklung des Wunschliniennetzes	19
4.2 Entwicklung des umgelegten Radverkehrsnetzes	21
5 Analyse des Radverkehrs in St. Ingbert.....	25
5.1 Bestandsaufnahme und Analyse der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur	25
5.1.1 Analyse der Führungsformen	25
5.1.2 Analyse der ERA-Belastungsklassen	27
5.1.3 Analyse der Handlungsbedarfe	27
5.1.4 Detailmängel und Knotenpunkte	30
5.1.5 Konfliktpunkte und Gefahrenstellen	31
5.1.6 Besondere Konfliktbereiche (Knotenpunkte)	35
5.2 Bestandsaufnahme und Analyse der Serviceangebote und flankierenden Elementen	41
5.3 Fazit: Festgestellte Mängel und Entwicklungspotenziale	44
6 Maßnahmenkonzept	45
6.1 Maßnahmenfelder	45
B 1: Radverkehrsnetz	45
B 2: Ausbau und Qualifizierung des Fahrradparkens	53
B 3: Service für den Radverkehr	61
B 4: Verkehrssicherheit im Radverkehr	64
B 5: Pflege und Instandhaltung, Winterdienst, Baustellenführung	65

B 6:	Organisation, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	67
B 7:	Radtourismus und Freizeitradverkehr	70
6.2	Einzelmaßnahmen der Maßnahmenfelder	72
6.3	Detaillösungen	99
6.3.1	Rickertstraße / Poststraße	100
6.3.2	Maxplatz	102
6.3.3	Kohlenstraße / Ludwigstraße	104
7	Umsetzungsstrategie	106
8	Fazit und Ausblick	110
	Quellenverzeichnis	111
	Anhang	I
	Leitfaden zum Einsatz von Fahrradstraßen in St. Ingbert	II
	Begründung zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	XIV

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Erreichbarkeitsradien 5 km Stadtgebiet St. Ingbert	3
Abbildung 2: Erreichbarkeitsradien 10 km Nachbarkommunen.....	3
Abbildung 3: Modal Split in St. Ingbert	5
Abbildung 4: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in St. Ingbert	6
Abbildung 5: Unfalltypen bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung (absolute Werte)	10
Abbildung 6: Anteil der Verletzten bei Radverkehrsunfällen	10
Abbildung 7: Radverkehr als System	14
Abbildung 8: Belastungsbereiche für die Auswahl geeigneter Radverkehrsführungen	17
Abbildung 9: Wunschliniennetz mit wichtigen Zielen und Quellen des Radverkehrs	20
Abbildung 10: Konzeption des Radverkehrsnetzes für St. Ingbert	24
Abbildung 11: Karte Führungsformen des Radverkehrs	26
Abbildung 12: Karte ERA-Belastungsbereiche	28
Abbildung 13: Karte Handlungsbedarfe	29
Abbildung 14: Einfahrt in Kreisverkehr	30
Abbildung 15: Halten auf dem Radweg.....	31
Abbildung 16: Engstelle durch Baum	32
Abbildung 17: Fehlende Einfädelung auf Fahrbahn	33
Abbildung 18: Benutzungspflicht auf der linken Fahrbahnseite	33
Abbildung 19: Karte Punktmängel	34
Abbildung 20: Karte Knotenpunkt / Unterführung Maxplatz	36
Abbildung 21: Karte Knotenpunkt Ludwigstraße.....	38
Abbildung 22: Karte Knotenpunkt Rickertstraße / Poststraße	40
Abbildung 24: Serviceeinrichtung Schlauchautomat	41
Abbildung 23: Fahrradparker am Bhf. St. Ingbert.....	41
Abbildung 25: Karte Fahrradparken St. Ingbert – Aufnahmezeitpunkt Januar 2020.....	43
Abbildung 26: Doppelstöckige Parkplatzanlage bei hohem Bedarf.....	54
Abbildung 27: Witterungsgeschützte Abstellanlage mit Spind	55
Abbildung 28: Fahrradparken in Fußgängerzonen.....	56
Abbildung 29: Gestalterisch ansprechende Bügel im Umfeld eines Einzelhändlers.....	58
Abbildung 30: Trittbrett	62
Abbildung 31: Schließfächer für Gepäck.....	63
Abbildung 32: Digitaler Mängelmeder der Stadt Karlsruhe	65
Abbildung 33: Zentrale Koordinierungsstelle in der Stadtverwaltung.....	67
Abbildung 34: Autofreier Sonntag	68
Abbildung 35: Dauerzahlstelle für den Radverkehr	68
Abbildung 36: Karte zur Verortung der vorgeschlagenen Maßnahmen	74
Abbildung 37: Prinzipskizze Knotenpunkt Poststraße / Rickertstraße.....	101
Abbildung 38: Prinzipskizze Knotenpunkt Maxplatz	103
Abbildung 39: Prinzipskizze Kreisverkehr Ludwigstraße / Kohlenstraße	105
Abbildung 40: Karte Priorisierung von Achsen.....	109

Abbildung 41: 5 m breite, Bituminöse Fahrbahn der Fahrradstraße (Kamen, Bahnhofstraße).....	III
Abbildung 42: Farblich abgesetzter und einheitlich gepflasterte Fahrradstraße (Rendsburg).....	III
Abbildung 43: Piktogramm und Beschilderung Fahrradstraße (Freiburg)	IV
Abbildung 44: 3-farbiges Fahrradstraßenpiktogramm mit Fahrbahneinengungen (Kamen, Bahnhofstraße)	IV
Abbildung 45: Kreuzungsbereich mit Aufpflasterung der kreuzenden Straßen	V
Abbildung 46: Angehobener Kreuzungsbereich, Fahrradstraße mit Vorrang (Lünen, Akazienstraße).....	VI
Abbildung 47: Angehobener Kreuzungsbereich, Erschließungsstraße mit Nachrang (Lünen, Akazienstraße).....	VI
Abbildung 48: Ruhender Kfz-Verkehr und Fahrradparker im Seitenraum der Fahrradstraße (Freiburg).....	VII
Abbildung 49: Ordnung des ruhenden Verkehrs im Seitenraum (Fahrradstraße in Bocholt)	VII
Abbildung 50: Optische Durchfahrtsperre für Kfz-Verkehr Fahrradstraße (Karlsruhe)	VIII
Abbildung 51: Fahrradständer und Luftpumpe/Werkzeug in der Fahrradstraße (Eberhardstraße Stuttgart).....	IX
Abbildung 52: Banner mit Regeln der Fahrradstraße (Magdeburg)	X

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Radverkehrsführungen und Qualitätsstandards	15
Tabelle 2: Maßnahmentabelle für das Radverkehrsnetz St. Ingbert	75

1 Einführung

Im Rahmen des umfangreichen und verkehrsmittelübergreifenden „Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität in St. Ingbert“ wurde bereits im Zwischenbericht (Sommer 2019) ein verstärkter Handlungsbedarf im Radverkehr deutlich, was auch innerhalb einer integrierten Verkehrsplanung eine temporäre Fokussierung auf den Radverkehr rechtfertigt.

Mit einem Modal-Split-Anteil von 5 % ist der Radverkehr im Vergleich zu ähnlich großen Städten auf einem niedrigen Niveau. Gleichzeitig zeigen sich in den Ergebnissen der Mobilitätserhebung 2018 erhebliche Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr, insbesondere auf Wegelängen unter 5 km.

Aus gutachterlicher Sicht konzentriert sich die Radverkehrsplanung in der Stadt bisher lediglich auf Einzelmaßnahmen, was immer wieder zu unattraktiven und unsicheren Bedingungen auf verschiedenen Relationen führt. Die im Klimaschutzteilkonzept stichprobenartig untersuchten Fahrradinfrastrukturen und Abstellanlagen entsprechen teilweise nicht dem aktuellen Stand der Technik oder sind nicht intuitiv zu nutzen.

Auch das große öffentliche Interesse an einer kommunalen Radverkehrsförderung wurde im Rahmen mehrerer Beteiligungsformate des Klimaschutzteilkonzeptes deutlich. Mängel, Konfliktsituationen, Hinweise, Anregungen und Ideen wurden durch die Bürgerschaft kommuniziert und erläutert. Auch hieraus kann ein Handlungsbedarf sowie eine gewisse Erwartungshaltung an eine zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in St. Ingbert abgeleitet werden.

Das im Klimaschutzteilkonzept definierte Zielkonzept sieht für St. Ingbert die „Stärkung der aktiven Mobilitätsformen“ vor. Im Speziellen wird dies weiter durch die Ziele „Investive Fahrradinfrastruktur verbessern“, „Nicht-investive Vorhaben im Radverkehr initiieren“ und „Förderung der Inter- und Multimodalität“ konkretisiert.

Vor diesem Hintergrund hat die St. Ingbert die Planersocietät mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt. Die Ergebnisse dieses Teilkonzeptes sollen in das übergeordnete Klimaschutzteilkonzept überführt und integriert werden.

2 Rahmenbedingungen und Status quo

2.1 Radverkehr in St. Ingbert und Umgebung

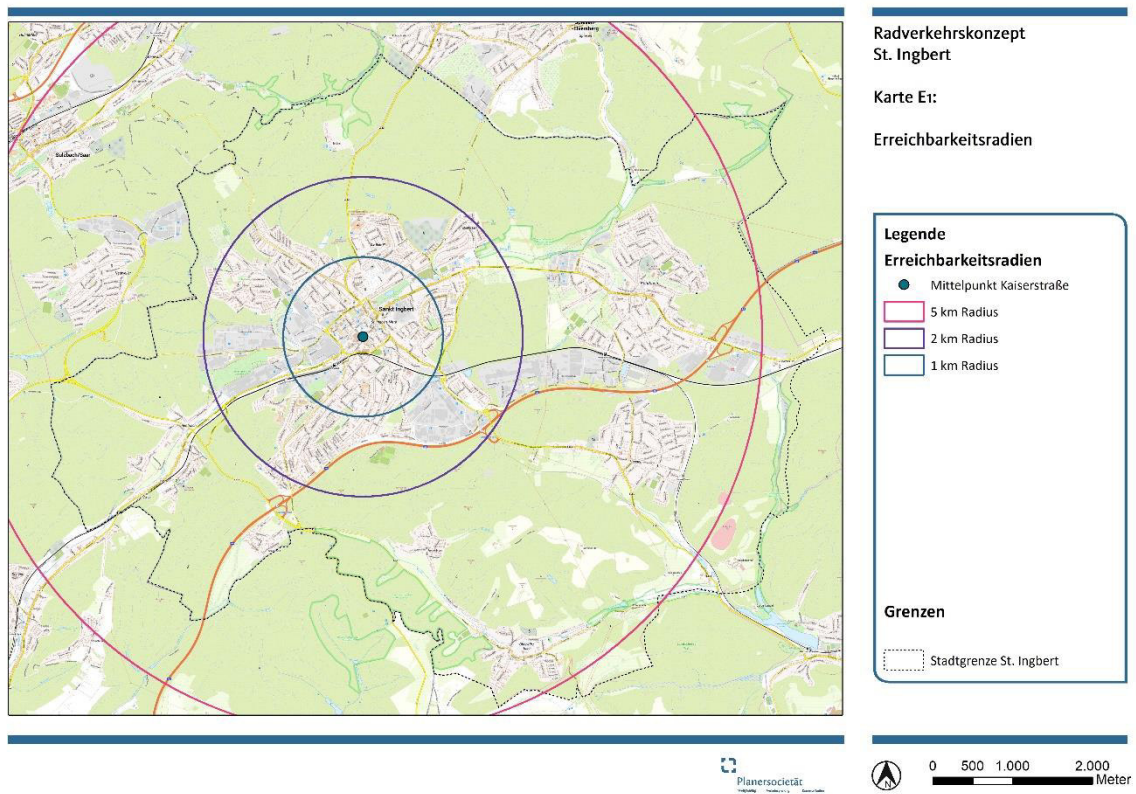
2.1.1 Siedlungsstruktur und Barrieren

Die Mittelstadt St. Ingbert liegt im Saarpfalz-Kreis zwischen dem Oberzentrum Saarbrücken und dem Mittelzentrum Homburg. Sie ist Teil der Biosphäre Bliesgau und in fünf Stadtteile gegliedert, welche sich auf einer Gesamtfläche von etwa 50 km² verteilen und ca. die Hälfte Waldgebiet ist. Gemeinsam haben die fünf Stadteile St. Ingbert-Mitte, Rohrbach, Hassel, Oberwürzbach und Rentrisch ca. 36.000 Einwohner, wobei etwa zwei Drittel St. Ingbert-Mitte zugerechnet werden. Mit ca. 6.500 Einwohner ist Rohrbach der zweitgrößte Stadtteil. Neben der höchsten Einwohnerzahl verfügt St. Ingbert-Mitte auch über die Funktion des Stadtzentrums, in dem die wichtigsten Verwaltungs-, Versorgungs- und Bildungseinrichtungen konzentriert sind. Die Stadtteile St. Ingbert-Mitte, Rohrbach, Hassel und Rentrisch besitzen einen Bahnanschluss.

Natürliche Barrieren durch Wasserläufe gibt es für Radfahrer in St. Ingbert nicht. Während Rentrisch, St. Ingbert-Mitte und Rohrbach in der St. Ingberter Senke liegen, befinden sich Hassel und Oberwürzbach im St. Ingberter-Kirkeler Waldgebiet, welches durch einige Erhebungen wie bspw. den Betzentaler Berg geprägt wird. Topografische Barrieren ergeben sich im Stadtgebiet nur wenige. Insbesondere die Relation Saarbrücken – Rentrisch – St. Ingbert-Mitte – Rohrbach – Kirkel – Homburg ist durch ein flaches Gelände geprägt. Bedingte Barrieren ergeben sich durch die Bahnlinien sowie die Bundesautobahn A6 in erster Linie für Relationen zwischen Rentrisch/ St. Ingbert-Mitte/ Rohrbach und den beiden Stadtteilen Hassel und Oberwürzbach.

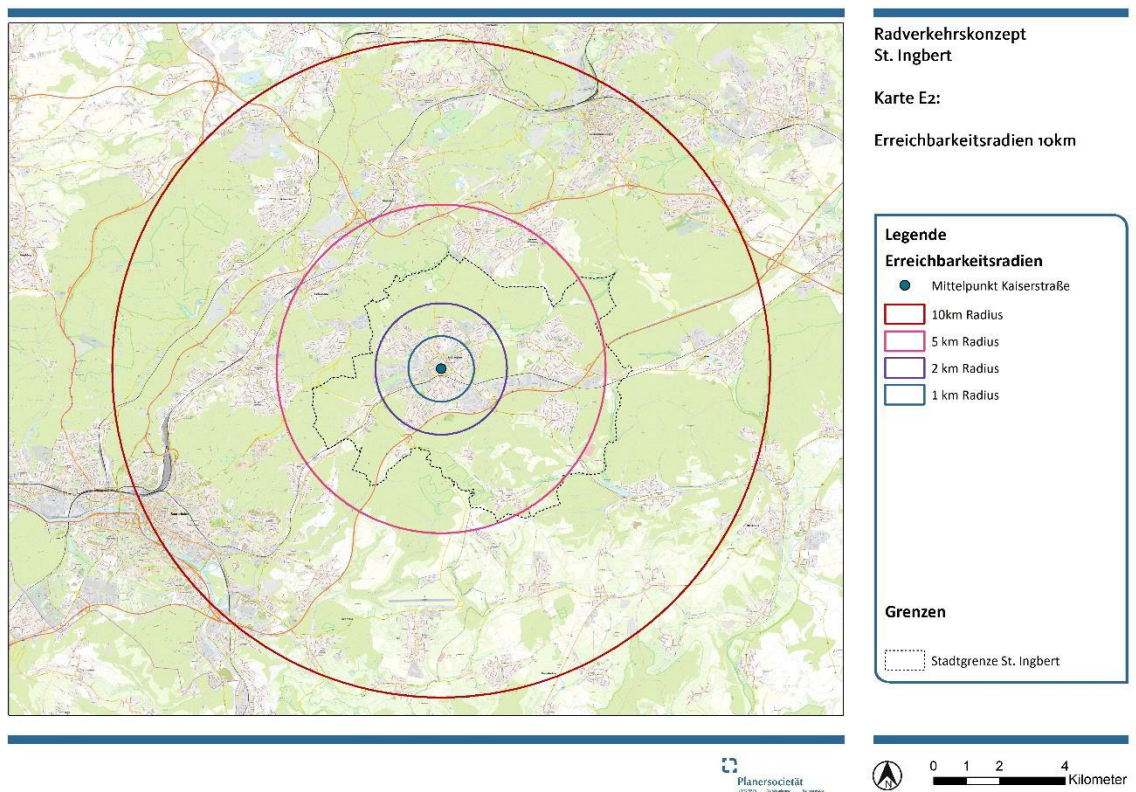
Ausgehend vom zentralen Innenstadtbereich des Stadtteils St. Ingbert-Mitte sind alle weiteren Stadtteile in einem Radius von 5 km (Luftlinie) für den Alltagsradverkehr gut zu erreichen. Mit einer Luftlinienentfernung von etwa 10 km (gleicher Bezugspunkt) ist auch die Innenstadt von Saarbrücken erreichbar. Dazwischen liegen Siedlungsbereiche der weiteren Nachbarkommunen (Sulzbach/Saar, Spiesen-Elversberg und Neunkirchen (Saar), Kirkel, Blieskastel und Mandelbachtal) und die Universität des Saarlandes.

Abbildung 1: Erreichbarkeitsradien 5 km Stadtgebiet St. Ingbert



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

Abbildung 2: Erreichbarkeitsradien 10 km Nachbarkommunen



Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

2.1.2 Mobilitätserhebung 2018

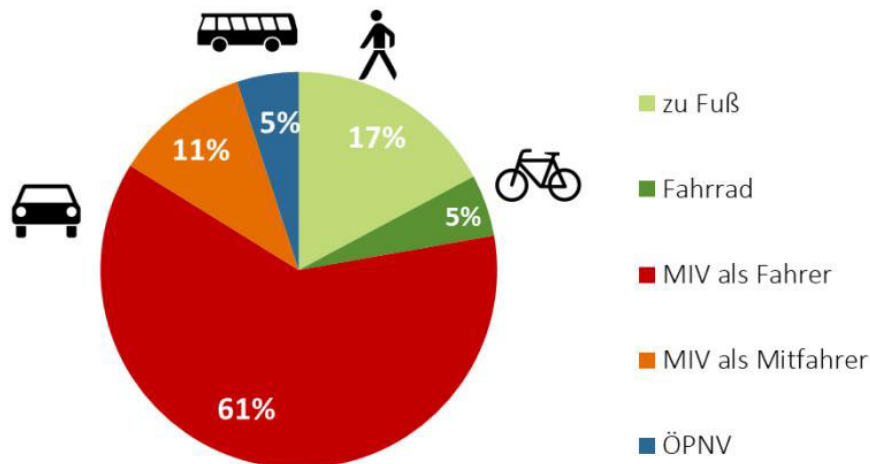
Im Rahmen des Klimaschutzteilkonzepts wurde zwischen dem 21.08.2019 und dem 06.09.2018 eine repräsentative Mobilitätsuntersuchung des Mobilitätsverhaltens der St. Ingberter Bevölkerung durchgeführt. Dabei haben sich knapp 1.250 Personen aus rund 570 Haushalten beteiligt und ihre Wege an ausgewählten Tagen protokolliert sowie allgemeine Fragen zur Mobilität beantwortet.

Für das Radverkehrskonzept sind u. a. folgende Aspekte von Interesse:

- St. Ingbert hat mit 842 Pkw auf 1.000 Einwohner im Vergleich zu ähnlichen Städten eine sehr hohe Pkw-Dichte; die Fahrrad-Dichte („konventionelle Fahrräder“ und Elektrofahrräder) beträgt hingegen nur 665 Fahrrädern auf 1.000 Einwohnern, was unterdurchschnittlich ist
- 11 % der Haushalte geben an, mindestens ein Elektrofahrrad (E-Bikes/ Pedelecs) zu besitzen; 46 % der Haushalte besitzen hingegen gar kein Fahrrad („konventionelle Fahrräder“ und Elektrofahrräder)
- Für 18 % der Personen ab 6 Jahren liegt die Entfernung zum Arbeits- und Ausbildungsplatz unter 2 km; für weitere 15 % zwischen 2 und 5 km; werktäglich werden 21 % der Wege zum Arbeitsplatz und 8 % zur Ausbildung zurückgelegt; der größte Anteil (26 %) entfällt auf die Wege für Freizeitaktivitäten
- Die Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad bewerten 30 % mit sehr gut/ gut und 38 % mit mangelhaft/ ungenügend (Schulnotenskala; alle Personen ab 6 Jahren); im Vergleich: Pkw-Erreichbarkeit 94 % sehr gut/ gut, 1 % mangelhaft/ ungenügend; Bus/ Bahn-Erreichbarkeit 13 % sehr gut/ gut, 44 % mangelhaft/ ungenügend
- Nutzungshäufigkeit des Fahrrads: 4 % der Personen ab 6 Jahren nutzen das Fahrrad (fast) täglich, 6 % an 3-4 Tagen in der Woche, 10 % noch an 1-2 Tagen in der Woche und 39 % noch seltener; 41 % antworten bei der Nutzungshäufigkeit des Fahrrads mit „nie“
- Der Anteil der Pkw-Monomodalen, also jener Menschen, die ausschließlich das Auto zur Fortbewegung nutzen, ist mit 65 % im Vergleich zu ähnlichen Städten höher; der größte Anteil an multimodalen Nutzer (insgesamt 24 %) fällt mit 15 % auf die Pkw/Rad-Multimodalen
- Bei der Bewertung des Verkehrssystems Fahrrad vergeben die Personen ab 6 Jahren eine Durchschnittsnote von 3,2; die Verkehrssystem Pkw (2,0), Bus/ Bahn (2,9) und Fußgänger (2,2) schneiden deutlich besser ab

- Der Modal Split, also der Anteil der Verkehrsmittel an allen Wegen, (zusammengefasste Hauptverkehrsmittel) sieht wie folgt aus:

Abbildung 3: Modal Split in St. Ingbert



Quelle: eigene Darstellung

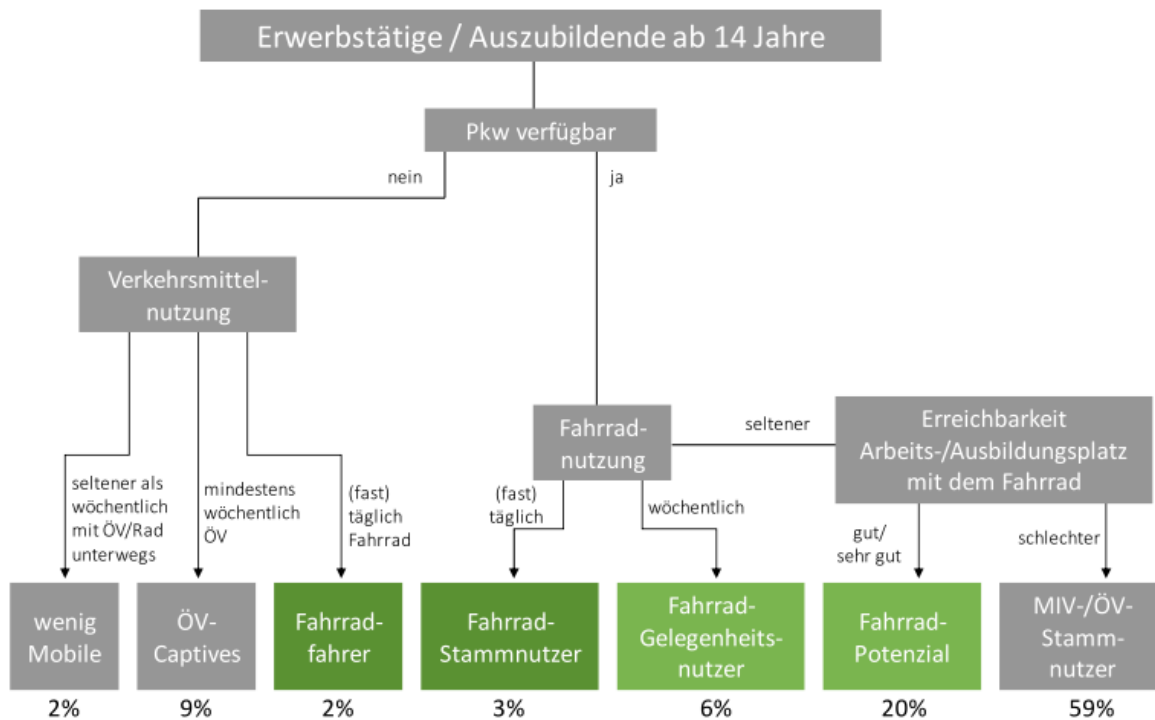
- Der Modal Split Wert des MIV (als Fahrer) liegt bei Wegen bis 500 m bei 9 %, beim Fahrrad lediglich bei 4 % (größter Anteil entfällt mit 83 % auf den Fußverkehr); bei Wegen zwischen 2 und 5 km liegt der Fahrrad-Anteil bei 9 %, der des MIV (als Fahrer) bereits bei 53 %
- Die Längen aller Wege von Personen ab 6 Jahren liegen in St. Ingbert zu 61 % unter 5 km; zu 33 % sogar unter 2 km

Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr

Aus der Befragung lassen sich in Anlehnung an die Auswertungsmethodik der deutschlandweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) Nutzersegmente identifizieren, bei denen noch Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr bestehen. Diese Nutzersegmente werden aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad hergeleitet.

Im Ergebnis zeigt sich, dass bei insgesamt 20 % der Einwohner St. Ingberts (Erwerbstätige/ Auszubildende ab 14 Jahren) gute Voraussetzungen bestehen, um Motivationen für einen Umstieg auf das Fahrrad zu schaffen. Mit über der Hälfte ist der Anteil der MIV-/ ÖV-Stammnutzer im Vergleich zu anderen Städten hoch. Hierunter fallen diejenigen, die das Fahrrad bisher nicht nutzen und die angeben, dass sie ihren Arbeits- und Ausbildungsplatz nicht gut mit dem Fahrrad erreichen können.

Abbildung 4: Nutzersegmente und Fahrradpotenziale in St. Ingbert



Quelle: eigene Darstellung

2.1.3 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit im Klimaschutzteilkonzept

Als wichtiges Planungsinstrument für die nächsten Jahre wurde das Klimaschutzteilkonzept in einem breiten Dialogprozess entwickelt. Im Herbst 2018 fanden mehrere Beteiligungsformate statt, bei denen sich Interessierte in den Planungsprozess einbringen konnten. Neben einer öffentlichen Auftaktveranstaltung, wurden u. a. eine Online-Beteiligung und eine Planungsradtour von Rohrbach nach St. Ingbert-Mitte durchgeführt. Die Ergebnisprotokolle der drei Formate sind öffentlich zugänglich und werden folgend kurz zusammengefasst.

Öffentliche Auftaktveranstaltung – Marktstand Fuß- und Radverkehr 11. September 2018

Etwa 50 Personen trafen sich im Rathaus um sich über den anstehenden Planungsprozess zu informieren und die ersten Ergebnisse der Bestandsaufnahme zu diskutieren sowie ihre Anregungen und Ideen für eine zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in St. Ingbert einzubringen. Letzteres geschah an drei Marktständen zum Fuß- und Radverkehr, dem ÖPNV und dem Kfz-Verkehr.

Am Marktstand Fuß- und Radverkehr wurden u. a. fehlende Angebote an Radverkehrsinfrastrukturen von den Anwesenden negativ betrachtet (z. B. Kohlenstraße, Schlachthofstraße). Ebenso wurden für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen als wichtiges Element der Netzplanung angesehen, aber auch Konfliktpunkte wie die Kreuzung Poststraße/ Rickertstraße ausgemacht. Die Definition eines Qualitätsstandards für Radabstellanlagen und ein Winterdienst auf bedeutenden Achsen des Alltagsradverkehrs wurden als Anregungen aufgenommen. Zusammenfassend wurde eine stärkere Angebotsplanung im Radverkehr gefordert, die eine komfortable, sichere und durchgängige

Radverkehrsinfrastruktur schaffen soll. Die verbesserte Infrastruktur soll gleichzeitig die Bewusstseinsbildung für die aktiven Mobilitätsformen (Radverkehr) befördern.

Online-Beteiligung

Im Anschluss an die öffentliche Auftaktveranstaltung hatten alle Interessierten einen Monat (September bis Oktober) lang Zeit, Ideen bei einer Online-Beteiligung einzubringen. Von über 200 Ideen und Hinweisen betrafen 89 Einträge den Radverkehr. Deutlich wurde der Handlungsbedarf insbesondere bei der Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur, z. B. als Radschutzstreifen oder baulich getrennte Radwege. Die Hinweise wurden nach Ende der Online-Beteiligung der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt und im Maßnahmenkonzept (vgl. Kapitel 6) dieses Teilkonzepts aufgegriffen.

Planungsradtour 20. Oktober 2018

Bei der Planungsradtour begutachteten und diskutierten interessierte Bürger gemeinsam mit den Gutachtern und einem Vertreter der Stadtverwaltung konkrete Situationen vor Ort. Die Planungsradtour führte vom Bahnhof Rohrbach über „Im Stegbruch“, die Obere Kaiserstraße und den Accord-Parkplatz, den gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der L119, die Gustav-Clauss-Anlage, den Maxplatz und die Kaiserstraße bis zum Bahnhof St. Ingbert.

Bei der Planungsradtour wurde deutlich, dass ein attraktives Radverkehrsnetz fehlt. Im Detail wurden qualitätvolle Fahrradparker an den Bahnhöfen als intermodalen Schnittpunkt und in der Fußgängerzone diskutiert. Ebenso wurden verschiedene Führungsformen erörtert, wie der Schutzstreifen in „Im Stegbruch“ oder der innerörtliche Radfahrstreifen, der für den Zweirichtungsverkehr freigegeben und auf der Fahrbahn markiert ist (Kaiserstraße). Darüber hinaus wurden die unterschiedlichen Ansprüche von Radfahrern deutlich. Gefordert wurden einerseits direkte und schnelle Relationen und andererseits längere Alternativrelationen mit vergleichsweise weniger Kfz-Verkehr. Auch Nutzungskonflikte in der Fußgängerzone und die fahrradfreundliche Knotenpunktgestaltungen waren Inhalte der Planungsradtour.

2.1.4 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit des Radverkehrskonzepts

Vorarbeit durch das Engagement von Bürgerinnen und Bürgern

Viele St. Ingberterinnen und St. Ingberter engagieren sich seit längerer Zeit für eine Verbesserung des Radverkehrs in Ihrer Stadt. Sowohl über das Forum Mobilität, als auch durch rein private Initiativen sind viele Ideen und Anregungen erarbeitet worden, die in das vorliegende Radverkehrskonzept eingeflossen sind. Auch die Erzeugung von öffentlichem Interesse für das Radfahren, z. B. über die Formulierung eigener Bürger-Radverkehrskonzepte, ist sehr positiv zu bewerten.

Rad-Café

Während der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts wurde die Öffentlichkeit in einer Auftaktveranstaltung in Form eines Radcafés beteiligt. Am 4.3.2020 stellt die Planersocietät an zwei Thementischen einen Vorschlag zu einer Netzkonzeption und flankierende Maßnahmen vor. Die Veranstaltung wird gut von der Öffentlichkeit und der Fachöffentlichkeit angenommen. Es entwickelt sich eine rege Diskussion unter allen Beteiligten und konstruktive Rückmeldungen. Eine detaillierte Dokumentation der Veranstaltung liegt separat vor und ist öffentlich zugänglich.

2.1.5 Radverkehr im Saarland

Im Radverkehrsplan für das Saarland aus dem Jahr 2011 wird dem Radtourismus bereits ein gutes Niveau bescheinigt, wohingegen im Alltagsradverkehr ein erheblicher Nachholbedarf ausgemacht wird. Unbefriedigende Situationen für den Radverkehr sind besonderes in den Städten und Gemeinden zu erkennen. Aus der Netzkonzeption lässt sich erkennen, dass St. Ingbert nicht durch das Basisnetz erschlossen wird, welches die wichtigsten touristischen Routen des Landes umfasst und gleichzeitig zumindest abschnittsweise eine Bedeutung für den Alltagsverkehr entfalten. Dahingegen ist St. Ingbert durch die Netzverdichtungen betroffen, welche überörtliche Netzspangen mit vorrangiger Bedeutung für den Alltagsverkehr berücksichtigen. Die Netzverdichtungen sollen den Bedarf an Netzschlüssen auf einer überörtlichen Ebene aufzeigen und zentrale Orte in das Gesamtnetz einbinden. So ist St. Ingbert im Zusammenhang mit wichtigen Netzverdichtungen zu sehen, wie z. B. mit der Anbindung der im Basisnetz nicht integrierten Mittel- und Grundzentren St. Ingbert, Sulzbach/Saar und Quierschied an das Oberzentrum Saarbrücken oder der Anbindung von Neunkirchen und Homburg (über St. Ingbert) an Saarbrücken.

Konzeptionen in St. Ingbert und der Umgebung

Ein Radverkehrskonzept für St. Ingbert liegt aus dem Jahr 2004 vor. Schon der Gutachter des damaligen Konzepts hatte einen hohen Ausbaubedarf für die Radverkehrsinfrastruktur in St. Ingbert festgestellt. Viele der damaligen Routenführungen werden für das aktuelle Radverkehrskonzept genutzt und auf die neueren Entwicklungen angepasst. Kritisch zu bewerten bleibt der unbefriedigende Umsetzungsstand der seinerzeit vorgeschlagenen Maßnahmen, woraus sich ein unverändert hoher Änderungsdruck ergibt.

In der Landeshauptstadt Saarbrücken wird im Rahmen des aktuellen und detaillierten Verkehrsentwicklungsplans ein Zielnetz für das Jahr 2030 definiert. Übergabepunkte sind zwischen Rentrisch und Dudweiler (Radanbindung), Rentrisch und Scheidt (Radverbindung/ neue Radhauptverbindung) sowie Sengscheid und Bischmisheim (Radverbindung). Aus den weiteren Nachbarkommunen sind keine Konzeptionen bekannt.

Radtourismus

Auch wenn St. Ingbert nicht durch das Basisnetz erschlossen ist, das die wichtigsten touristischen Routen des Landes umfasst, werden verschiedene touristische Routen – die über die Gemarkung von St. Ingbert führen – digital kommuniziert und beworben:

- Stadtverband Saarbrücken: Grenzüberschreitender Rundweg (sowie seine Transversalen) Velo visavis.
- Tourismus Zentrale Saarland GmbH: Radtouren „Blieskastel-Saarbrücken“, „Saarkohlenwald-Runde“ und „Sieben-Weiher-Tour“
- Saarpfalz-Touristik: Zwei Touren „Gärten mit Geschichte – Große Gartenrunde über luftige Höhen“ Ost und West

Im Stadtgebiet durch Wegweisungen ausgeschildert sind der Rundweg Velo visavis sowie die Sieben-Weiher-Tour. Bett+Bike Unterkünfte des ADFC gibt es in St. Ingbert keine. Diese Auszeichnung bescheinigt der Unterkunft, dass in besonderem Maße auf die Bedürfnisse von Rad fahrenden Gästen eingegangen wird, und die ADFC Qualitätskriterien (z. B. ein abschließbarer Raum zur Aufbewahrung der Fahrräder über Nacht oder die Bereitstellung eines Basisreparatursets) erfüllt sind.

2.2 Unfallanalyse Radverkehr

Die Analyse der polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle der letzten fünf Jahre erlaubt Rückschlüsse auf die Sicherheit des Radverkehrs (inkl. Pedelecs ohne Kennzeichen) in St. Ingbert zu ziehen. Außerdem können auffällige Muster und Örtlichkeiten mit mehreren Unfällen identifiziert werden. Durch die glücklicherweise insgesamt geringen Unfallzahlen von 2014 bis 2018 bleibt eine Ableitung von empirisch verwertbaren Ergebnissen aber schwierig. Analysiert werden nur die Unfälle, die innerhalb geschlossener Ortschaften geschehen sind. Datengrundlage ist die polizeiliche Unfallstatistik, die vom Ministerium für Inneres, Bauen und Sport des Saarlands zur Verfügung gestellt wurde.

Unfallzahlen und Unfallursachen

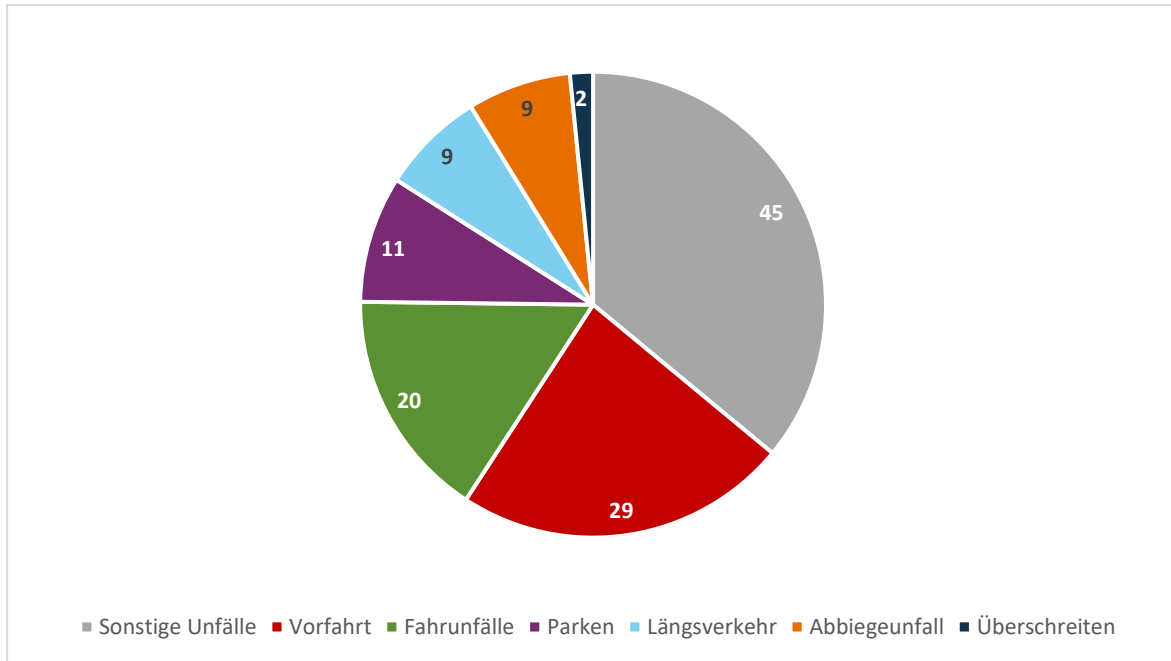
125 Unfällen mit Radfahrendenbeteiligung (inkl. Pedelecs) haben sich im Betrachtungszeitraum innerorts ereignet, dabei wurden 84 Menschen verletzt. Todesfälle waren glücklicherweise nicht zu verzeichnen. Die häufigste Unfallursache waren neben diversen „Sonstigen Unfällen“ (36 %) Vorfahrtsverstöße (23,2 %), Fahrnfälle (16 %) und Unfälle mit dem Ruhenden Verkehr (8,8 %) (absolute Werte siehe Abbildung 5).

Besonders die Vorfahrtsverstöße können ein Indikator für eine ungenügende Radverkehrsinfrastruktur mit schlechten Sichtbeziehungen sein. Zugleich können diese Unfälle auf eine mangelnde Rücksichtnahme hindeuten, die z. B. durch das insgesamt geringe Radverkehrsaufkommen (Kapitel 2.1.2) begünstigt werden kann.

Auffällig ist in diesem Zusammenhang die hohe Anzahl an Unfällen, bei denen sich der Radfahrer regelwidrig Verhält (z. B. Gehwegnutzung, Fahren entgegen der Fahrtrichtung (Einbahnstraße/

linke Fahrbahnseite)). Dieses Verhalten kann maßgeblich zu Unfällen beitragen, wenn zum Beispiel regelwidrig Radwege in der falschen Richtung oder Gehwege genutzt werden. Die Unfallforschung geht hier von einem deutlich erhöhten Unfallrisiko aus. Die Radverkehrsinfrastruktur ist offensichtlich entweder nicht bedarfsgerecht oder nicht verständlich, so dass Fehlnutzungen mit daraus direkt oder indirekt resultierenden Unfällen relativ häufig sind.

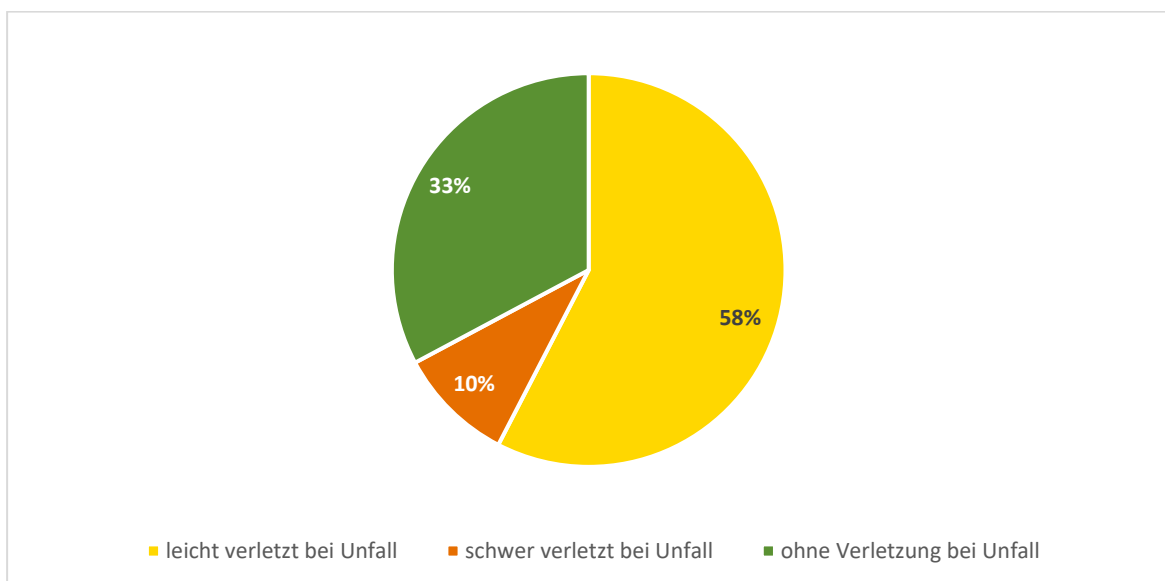
Abbildung 5: Unfalltypen bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung (absolute Werte)



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage Ministerium für Inneres, Bauen und Sport Saarland

Unfallfolgen

Abbildung 6: Anteil der Verletzten bei Radverkehrsunfällen



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage Ministerium für Inneres, Bauen und Sport Saarland

Wenn Radfahrende verunglücken, werden diese in zwei Drittel der Fälle auch verletzt. 72 leichtverletzte (58 %) und 12 schwerverletzte Radfahrende (10 %) wurden von 2014 bis 2018 polizeilich erfasst, nur 33 % der Radfahrenden blieb bei Unfällen ohne Verletzungen. Dieses hohe Verletzungsrisiko ist Ansporn und Aufgabe, die Bedingungen für Radfahrende in St. Ingbert sicherer zu gestalten und dadurch die Unfallwahrscheinlichkeit so weit wie möglich zu senken.

Unfallgegner und Unfallverursacher

Unfallverursacher waren in den meisten Fällen Radfahrende, wenn die Alleinunfälle mitberücksichtigt werden. Bei Unfällen mit zwei oder mehr Beteiligten waren Pkw und Radfahrende gleichauf als Unfallverursachende mit jeweils 43 (34,4 %) Unfällen. Häufigster Unfallgegner des Radverkehrs sind Pkw und andere motorisierte Fahrzeuge. Maßnahmen zur Unfallvermeidung müssen also vor allem bei Konflikten mit dem motorisierten Verkehr ansetzen, ohne das Konfliktpotenzial mit Zu-Fuß-Gehenden im Seitenraum zu vernachlässigen.

Hohe Dunkelziffer bei Alleinunfällen

Alleinunfälle sind Unfälle, bei denen Radfahrende ohne Beteiligung eines Unfallgegners verunglücken. Dies kann zum Beispiel durch Fahrfehler, Unaufmerksamkeit, technische Fehler oder schlechte Radwege geschehen. Alleinunfälle machen fast ein Viertel aller erfassten Unfälle in St. Ingbert aus. Häufigste Unfallursache bei Alleinunfällen ist Alkoholeinwirkung bei mehr als einem Drittel der Unfälle. Im Dunklen bleiben jene Alleinunfälle, die nicht polizeilich erfasst wurden. Man geht in der Unfallforschung davon aus, dass ein Großteil dieser Unfälle nicht polizeilich erfasst wird. Entsprechend fällt es schwer Rückschlüsse auf Unfälle zu ziehen, die durch Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur hervorgerufen oder begünstigt worden sind.

Exkurs Dunkelziffer bei Alleinunfällen von Radfahrenden

Die Dunkelziffer bei Alleinunfällen zu bestimmen ist nur mittels umfangreicher Forschung möglich. Die Stadt Münster hat dies von 2009 bis 2010 mittels einer anonymen Befragung der Unfallkrankenhäuser bewerkstelligt. 68 % der Unfälle von Patientinnen und Patienten, die sich wegen eines Fahrradunfalls in die Notaufnahmen begaben, waren nicht polizeilich erfasst worden. Selbst bei stationären Krankenhausbehandlungen (schwere Verletzungen) waren in Münster nur 25 % der Unfälle polizeilich erfasst worden. Weiterhin ist davon auszugehen, dass noch mehr verunfallte Radfahrende sich bei niedergelassenen Ärzten behandeln lassen, was die Quote der nicht erfassten Unfälle weiter erhöht. (vgl. GDV 2010)

Auch die Bundesanstalt für Straßenwesen geht in Ihrer zusammenfassenden Literaturanalyse von 2016 von einem Anteil der nicht polizeilich erfassten Unfälle mit Radfahrenden von 70 % aus. (vgl. bast 2016: 2)

Aufbauen auf den Forschungsergebnissen kann davon ausgegangen werden, dass auf jeden erfassten Alleinunfall zwei bis drei nicht erfasste Unfälle mit Radfahrenden kommen.

Subjektives Sicherheitsempfinden

Ebenfalls im Dunkeln bleibt das subjektive Sicherheitsempfinden, welches für die Benutzung des Fahrrades eine bedeutend größere Rolle spielt als das messbare Unfallgeschehen. Informationen dazu können nicht über die Auswertung des Unfallgeschehens, sondern über eine Mobilitätsbefragung gewonnen werden.

Räumliche Schwerpunkte

Es gibt in St. Ingbert keine Unfallhäufungsstellen im Radverkehr, im Sinne der engeren Definition als abgegrenzter Bereich mit einer Häufung vergleichbarer Unfälle in einem Dreijahreszeitraum. Dennoch gibt es Bereiche mit vergleichsweise vielen Unfällen, die eine genauere Betrachtung sinnvoll erscheinen lassen. Auffällig sind folgende drei Bereiche:

- St. Ingberter Zentrum: Hier kam es auf einem kleinen Raum zu relativ vielen Unfällen mit Personenschäden. Insgesamt waren dies weniger Zusammenstöße mit Pkw, sondern eher Alleinunfälle von Radfahrenden und Unfälle mit Zu-Fuß-Gehenden. Unfallverursacher waren hauptsächlich Radfahrende. Relativ viele Unfälle geschahen unter Alkoholeinfluss und wegen des Fahrens gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung (Einbahnstraße) oder der Nutzung von Gehwegen. Schwerpunkte waren:
 - Kohlenstraße zwischen Schlachthofstraße und Ludwigstraße (4 Unfälle)
 - Rickertstraße (4 Unfälle)
 - Ludwigstraße zwischen Kohlenstraße und Maxplatz (3 Unfälle)

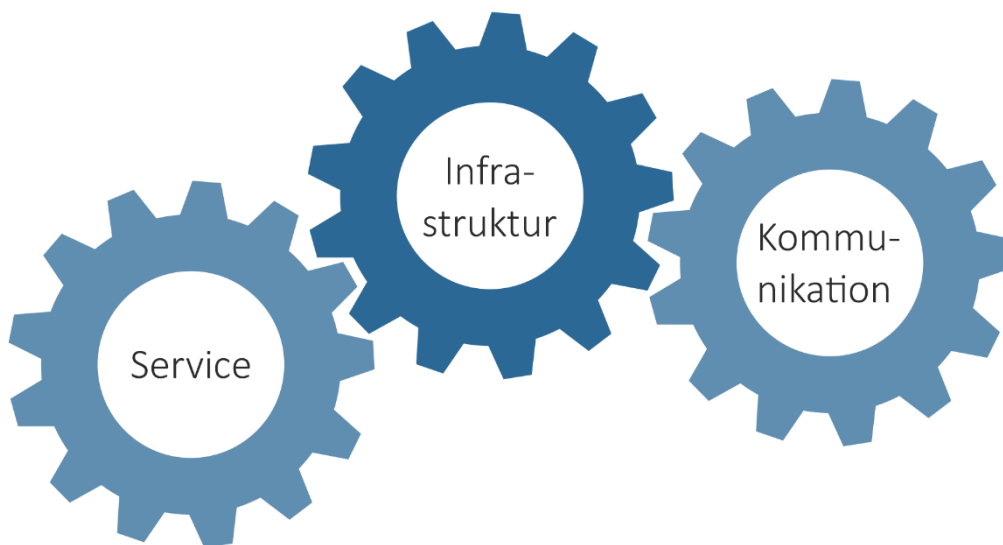
- Schlachthofstraße in der Nähe der Einmündung Poststraße (2 Unfälle)
- Kaiserstraße zwischen Schlachthofstraße und Alte Bahnhofstraße (2 Unfälle)
- Rohrbach Obere Kaiserstraße (Ortseingang): Zwischen dem Kreisverkehr Industriestraße und der St. Ingberter Flurstraße wurden vier Radfahrende bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen verletzt. Zweimal wurde die Vorfahrt der Radfahrenden missachtet, jeweils einmal war ein Fehler beim Abbiegen und ungenügender Abstand Grund für den Unfall. Unfallgegner- und Verursacher waren jeweils Pkw.
- Saarbrücker Straße: Im direkten Umfeld der Alleestraße kam es zu drei Unfällen mit leichtverletzten Radfahrenden.

3 Ziele und Standards für die Radverkehrsförderung in St. Ingbert

3.1 Ziel: Radverkehr als System

Ziel der Stadt Ingbert ist es, den Radverkehr zu fördern und den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Dazu ist der Radverkehr als System zu denken, zu fördern und zu planen. Zu diesem System gehören die Infrastruktur, Serviceangebote und die Kommunikation rund um das Radfahren. Durch Aktivitäten in allen diesen Bereichen sind die vorhandenen Potenziale des Radverkehrs auszuschöpfen und die Erhöhung des Radverkehrsanteils zu erreichen.

Abbildung 7: Radverkehr als System



Quelle: eigene Darstellung

Einordnung in den Prozess des Klimaschutzteilkonzeptes Zukunftsmobilität für St. Ingbert



Mit dem Radverkehrskonzept als konkretisierendes Teilkonzept verfolgt St. Ingbert das im Klimaschutzteilkonzept Zukunftsmobilität für St. Ingbert formulierte Oberziel „Stärkung der aktiven Mobilitätsformen“ in besonderem Maße. Mit dem Vorhaben, den Radverkehr als System zu denken, sowie mit dem vorliegenden Konzept werden darüber hinaus explizit zwei Unterziele des Klimaschutzteilkonzeptes bearbeitet bzw. vorbereitet: „Investive Fahrradinfrastruktur verbessern“ und „Nicht-Investive Vorhaben im Radverkehr initiieren“. Zu weiteren Zielen des übergeordneten Klimaschutzteilkonzeptes bestehen ergänzende Querbezüge, so z. B. „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ und „Straßenräume stadtverträglich gestalten; Aufenthaltsqualität steigern“.


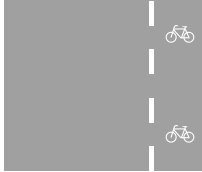


3.2 Standards für die Radverkehrsinfrastruktur

Grundlegende Qualitätsstandards für das Radverkehrsnetz

Das grundlegende Qualitätsziel für die Radverkehrsinfrastruktur in St. Ingbert ist ein zusammenhängendes Netz ohne Lücken und signifikante Schwachstellen. Das Netz kann Tag und Nacht unter allen Wetterbedingungen sicher und komfortabel genutzt werden. Alle bestehenden und neuen Radverkehrsanlagen sollen bis 2030 baulich dem Stand der Technik entsprechen, der in den aktuellen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) festgelegt ist. Dieses Qualitätsziel gilt im Sinne einer Angebotsplanung auch für jene Radverkehrsverbindungen, die nicht in diesem Konzept berücksichtigt werden. **Das Anheben des Qualitätsniveaus des Radverkehrs bedeutet explizit auch die Neuaufteilung des Straßenraums, wenn Bestandsquerschnitte nicht für regelgerechte Radverkehrsanlagen ausreichen – jedoch nicht zu Lasten des Fußverkehrs. Unterschreitungen der Regelmaße der ERA sind nur in einzelnen zu begründenden Ausnahmefällen zulässig.** Gefährliche Unterschreitungen der Mindestmaße der ERA sind nur dann zu tolerieren, wenn kurze Abschnitte betroffen sind, und alle anderen Möglichkeiten wie eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, der Wegfall von Parkplätzen oder Fahrstreifen, das Ausweisen von Umweltpuren (Bus + Fahrrad) usw. ausgeschöpft wurden. Die Erweiterung von Radverkehrsanlagen darf nicht zu Lasten der Barrierefreiheit gehen. Für angrenzende Fußverkehrsanlagen müssen die in den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2002) geforderten Regelmaße eingehalten werden. Eine konsequente Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr innerorts wird angestrebt, um Konflikte zu vermeiden und die Geschwindigkeit des Radverkehrs zu erhöhen. Baulich sind hochwertige bituminöse Oberflächen für alle Radverkehrsanlagen vorzusehen, da sie den höchsten Komfort und das beste Sicherheitsniveau bieten.

Tabelle 1: Radverkehrsführungen und Qualitätsstandards

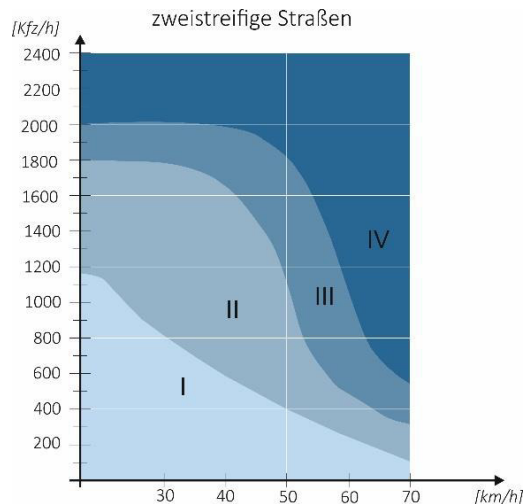
Benutzungspflichtige Radwege	Anlagentyp	Regelbreiten (ohne Sicherheits-trennstreifen)	Mindestbreiten (ohne Sicherheits-trennstreifen)
Radwege mit Zeichen 237 (Radweg) 	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m	mindestens 1,50 m
	Radfahrstreifen, inkl. der Breite des Zeichens 295 (Breitstrich)	möglichst 1,85 m	mindestens 1,50 m
Radwege mit Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) 	baulich angelegter Radweg innerorts	möglichst > 2,50 m (steigend bei hohen Verkehrsmengen)	innerorts: mindestens 2,50 m
	baulich angelegter Radweg außerorts	möglichst 2,50 m	außerorts: mindestens 2,00 m

<p>Radwege mit Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg)</p> 	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m (für den Radweg)	mindestens 1,50 m (für den Radweg)
Nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen	Anlagentyp	Regelbreiten (ohne Sicherheits-trennstreifen)	Mindestbreiten (ohne Sicherheits-trennstreifen)
<p>Schutzstreifen</p> 	Schutzstreifen, inkl. der Breite des Zeichens (Schmalstrich)	1,50 m	Mindestens 1,25 m
<p>Fahrradstraße</p> 	beschildert und auf der Fahrbahn markiert (innerorts und außerorts) kann für Kfz freigegeben werden	4,50 - 6,0 m	4,0 m
<p>Gehweg, Fahrrad frei</p> 	baulich angelegter Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr (i. d. R. Schrittempo für Fahrräder)	möglichst > 2,50 m (steigend bei hohen Verkehrsmengen)	Mindestens 2,50 m

Quelle: eigene Darstellung nach ERA 2010 sowie VwV-StVO

Einsatz und Erfordernis von Radwegen und Markierungslösungen

Radwege oder Markierungslösungen sind überall dort zu bauen bzw. zu markieren, wo es die Menge und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs nach den Vorgaben der ERA erforderlich machen oder eine besondere Qualität für den Radverkehr erreicht werden soll (vgl. Abbildung 8). Im Netz der Tempo-30-Zonen sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen erforderlich. Stattdessen ist die Einführung von Fahrradstraßen bzw. zukünftig Fahrradzonen (ab Inkrafttreten der angekündigten StVO-Novelle) überall dort vorzusehen, wo (perspektivisch) wichtige Verbindungen für den Radverkehr bestehen und mit einem hohen Radverkehrsaufkommen zu rechnen ist. Dies können zum Beispiel zentrale Versorgungsbereiche oder die Umfelder von Schulen und Sportanlagen sein.

Abbildung 8: Belastungsbereiche für die Auswahl geeigneter Radverkehrsführungen

Belastungsbereich I: Mischverkehr wird empfohlen; benutzungspflichtige Führungen sind auszuschließen; Ergänzungen durch freigegebene Gehwege / Schutzstreifen können z. B. bei Steigungen sinnvoll sein

Belastungsbereich II: Angebote für den Radverkehr werden empfohlen (auch in Kombination mit dem Mischverkehr): Schutzstreifen, freigegebene Gehwege, Kombinationen

Belastungsbereich III & IV: Benutzungspflichtige Führungen sind zu empfehlen; Radfahrstreifen, Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg

Quelle: eigene Darstellung nach ERA

Qualitätsstandards für Knotenpunkte

Bei der Knotenpunktgestaltung werden ebenfalls die ERA als maßgeblicher Stand der Technik herangezogen. Knotenpunkten und alle Bereiche, an denen Verkehre sich kreuzen (z. B. auch Einmündungen und Ausfahrten), haben ein deutlich höheres Konfliktrisiko und damit eine höhere Unfallwahrscheinlichkeit als die Streckenabschnitte zwischen den Knotenpunkten. Oberstes Ziel für die Gestaltung der Knotenpunkte ist die Kombination von Schnelligkeit und Sicherheit für den Radverkehr. Wichtige Merkmale der Knotenpunktgestaltung sind:

- gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- übersichtliche und intuitive Führung des Radverkehrs
- möglichst weitgehende Trennung von Kfz-Rechtsabbiegerströmen und geradeausfahrendem Radverkehr, alternativ Grünvorlauf für den Radverkehr mit vorgezogenen Haltelinien und Aufstellbereichen
- Angebote für direktes und indirektes Linksabbiegen für sichere und unsichere Radfahrende
- Bevorrechtigung und Beschleunigung auf Haupttrouten des Radverkehrs
- Keine Absenkung von Radwegen an Einfahrten
- Aufpflasterungen, um den Vorrang des Radverkehrs zu verdeutlichen
- Weitere zukünftige Möglichkeiten, um den Radverkehr zu beschleunigen, wenn diese mit der angekündigten StVO-Novelle eingeführt werden (z. B. Rechtsabbiegepeile für Radfahrende an Ampeln)

Anordnung von Benutzungspflichten – enger rechtlicher Rahmen

Radfahrende sind, wie alle anderen Fahrzeuge auch, verpflichtet die Fahrbahn zu nutzen (vgl. § 2 Abs. 1 StVO). Der Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn ist also der Regelfall für den Radverkehr. Straßenbegleitende Radwege ohne eine Benutzungspflicht können, müssen aber nicht von Radfahrenden genutzt werden. Eine Benutzungspflicht für Radwege besteht nur,

wenn dies mittels Beschilderung angezeigt ist (vgl. § 2 Abs. 4 StVO). Straßenbegleitende Radwege können innerorts nur dann mit einer Benutzungspflicht versehen werden, wenn die konkrete und lokal begründbare Gefahr der Fahrbahnbenutzung so groß ist, dass die Einschränkung des Radverkehrs ausnahmsweise zulässig ist (vgl. § 45 Abs. 9 StVO). Als Maßgaben für diese Gefahr gelten die in den ERA festgelegten Belastungskennzahlen und ein auffälliges Unfallgeschehen. Für Radfahrstreifen (nur innerorts) und Radwege außerorts können Benutzungspflichten ohne Begründung angeordnet werden. Wichtig ist bei der Anordnung der Benutzungspflicht für Radfahrende, dass die entsprechenden Wege von hoher Qualität sind und ein sehr gutes Sicherheitsniveau aufweisen.

Radabstellanlagen

Immer teurer werdende Fahrräder müssen in Wohnungsnähe oder an den Zielen des Radverkehrs sicher, standfest, ebenerdig, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abgestellt werden. Die Positionierung, Ausführung und Gestaltung der Anlagen bestimmen ihren Nutzwert und damit die Akzeptanz bei den Radfahrenden. Wenn mehr Menschen in St. Ingbert Rad fahren, muss die Qualität und Anzahl an Abstellanlagen deutlich besser werden. Als Mindeststandard werden Anlehnbügel definiert, an denen Fahrräder mit dem Rahmen angeschlossen werden können. Der Grundbedarf an Ausstattungselementen richtet sich weiter nach Einsatzzweck (Zielort und Parkdauer).

Qualität äußert sich in Kleinigkeiten

Um Radwege ganzjährig und zu jeder Tageszeit sicher nutzen zu können, sind eine gute Beleuchtung, regelmäßige Pflege und ein zuverlässiger Winterdienst erforderlich. Dies senkt die Hürden für die Nutzenden, auch bei schlechteren Witterungsbedingungen und Dunkelheit Alltagswege mit dem Fahrrad zurückzulegen und damit auch die Abhängigkeit von der Benutzung des eigenen Pkws. Eine sinnvolle Wegweisung, welche die wichtigen Alltagsziele abdeckt und Fahrentfernungen anzeigt, macht auch „Neukunden“ des Verkehrsmittels Fahrrad den Einstieg und die Orientierung leicht. Bei topografisch herausfordernden Strecken liefern Angaben zu den Steigungen und Höhenmetern sowie mögliche leichtere Umfahrungen zusätzliche Hilfen für die Radfahrenden.

4 Konzeption des Radverkehrsnetzes

Die Basis jeder erfolgreichen Radverkehrsförderung ist ein attraktives Angebot für den Radverkehr. Je besser dieses Angebot ist, desto mehr Menschen fahren Fahrrad. Das Radverkehrsnetz in St. Ingbert soll deswegen möglichst allen Menschen, die Fahrrad fahren können, sichere, komfortable und zusammenhängende Radverkehrsverbindungen anbieten. Grundgerüst des Netzes ist ein geschlossenes Alltagsnetz, aus Haupt- und Nebenrouten, welches aus einem sogenannten Wunschliniennetz (idealisierte Verbindungen), entwickelt wurde. Ergänzt wird das Alltagsnetz durch touristische Freizeitrouten.

4.1 Entwicklung des Wunschliniennetzes

Die Planung des Alltagsradverkehrsnetzes wird aus den Luftlinienverbindungen (Wunschlinien) der wichtigen Quell- und Zielpunkte abgeleitet. Zentrale Quellen und Ziele sind in Übereinstimmung mit den Kriterien der ERA und den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN):

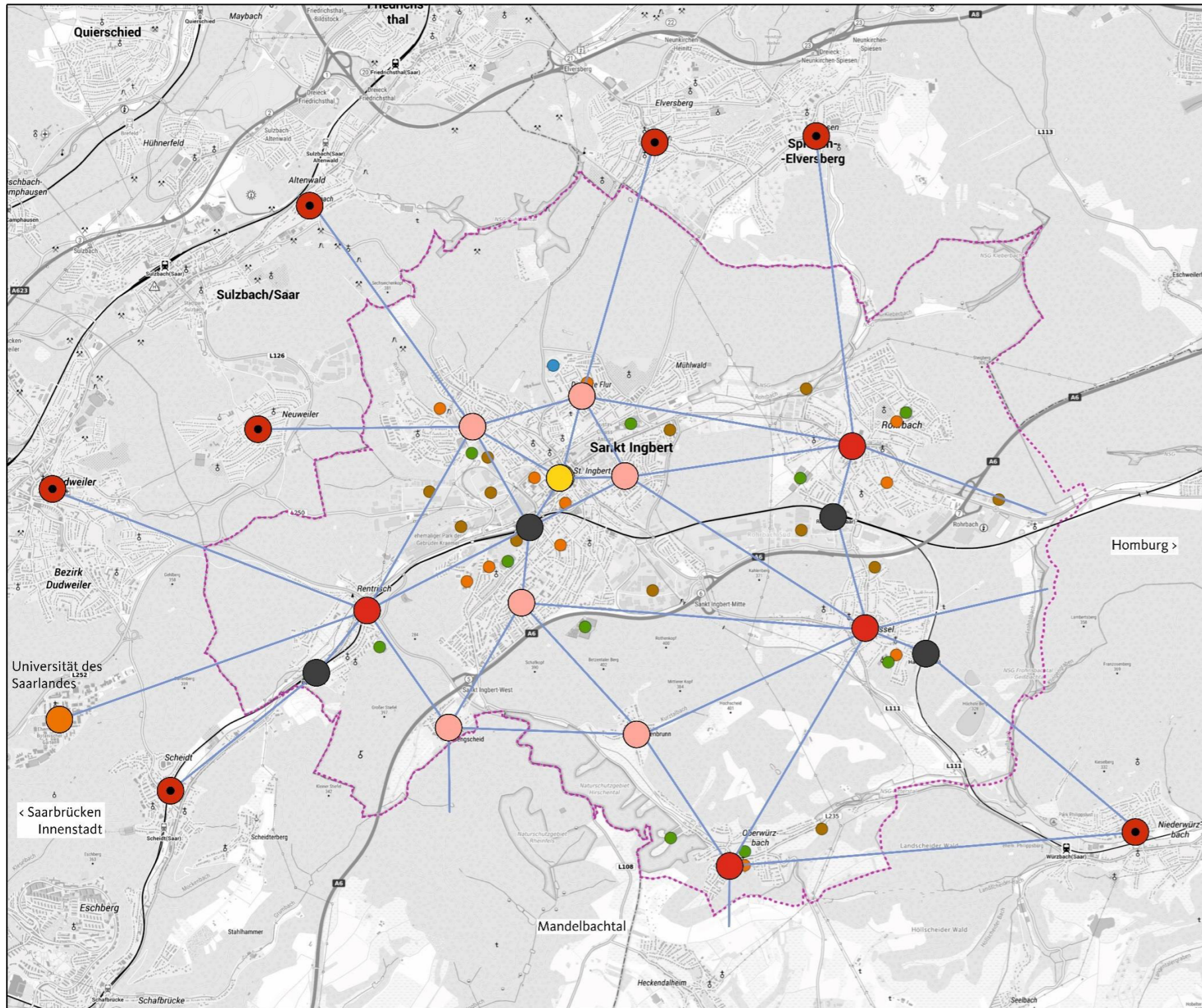
- die Innenstadt (St. Ingbert-Mitte),
- die Stadtteile (Rohrbach, Hassel, Oberwürzbach und Rentrish),
- weitere Wohnschwerpunkte (Sengscheid und Reichenbrunn sowie in St. Ingbert-Mitte: Rischbach / Josefstal, Roter Flur, Hobels und Südstadt),
- die vier Bahnhaltspunkte (als intermodale Verknüpfungspunkte zum öffentlichen Verkehr) und
- die Nachbarkommunen sowie die Universität des Saarlandes als übergeordnete Bildungseinrichtung außerhalb des Stadtgebietes

Aus der Verbindung dieser Punkte mit Luftlinien, die natürliche und baulich bedingte Barrieren noch nicht berücksichtigen, ergibt sich das Wunschliniennetz. Dieses Netz zeigt schematisch die wichtigsten Achsen des Radverkehrs auf und konzentriert sich dabei besonders auf den Siedlungsschwerpunkt St. Ingbert ohne die einzelnen Stadtteile zu vernachlässigen.

Ergänzt wird die obige Liste der Quellen und Ziele des Radverkehrs durch wesentliche Punkte im Stadtgebiet, die ebenfalls Quellen und Ziele des Radverkehrs sind. Dies sind insbesondere Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeitziele. In Abbildung 9 ist deutlich zu erkennen, dass diese Punkte bereits nahe der Wunschlinien liegen.

Eine Hierarchisierung der Verbindungen und eine Umlegung auf das bestehende Straßen- und Wegenetz erfolgt im nächsten Schritt, bei dem konkrete Verbindungen definiert werden.

Abbildung 9: Wunschliniennetz mit wichtigen Zielen und Quellen des Radverkehrs



Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte E2:

Wunschliniennetz

Ziele

- Innenstadt
- Stadtteil
- Wohnschwerpunkt
- Haltepunkt
- Nachbarkommune
- Hochschule des Saarlands
- Gewerbegebiete
- Schulen
- Freizeiteinrichtungen
- Kreiskrankenhaus
- Wunschlinien (Luftlinien)

Grenzen

- Stadtgrenze St. Ingbert

Stand: April 2020

Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

4.2 Entwicklung des umgelegten Radverkehrsnetzes

Das im vorigen Kapitel vorgestellte Wunschliniennetz ist in seiner schematischen Darstellung noch nicht geeignet, um Routen darzustellen und konkrete Maßnahmen zu entwickeln. Aus der Umlegung der Wunschlinien auf bestehende Straßen und Wege sowie den Vorschlägen für neue Radwege, ist ein Zielnetz für den Radverkehr entstanden. Dieses Zielnetz wurde von Gutachtern und Verwaltung entwickelt sowie durch die Bürgerinnen und Bürger verfeinert und angepasst (Radcafé am 4. März 2020). Das Ergebnis ist ein nach Nutzungszwecken und Priorität gegliedertes Netz. Das Alltagsnetz ist für den alltäglichen Radverkehr vorgesehen und muss dazu möglichst direkt, gut ausgebaut, sozial sicher und gepflegt sein. Ganzjährig nutzbare Oberflächen (asphaltiert), Beleuchtung, eine gute Einsehbarkeit und eine regelmäßige Pflege und Reinigung (auch Winterdienst) sind dazu erforderlich. Der Schwerpunkt des Radverkehrskonzeptes liegt auf dem Alltagsnetz, da hier die größten Mengen an Radfahrenden zu erwarten sind, die größten Mängel bestehen und im Alltag der höchste Nutzen für Stadt und Bevölkerung besteht. Das bereits vorhandene Freizeitnetz hingegen dient vor allem der Erholung. Landschaftlich schönere, aber umwegigere Wege, eine geringere Bedeutung der möglichen Geschwindigkeit und eine nicht zwingend notwendige ganzjährige Benutzbarkeit kennzeichnen dieses Netz. Wegen der geringeren Bedeutung und den geringeren Anforderungen wird das Freizeitnetz in diesem Konzept vor allem im Bestand dargestellt.

Alltagsnetz

Ziel ist es, ein attraktives Netz zu schaffen, welches den kürzesten und schnellsten Weg bietet und alle wichtigen Ziele anbindet. Um die St. Ingberter Bevölkerung vom Auto zum Fahrrad locken zu können, muss das Fahrrad eine attraktive Alternative darstellen. Die Umlegung der Wunschlinien erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse vor Ort und den Ergebnissen der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Alternative Netzabschnitte wurden verglichen und der geeignetste Abschnitt ausgewählt. Neben konkreten Straßen und Wegen werden bei der Umlegung weitere Rahmenbedingungen, wie die Topografie und baulich bedingte Barrieren (z. B. die Bundesautobahn) genauso berücksichtigt, wie benachbarte und übergeordnete Netzplannungen (z. B. Saarbrücken: Zielnetz 2030). Außenvor bleibt vorerst die Netzverdichtung des Radverkehrsnetzes Saarland, da die vorgesehene Route in St. Ingbert überwiegend touristische Funktion hat. Das Alltagsnetz dient vorrangig dem Alltagsverkehr und definiert sich über folgende zentrale Merkmale:

- zielorientiert durch direkte Linienführung, nah an der direkten Luftlinie
- dichtes Netz mit dem alle wichtigen Quellen und Ziele erreicht werden
- Hierarchisierung in Hauptnetz und Nebennetz
- Nutzung vorhandener und bekannter Infrastruktur
- sichere und möglichst attraktive Führung des Radverkehrs

Das Alltagsnetz ist zur Priorisierung in das Haupt- und Nebennetz unterteilt. Das Hauptnetz stellt vor allem die wichtigsten radialen Verbindungen in die Innenstadt und die Stadtteile dar, während das Nebennetz engmaschigere Verknüpfungen, Tangenten und Verbindungsalternativen bietet.

Alltagsnetz – Hauptnetz

Über das Hauptnetz werden alle Stadtteile miteinander und mit der Innenstadt verbunden. Die Innenstadt ist das Zentrum der Netzplanung, woraus sich ein vor allem radial aufgebautes Hauptnetz ergibt. Das Hauptnetz folgt überwiegend den Hauptverkehrsstraßen, weil diese häufig den kürzesten Weg darstellen, was für den Alltagsradverkehr wichtig ist. Außerdem liegen an den Hauptstraßen viele bedeutende Ziele. Zum Teil führt auf Grund der direkten Wegeföhrung das Radverkehrshauptnetz auch auf Nebenstraßen, wie z. B. auf der Spieser Straße in Rohrbach zwischen Mühlstraße und Oberer Kaiserstraße. Auf Grund der geringen Entfernungen und damit attraktiven Wege in die Nachbarkommunen für den Radverkehr, sind die Anschlüsse dorthin in das Hauptnetz integriert. Liegen in einer Nachbarkommune aus einem Stadtteil mehrere Verbindungen vor, wird in der Regel nur eine Route im Hauptnetz berücksichtigt. Zum Beispiel aus der Kernstadt nach Elversberg. Hervorzuheben ist der Anschluss nach Saarbrücken. Die Landeshauptstadt sieht in ihrer Verkehrsentwicklungsplanung eine *Radkomfortroute* bis zum Stadtteil Scheid an der Grenz zu St. Ingbert vor. Dabei handelt es sich um die Planung eines Radwegs in hoher Qualität, der einer hohen Anzahl von Alltagspendlern eine attraktive Infrastruktur bieten soll. Angelehnt sind diese Planungen an die Idee einer Radschnellverbindung. Der Verkehrsentwicklungsplan von Saarbrücken benennt die Möglichkeit diese Infrastruktur über St. Ingbert nach Homburg/Saar fortzuführen. Diese Planungsvorschläge sollen durch die Einordnung in das Hauptnetz unterstützt werden können.

Alltagsnetz – Nebennetz

Das Nebennetz ergänzt das Hauptnetz. Innerhalb der Stadtteile verdichtet das Nebennetz das Hauptnetz, oder bietet einen Lückenschluss zu Zielen, zu denen eine schwächere Nachfrage erwartet werden kann, z.B. zwischen Sengscheid und Rentrisch. In der Innenstadt verdichten Nebennetzrouten das Hauptnetz aufgrund der hohen Anzahl an Zielen. Außerdem bietet das Nebennetz tangentielle Verbindungen zwischen den einzelnen Siedlungsbereichen, die im Alltagsverkehr auf kurzen Wegen (z. B. Einkauf und Erledigungen) sehr wichtig sind. In einigen Fällen werden im Nebennetz außerdem Verbindungen angeboten, die zwar umwegiger und dadurch etwas umständlicher zu befahren sind, jedoch deutlich weniger Kfz-Verkehr aufweisen und somit für langsamere oder unsichere Radfahrende möglicherweise besser geeignet sind (z. B. nördliche Umfahrung der Oberen Kaiserstraße in Rohrbach).

Priorisierung im Alltagsnetz

Aus dem großen Umfang des Gesamtnetzes (über 90 km) ergibt sich die Notwendigkeit der Priorisierung, da die vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen nicht für einen zeitnahen Umbau aller Netzteile ausreichen werden. Das Hauptnetz ist prioritär zu realisieren, da es vor allem die radialen Verbindungen in die Innenstadt und Stadtteile darstellt, wo die meisten Radfahrenden zu erwarten sind. Bei Pflege und Instandhaltung ist das Hauptnetz vorrangig zu berücksichtigen (z. B. Einführung des Winterdienstes auf Radwegen). Über die Netzkategorisierung können auch zukünftige Mittelverteilungen über dieses Konzept hinaus strukturiert und legitimiert werden.

Freizeitnetz

Bei den touristischen Routen handelt es sich um ein umfangreiches und etabliertes Angebot, welches regional und überregional geplant und beworben wird. Aus diesem Grund sind derzeit aus gutachterlicher Sicht keine Erweiterungen oder Änderungen zu empfehlen. Bei einem fortschreitenden Ausbau des Alltagsradwegenetzes und der potenziellen Nutzung gesperrter privater Strecken, ist eine spätere Prüfung der Anpassung von Freizeitrouten sinnvoll.

Nachrichtlich in die Netzplanung wurden die folgenden touristischen Radrouten übernommen:

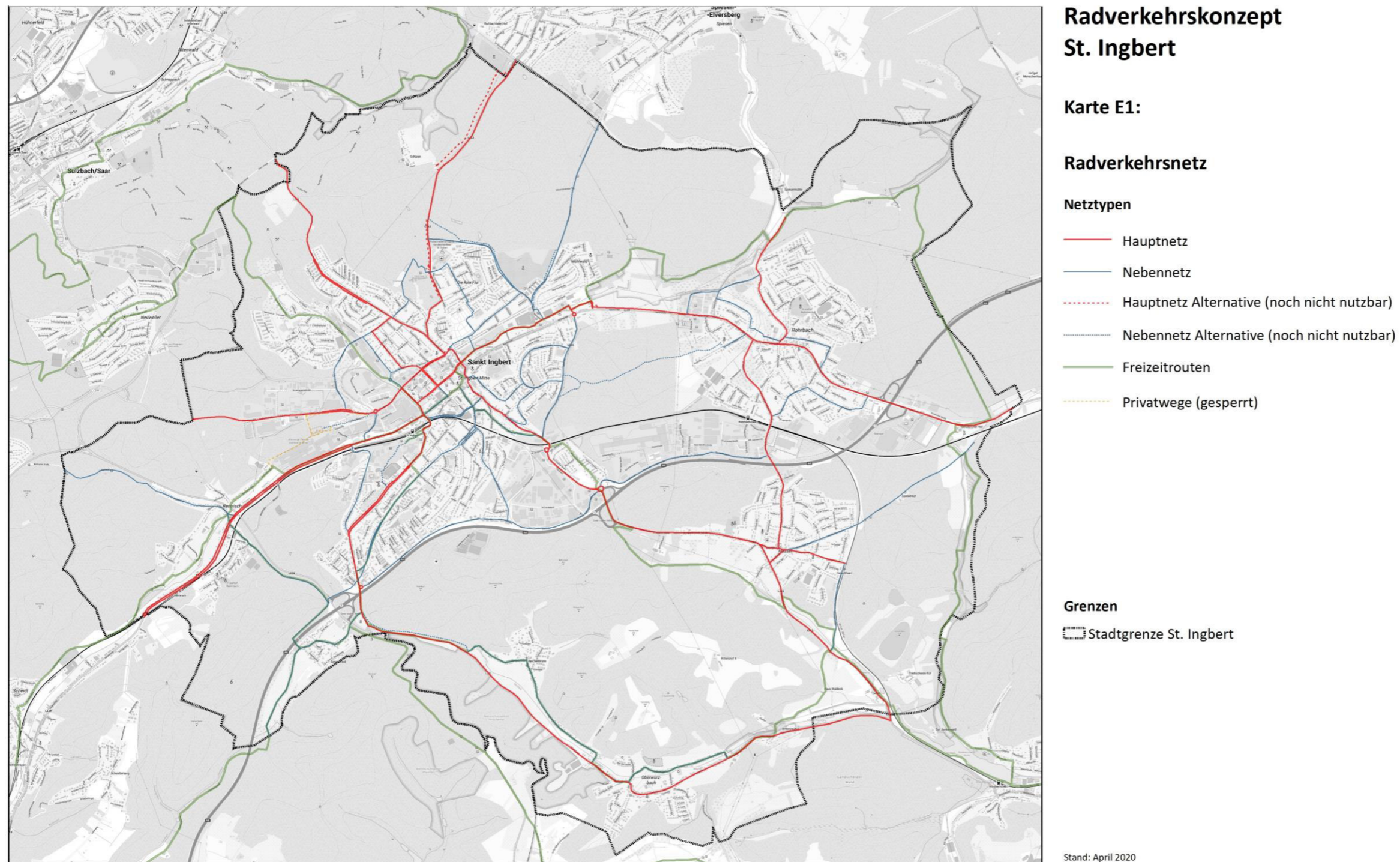
- Stadtverband Saarbrücken: Grenzüberschreitender Rundweg (sowie seine Transversalen) Velo visavis.
- Tourismus Zentrale Saarland GmbH: Radtouren „Blieskastel-Saarbrücken“, „Saarkohlenwald-Runde“ und „Sieben-Weiher-Tour“
- Saarpfalz-Touristik: Zwei Touren „Gärten mit Geschichte – Große Gartenrunde über luftige Höhen“ Ost und West

Die Mountainbikestrecke „pur“ stellt für den erlebnisorientierten Freizeitsport ein herausragend gutes Angebot dar. Wegen ihres reinen Sportcharakters und der nur mit Mountainbikes und entsprechendem Können fahrbaren Strecken, wird die „pur“ dennoch nicht in die Netzkarte der Freizeitrouten aufgenommen.

Gesamtplan Radverkehrsnetz St. Ingbert

In Abbildung 10: Konzeption des Radverkehrsnetzes für St. Ingbert (nächste Seite) erfolgt eine Gesamtübersicht des geplanten Radverkehrsnetzes für St. Ingbert. Wichtig ist, dass es sich nicht um das bestehende Radverkehrsnetz handelt, sondern um den Plan für die zukünftige Routenführung des Radverkehrs. Die eingezeichneten Verbindungen sind nicht in allen Fällen schon ausreichend für den Radverkehr ausgebaut. In der Karte sind außerdem Strecken eingezeichnet, die heute noch nicht existieren bzw. mit dem Fahrrad nicht befahrbar sind (gestrichelte „Alternativen“), aber bei einem zukünftigen Ausbau eine wichtige Rolle im Netz übernehmen könnten. Einzelne Streckenabschnitte in Privatbesitz könnten ebenfalls zu guten Umfahrungen derzeit schwieriger Streckenabschnitte beitragen (gelb gestrichelt). In einigen Abschnitten überlagern sich Freizeitnetz und Alltagsnetz und nutzen dieselben Radwege. Die detaillierte Untersuchung zum Status quo des Radwegenetzes mit seinen Stärken und Schwächen folgt in Kapitel 5. Die Maßnahmen zur Verbesserung des Netzes und zum Ausbau folgen anschließend in Kapitel 6.

Abbildung 10: Konzeption des Radverkehrsnetzes für St. Ingbert



5 Analyse des Radverkehrs in St. Ingbert

Mit der Analyse der Radverkehrsinfrastruktur wird im Radverkehr die bereits im KSTK begonnene Arbeit fortgesetzt und für den Radverkehr präzisiert. Auf Basis des entwickelten und abgestimmten Alltags-Radverkehrsnetzes wurde im Januar 2020 eine umfangreiche Befahrung aller Straßen und Wege des Netzes durchgeführt.

5.1 Bestandsaufnahme und Analyse der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur

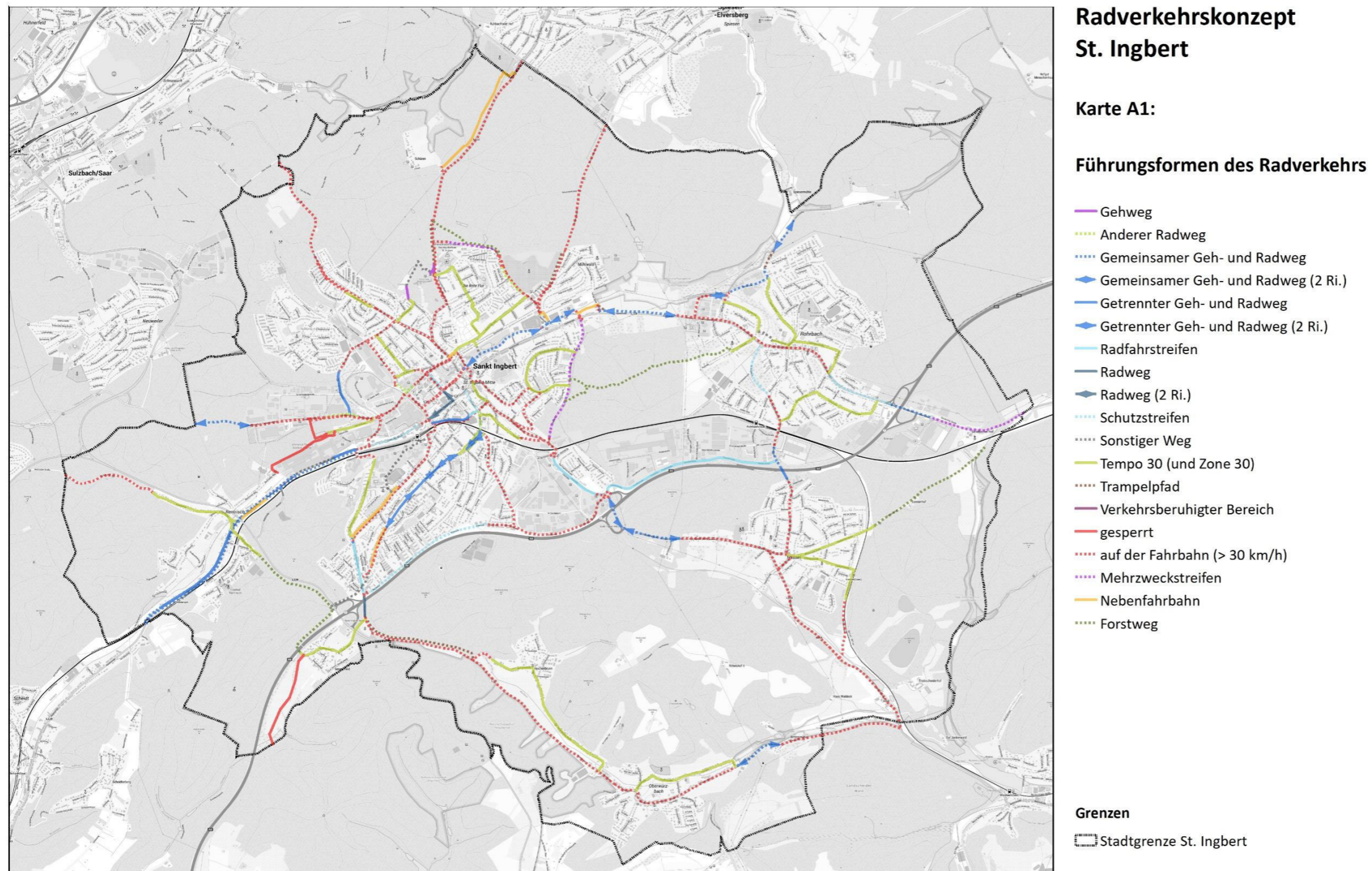
5.1.1 Analyse der Führungsformen

Erhoben wurden zahlreiche Parameter des Bestandes, die für eine Analyse und weitergehende Maßnahmenentwicklung erforderlich sind:

- Führungsform des Radverkehrs
- Benutzungspflichten und verkehrsrechtliche Anordnungen (z. B. Durchfahrtsverbote und Einbahnstraßen)
- Breite der Radwege und Markierungslösungen
- Oberfläche der Radwege und Straßen und deren Zustand
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs (Übernahme aus Verkehrsmodell)
- Sonstige Schwachstellen
- Gestaltung von Knotenpunkten

Die Ergebnisse der Bestandserhebung sind in den Folgekarten aufbereitet. In der Karte der Abbildung 11 werden dazu zunächst die Führungsformen im Bestand dargestellt. Eine weitergehende Bewertung (Breite, Zustand, Netzlücken) findet in den folgenden Karten statt. **Auffällig ist – wie bereits im KSTK erkannt – der große Anteil an Strecken ohne eigene Radwege, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen (Führung auf der Fahrbahn). Dies gilt insbesondere für viele Hauptverkehrsstraßen, die über keine Radwege verfügen. Genauso fällt auf, dass selbst auf kurzen Strecken eine Vielzahl ganz unterschiedlicher Führungsformen besteht, die von den meisten Verkehrsteilnehmenden nur schwer nachvollzogen werden kann. Es besteht erheblicher Nachholbedarf bei der Bereitstellung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur.**

Abbildung 11: Karte Führungsformen des Radverkehrs



5.1.2 Analyse der ERA-Belastungsklassen

Anhand der in Kapitel 3.2 vorgestellten Belastungsklassen nach den ERA kann eine abgestufte Übersicht über die benötigte Radverkehrsinfrastruktur erstellt werden. Die Belastungsklassen ergeben sich maßgeblich aus der negativen Auswirkung des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr. Als Faustformel gilt: je mehr Fahrzeuge fahren und je höher die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist, desto bessere Radverkehrsinfrastruktur und desto eher ist eine bauliche Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr erforderlich. In Karte Abbildung 12 wird diese Systematik mit einem einfachen Farbcode von Grün (keine eigenen Radverkehrsanlagen erforderlich) zu Rot (zwangsläufiger Bedarf für Radverkehrsanlagen) dargestellt. Die Indikatoren für die Belastungsklassen sind:

- Menge des Kfz-Verkehrs (Kfz/d); abgeleitet aus dem Verkehrsmodell
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Anzahl der Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs

In der Regel wird dabei eine Kfz-Geschwindigkeit von 30 km/h als verträglich für den Radverkehr angesehen, auch wenn dies durch die Nutzenden in Einzelfällen anders wahrgenommen wird. Aus den Belastungsklassen wird deutlich, dass besonders die Hauptverkehrsstraßen wegen des Verkehrsaufkommens mindestens Schutzstreifen, eher aber bauliche Radwege erforderlich sind.

5.1.3 Analyse der Handlungsbedarfe

Basierend auf den Anforderungen, die sich aus den ERA-Belastungsklassen ergeben und den Ergebnissen der Bestandserhebung, ist die Karte mit der gutachterlichen Einschätzung zu den Handlungserfordernisse erstellt worden (siehe Karte Abbildung 13). Auch hier wird mit einem einfachen Farbcode von Grün zu Rot dargestellt, wie gut der Ist-Zustand der heutigen Radverkehrsinfrastruktur schon dem Soll-Zustand nach ERA entspricht. Je weiter der Farbton in das rote Spektrum geht, desto schlechter ist der Ist-Zustand bzw. desto gravierender ist das Fehlen einer geeigneten Radverkehrsinfrastruktur und desto dringender erforderlich sind Verbesserungen und der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Wenn sich Art und Qualität der Radverkehrsführungen auf den beiden Seiten einer Straße unterscheiden, ist dies durch zwei unterschiedliche Linien und Bewertungen genau gekennzeichnet. Dabei werden neben den Faktoren der ERA-Belastungsklassen auch folgende Kriterien integriert:

- Gesamtqualität der Infrastruktur
- Einhaltung der ERA-Regelmaße der Breiten der Radverkehrsinfrastruktur
- Bauliche Qualität der Radverkehrsinfrastruktur (Oberfläche)

Auffällig ist, dass mit dem Einbezug der Qualität des Radverkehrsnetzes eine deutlich höhere Handlungsnotwendigkeit entsteht, als es die ERA-Belastungsklassen zunächst vermuten lassen. Dies liegt insbesondere daran, dass viele vorhandene Wege und Straßen qualitativ nicht ausreichend sind. Dies kann z. B. an zu schmalen Radwegen mit schlechten Oberflächen (z. B. in Richtung Rentrish) oder bisher ungeeigneten Forstwegen (z. B. St. Ingbert – Rohrbach) liegen. Ein weiterhin akuter Handlungsbedarf besteht bei den Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsinfrastruktur.

Abbildung 12: Karte ERA-Belastungsbereiche

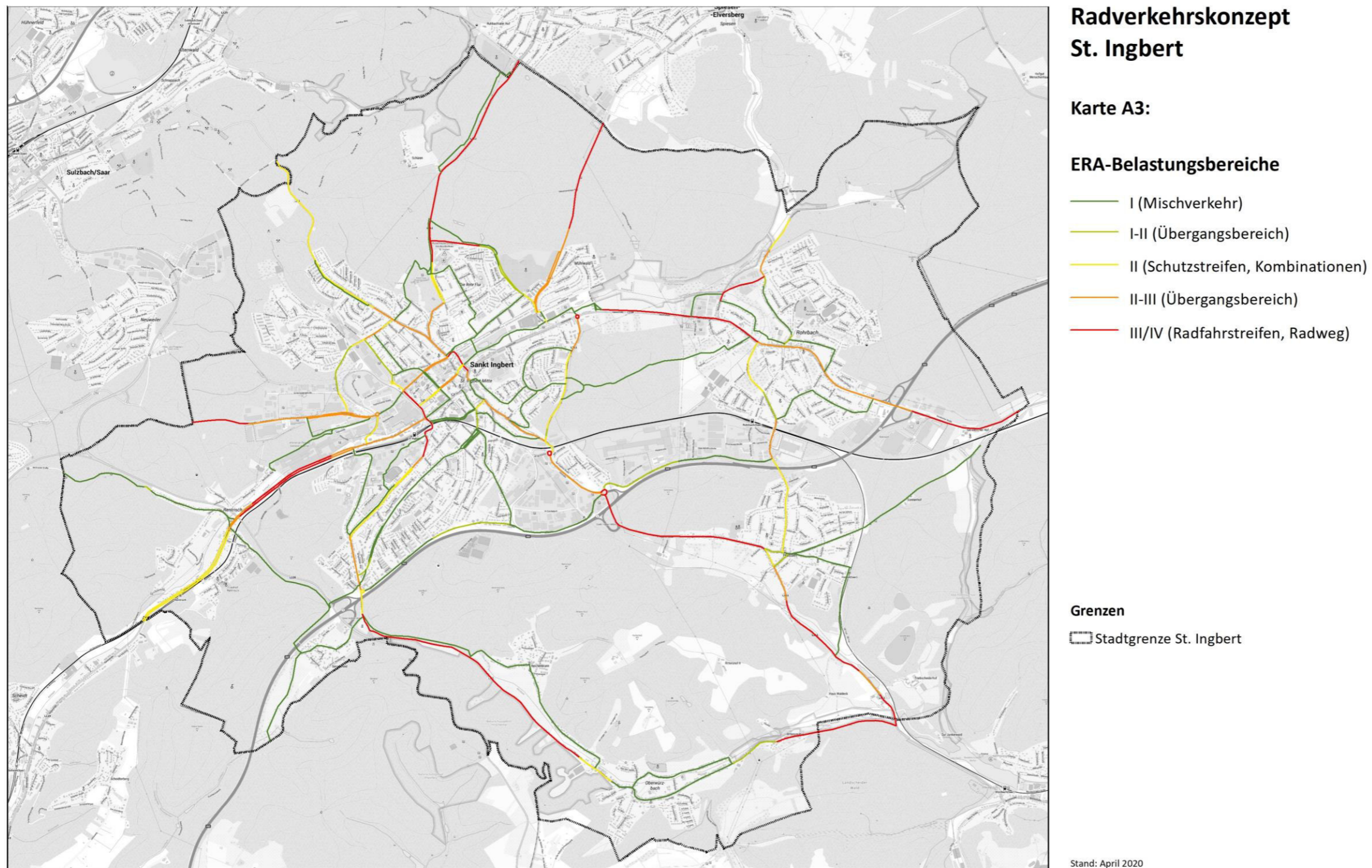
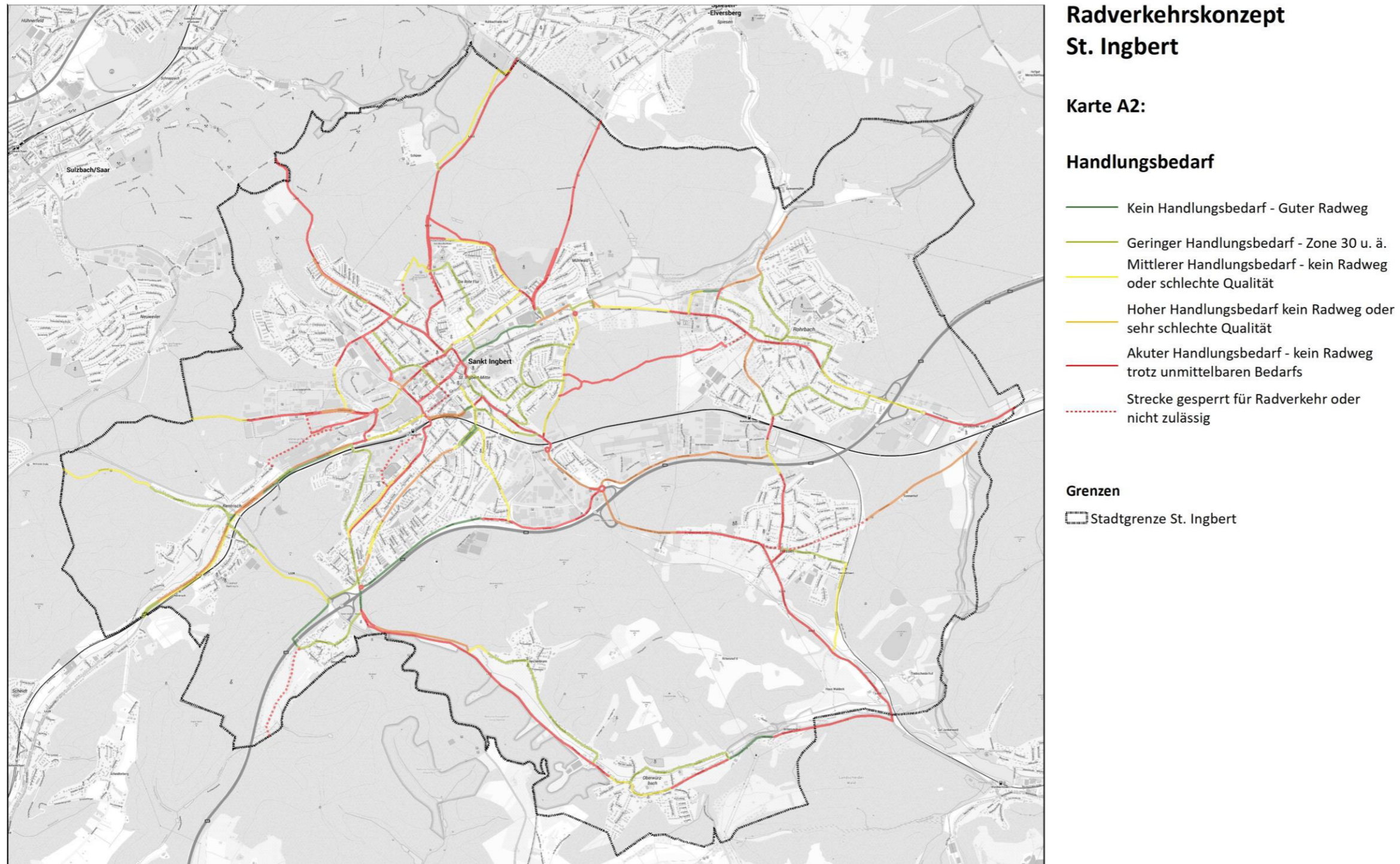


Abbildung 13: Karte Handlungsbedarfe



5.1.4 Detailmängel und Knotenpunkte

Neben der Untersuchung des Netzes sind bei der Bestandserhebung auch viele kleine Details erhoben und untersucht worden, die in der folgenden Karte (Abbildung 19) zusammengefasst sind. Dabei muss die Mängelanalyse sich auf eine Stichpunkterhebung (von Detailmängeln) beschränken und ist ausdrücklich keine allumfassende Gesamtübersicht der im St. Ingberter Stadtgebiet bestehenden Mängel im Radverkehr. Einen besonderen Schwerpunkt bildete die Untersuchung der Knotenpunkte, die als wichtige Netzelemente hohe Bedeutung für die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs haben.

Knotenpunkte

Kreisverkehre

Kreisverkehre sind in St. Ingbert in der Regel ohne separate Führungen für den Radverkehr ausgestattet. Dies liegt häufig daran, dass es weder im Zu- noch im Ablauf der Kreisverkehre eine Radverkehrsinfrastruktur gibt. Radfahrende fahren somit im Mischverkehr auf der Fahrbahn, was innerorts grundsätzlich zulässig und auch in den ERA vorgesehen ist, solange die Kfz-Verkehrsmengen nicht zu groß sind (siehe ERA-Belastungsbereiche). Häufig ist aber eine zu breite Ausführung der Einfahrbereichen, bzw. sogar das Anlegen von Schutzstreifen (siehe Abbildung 14, Kreisverkehr An der Kolonie) und Kreisfahrbahnen vorzufinden, so dass Kfz- und Radverkehr nebeneinander einfahren und fahren können. Daraus entsteht ein sehr hohes Gefahrenpotenzial, weil Radfahrende beim anschließenden Rechtsabbiegen der Kfz sehr schnell missachtet und dabei verletzt werden können. Besonders bei hohem Schwerverkehrsaufkommen ist dies sehr gefährlich. Außerdem weisen mehrere Kreisverkehre (z. B. Dudweilerstraße/ Alleestraße und Südstraße/ Ensheimer Straße) deutliche Längsrisse in der Kreisfahrbahn auf, die für einspurige Fahrzeuge eine hohe Sturzgefahr bedeuten.

Abbildung 14: Einfahrt in Kreisverkehr



Quelle: Planersocietät

Signalisierte Knotenpunkte

Auch signalisierte Knotenpunkte haben im Bestand im Zu- und Ablauf in den meisten Fällen keine Radverkehrsinfrastruktur und folglich auch keine eigenen Aufstellmöglichkeiten oder Signalisierungen für Radfahrende. Dies ist bis zu den festgesetzten Grenzen der ERA-Belastungsbereiche möglich. Besonders an größeren Kreuzungen, wie z. B. an der Kohlenstraße fehlen eigene Bereiche und Signalisierungen für den Radverkehr. Radfahrenden fällt so die Orientierung im Knotenpunkt schwer und der Radverkehr ist für den Kfz-Fahrenden nicht präsenter. Außerdem würden klare Führungen im Knoten die beobachteten Fehlnutzungen von Gehwegen und Fußverkehrsquerungen vermindern. Auffällig ist die fußgängerfeindliche Gestaltung vieler signalisierter Knoten, da das Queren in einem Zug durch zusätzliche Anforderungssampeln an den signalisierten und baulich

getrennten Kfz-Rechtsabbiegefahrstreifen verhindert wird. Ebenfalls auffällig ist, dass an einigen Knotenpunkten (z. B. Kaiserstraße / Schlachthofstraße) nicht alle Äste mit Furten für den Fußverkehr und Radverkehr ausgestattet sind, was zu empfindlichen Umwegen und Wartezeiten für nahmobile Verkehrsteilnehmende führt und das Ignorieren des Rotsignals befördert. Hier wird die Kfz-freundliche Gestaltung des Straßennetzes in St. Ingbert deutlich. Da auch unsichere Radfahrende häufig Fußverkehrsquerungen an Knotenpunkten nutzen, sind auch diese deutlich von den nachteiligen Gestaltungen betroffen.

Nichtsignalisierte Knotenpunkte

Die meisten nichtsignalisierten Knotenpunkte sind problemlos für den Radverkehr nutzbar, da hier in der Regel eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn vorliegt. Problematisch ist aus Sicht der Gutachter die hohe Zahl geparkter Fahrzeuge im Straßenraum, die die Sicht auch im Kreuzungsbe- reich maßgeblich verschlechtern. Dies wird z. B. im Verlauf der Josefstaler Straße deutlich. Eine farbliche Hervorhebung oder Aufpflasterung bevorrechtigter Radwege (im Verlauf von Vorfahrts- straßen) bei Kreuzungen oder Einmündungen untergeordneter Straßen findet nur vereinzelt statt (z. B. Albert-Weißgerber-Allee).

5.1.5 Konfliktpunkte und Gefahrenstellen

Konflikte mit dem Fußverkehr

Konflikte mit dem Fußverkehr sind auf schmalen gemeinsamen Geh- und Radwegen z. B. in Rich- tung Rentrisch oder im östlichen Teil der Gustav-Clauss-Anlage grundsätzlich zu erwarten, welche die ERA-Regelmaße stark unterschreiten. Verschärfend kommen hier die zahlreichen Engstellen hinzu. Aber auch bei getrennten Geh- und Radwegen, die jeweils sehr schmal sind, sind Konflikte zu erwarten, besonders wenn viele Zu-Fuß-Gehende die Wege nutzen (z. B. Albert-Weißgerber-Al- lee, Pfarrgasse, Wollbachstraße). Nicht für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen, wie die Post- straße, Kohlenstraße und Ludwigstraße befördern außerdem die ordnungswidrige Nutzung von Gehwegen durch Radfahrende. Fehlnutzungen von Fußverkehrsfurten sind wegen der fehlenden Berücksichtigung des Radverkehrs an vielen signalisierten Knotenpunkten zu erwarten und wurden im Rahmen der Erhebungen beobachtet.

Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr

Insgesamt häufiger sind aber Konflikte mit dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr, wie auch in der Bürgerbeteiligung deutlich wurde. Im ru- henden Verkehr z. B. stark verengte Radwege durch (ordnungswidrig) parkende Kfz auffällig, wie in Rentrisch. Aber auch haltender gewerbli- cher Lieferverkehr oder haltende private Kfz auf Rad- und Gehwegen sind regelmäßig zu beobach- ten. Besonders auffällig ist die Situation in der Ri- ckertstraße / Kaiserstraße, wo der Radweg

Abbildung 15: Halten auf dem Radweg



Quelle: Planersocietät

regelmäßig von haltenden Lieferfahrzeugen genutzt und dem Radverkehr damit vollständig entzogen wird (siehe Abbildung 15).

Insgesamt ist eine ausgeprägte Kultur des ordnungswidrigen Parkens und Haltens auf Geh- und Radwegen zu beobachten, die durch mangelndes Problembewusstsein und fehlende Kontrolle verursacht wird. Die massenhafte Ausweisung von Parken auf Gehwegen verschärft die bestehende Problematik (z. B. Josefstaler Straße), da ohnehin schmale Wege weiter verkleinert werden und eine Gewöhnung und Erwartungshaltung der Kfz-Fahrenden befördert wird.

Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr

Im fließenden Kfz-Verkehr sind die Konflikte weniger offensichtlich. In der Bürgerbeteiligung wurde berichtet, dass besonders in Tempo-30-Zonen und Wohnstraßen eine gewisse Aggression durch dichtes Auffahren und zu enges Überholen gegenüber dem Radverkehr besteht, wenn keine geeigneten Überholmöglichkeiten bestehen. Dies kann gutachterlich für einige Fälle bestätigt werden. In vielen Nebenstraßen verhindert zahlreiches und häufig alternierendes Parken, dass Radfahrende regelkonform überholt werden können (z. B. Neunkircher Weg). Nicht zwangsläufig als Konflikt, aber als Senkung der Attraktivität des Radfahrens, ist das Fehlen von Radwegen an Hauptverkehrsstraßen zu sehen. Das hohe Geschwindigkeitsgefälle zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sorgt für eine große empfundene Unsicherheit bei Radfahrenden und führt zu engen Überholvorgängen. Diese Situation wird durch Steigungen, z. B. an der Josefstaler Straße oder Dudweiler Straße verschärft.

Hindernisse und Barrieren

Viele Hindernisse und Barrieren erschweren das Radfahren in St. Ingbert. Besonders auf den bestehenden Radwegen führen eine Vielzahl an Einbauten, Bäumen und parkenden Kfz für Engstellen, die den Komfort und besonders die Sicherheit des Radverkehrs unnötig schmälern. Herausragende Beispiele sind die Baumscheiben auf dem benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweg an der Albert-Weißgerber-Allee, die den Weg auf weniger als 1,0 m verengen (ERA-Regelbreite: 3 m) und einen sicheren Begegnungsverkehr von Radfahren unmöglich machen (siehe Abbildung 16). Ähnliches lässt sich auch auf dem Radweg in Rentrisch und nach St. Ingbert beobachten, wo Bäume, Schildermasten, Beleuchtungsmasten und ordnungswidrig parkende Pkw die eigentlich ausreichenden Radwege oft unbenutzbar machen. Auch Umlaufsperrungen, wie in der Gustav-Clauss-Anlage und Poller schmälern den Komfort und die Attraktivität des Radverkehrs maßgeblich. In der Bürgerbeteiligung wurden außerdem die zahlreichen Treppen kritisiert, die entweder über keine oder unzureichende Rampen verfügen und somit harte Barrieren für den Radverkehr darstellen. Nicht überwindbare Treppen verhindern z. B. die Nutzung des bestehenden Weges vom Bahnhof in Richtung BBZ/ Ensheimer Straße.

Abbildung 16: Engstelle durch Baum



Quelle: Planersocietät

Fehlende Auflösungen und Einfädelungen

Wenn Radwege enden, ist eine sichere und klar verständliche Auflösung und Einfädelung auf die Fahrbahn erforderlich. Dies dient der Sicherheit und der Leichtigkeit des Radverkehrs. Radfahrende werden vom abrupten Ende vieler Radwege ohne bauliche oder markierte Weiterführung auf der Fahrbahn überrascht. Solche Auflösungen fehlen an einigen Stellen, z. B. auf der Saarbrücker Straße von Rentrisch in Richtung St. Ingbert oder bei der Auflösung des Zweirichtungswegs in der Albert-Weißgerber-Allee. Ebenso wichtig sind Querungshilfen in Ortseingangssituationen, wo einseitige Radwege von außerorts Enden und der Radverkehr die Fahrbahnseite innerorts wechseln muss, um nicht entgegen der Fahrtrichtung zu fahren. Dies ist z. B. am nördlichen Ortseingang an der Dudweilerstraße von Sulzbach erforderlich. Querungshilfen erleichtern das Queren der Fahrbahn, erhöhen die Sicherheit für den Radverkehr, unterbinden das ordnungswidrige Fahren auf dem Gehweg entgegen der Fahrtrichtung und verringern gleichzeitig das Tempo des Kfz-Verkehrs, weil sie eine klar erkennbare Ortseingangssituation schaffen.

Abbildung 17: Fehlende Einfädelung auf Fahrbahn



Quelle: Planersocietät

Beschilderung und Benutzungspflicht

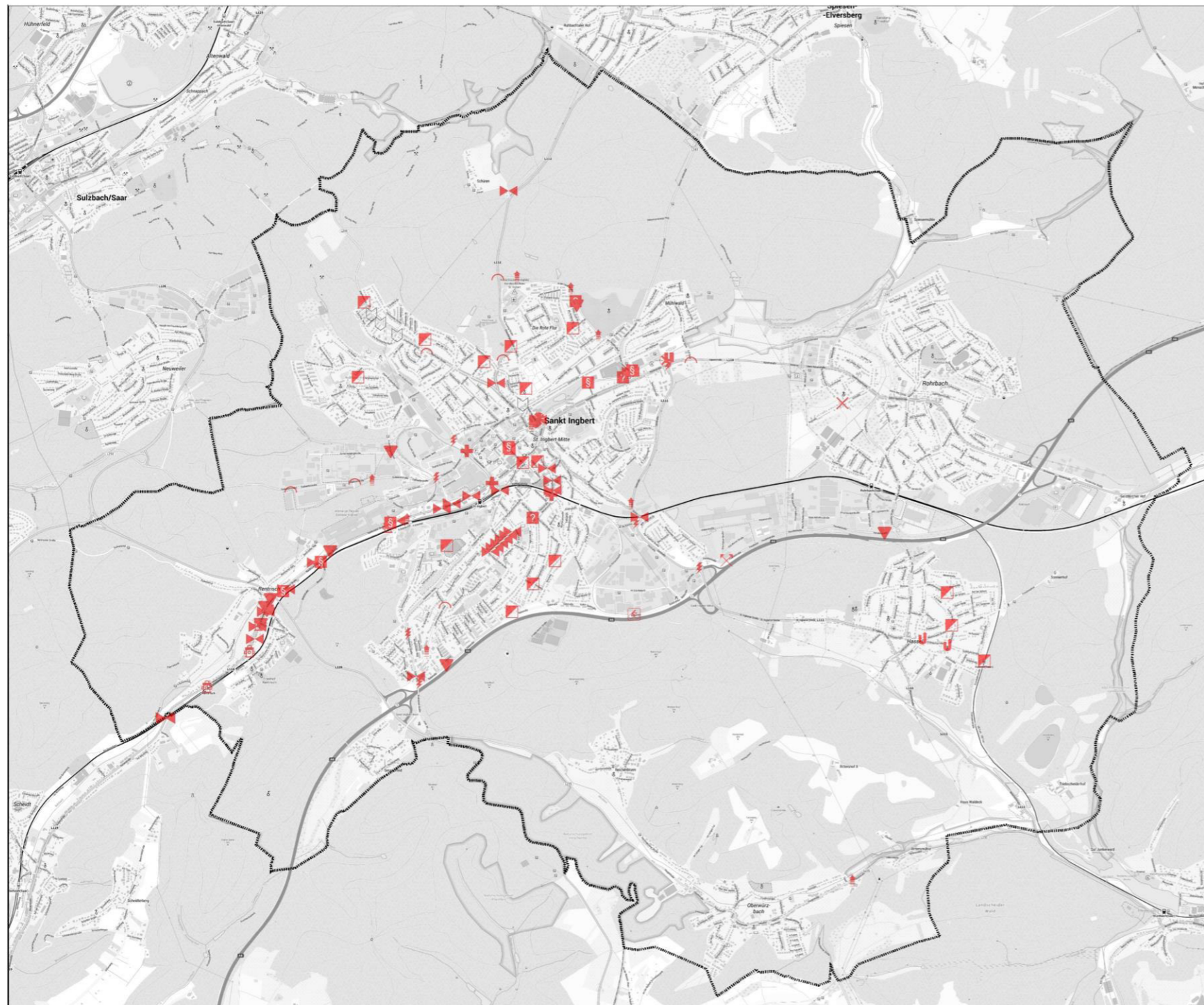
Bei einigen Radwegen ist zweifelhaft, ob die bestehende Benutzungspflicht wegen des Zustandes des Radwegs und des Kfz-Aufkommens zulässig ist. Dies ist z. B. der Fall in der Albert-Weißgerber-Allee (geringes Kfz-Aufkommen und Benutzungspflicht in Gegenrichtung), Auf der Spick (Benutzungspflicht in Tempo-30-Zone) und an der Saarbrücker Straße / Untere Kaiserstraße (beschädigter Weg mit zahlreichen Engstellen). Auch ist die Beschilderung mit der Benutzungspflicht nicht immer konsistent und verwirrend, wie z. B. am Radweg Wollbachstraße. Auch die Radwegweisung ist für den Alltagsverkehr noch nicht gut genug gelöst, da häufig nur über Freizeitrouten beschildert und zudem mehrere verschiedene Routen zum selben Ziel vorhanden sind. Für Nutzende und die Gemeinde gleichsam zweifelhaft in Fragen der Haftung ist die Nutzungspflicht, die sich aus dem Vorhandensein des StVO Zeichen 240, wie in Abbildung 18, ergibt. Beschilderungen dieser Art sind auch im Sinne der Verkehrssicherungspflicht des Baulastträgers zu überprüfen.

Abbildung 18: Benutzungspflicht auf der linken Fahrbahnseite



Quelle: Planersocietät

Abbildung 19: Karte Punktmängel



Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte A4:

Punktmängel

- Anordnung rechtlich nicht zulässig
- × Einbahnstraße nicht geöffnet
- ⊠ Einbauten auf Weg
- ◀▶ Engstelle
- ⊔ Fehlende Absenkung
- ⊗ Fehlende Auflösung Zweirichtung-/ Einrichtung
- ↑ Fehlende Ausfädelung Radweg auf Fahrbahn
- ⊛ Fehlende Beleuchtung
- ⊥ Fehlende Freigabe Gegenrichtung
- ▼ Fehlende Furtmarkierung
- ⊔ Fehlende Querungshilfe / Auflösung
- ? Führung unklar
- ⚡ Gefahrenstelle
- + Nachteilige Führung am Knotenpunkt
- ⊥ Poller / Umlaufsperr
- ⊠ Schutzstreifen fehlt
- ⊠ Treppe
- × Weg gesperrt
- ⊥ Zu großer Rampenwinkel

Grenzen

⊠ Stadtgrenze St. Ingbert

5.1.6 Besondere Konfliktbereiche (Knotenpunkte)

Maxplatz / Theodor-Heuss-Platz

Netzbedeutung und Status quo

Der Maxplatz ist die zentrale Schnittstelle im Radverkehrsnetz zwischen der Innenstadt und der Gustav-Clauss-Anlage. Durch die bestehende Unterführung ist eine schnelle Verknüpfung der beiden Stadträume gewährleistet. Gleichzeitig werden mit der Einbahnstraße Poststraße und der fehlenden Verknüpfung des Theodor-Heuss-Platzes mit der Unterführung Maxplatz die möglichen Fahrbeziehungen für den Radverkehr stark reduziert. Eine ebenerdige Querung des Theodor-Heuss-Platzes ist nicht möglich, da keine Signalisierung für querenden Rad- und Fußverkehr besteht.

Verkehrsführung und Verkehrsbelastung

Gustav-Clauss-Anlage:

- Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr, kein Kfz-Verkehr
- Im Bereich der Zufahrt zur Unterführung Mitbenutzung durch Kfz

Poststraße

- Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden (2 Fahrstreifen)
- Einbahnstraße nicht für den Radverkehr in Fahrtrichtung Süden / Innenstadt geöffnet
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung ca. 7.500 – 8.000 Kfz/d

Theodor-Heuss-Platz

- Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen (2+1 Fahrstreifen)
- Keine Radverkehrsführung
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung ca. 15.000 – 20.000 Kfz/d

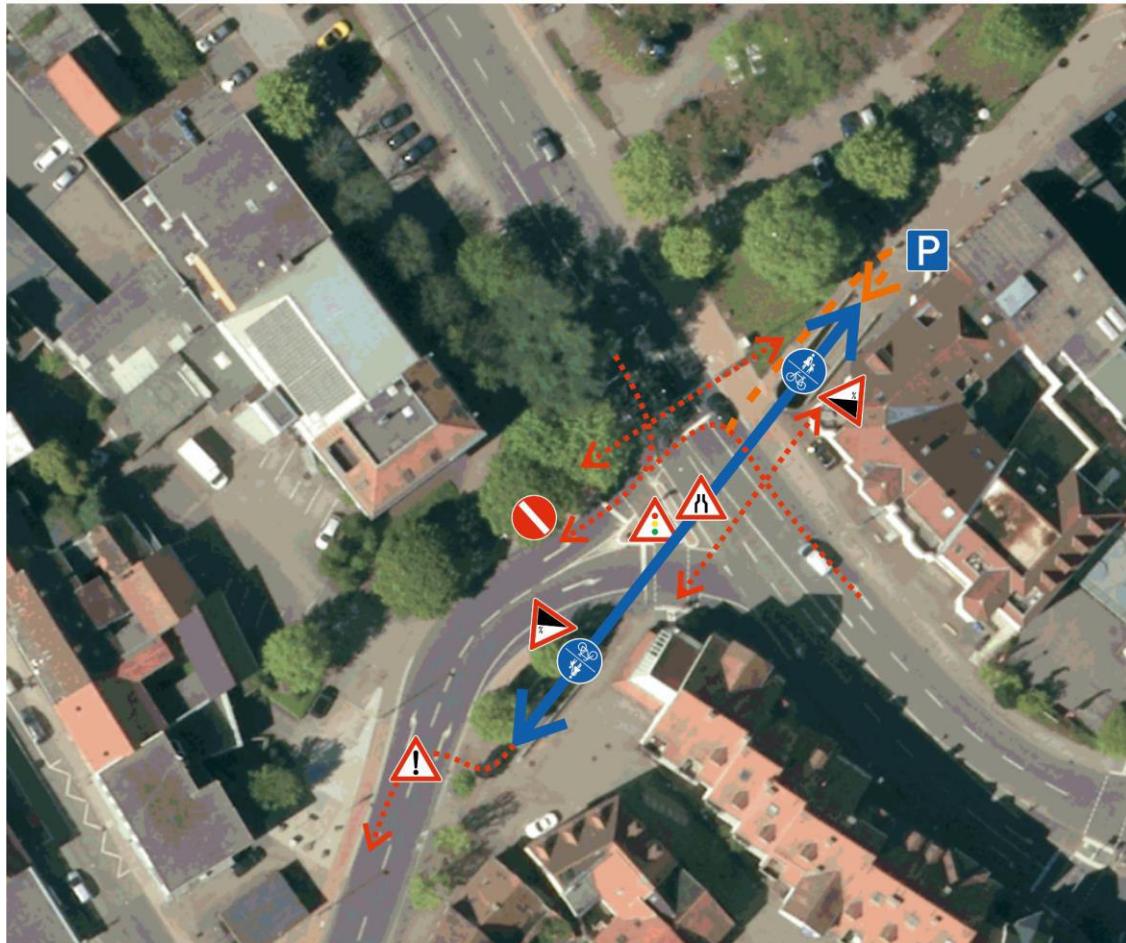
Unterführung Maxplatz

- Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
- Gesamtbreite Unterführung ca. 3,0 m

Besondere Problemstellen

- Fehlender abgesenkter Bordstein aus der Poststraße in die Unterführung Maxplatz
- Keine geordnete Radverkehrsführung aus der Gustav-Clauss-Anlage in die Innenstadt / Poststraße
- Unklare Radverkehrsführung vom Theodor-Heuss-Platz in Richtung Gustav-Clauss-Anlage und Unterführung Maxplatz (fehlender abgesenkter Bordstein und Beschilderung)
- Große Rampenwinkel der Unterführung Maxplatz
 - Nicht barrierefrei
 - Anstieg für Untrainierte zu steil
- Keine Einfahrmöglichkeit für Radverkehr vom Theodor-Heuss-Platz in die Poststraße

Abbildung 20: Karte Knotenpunkt / Unterführung Maxplatz



Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte DA 1
Knotenpunkt / Unterführung Maxplatz

Verbindungen

- Bestehende Verbindung Radverkehr
- - - Fehlende Verbindung Radverkehr
- - - Unklare Verbindung Radverkehr

Problemstellen

- Parkende Kfz behindern Radverkehr
- Starke Steigung in der Unterführung
- Verengung in Unterführung (ca. 3,0 m)
- Kollisionsgefahr Einfädelung auf Fahrbahn
- Anforderungssampel: keine Querung in einem Zug (v. a. Fußverkehr)

Josefstaler Straße / Ludwigstraße / Kohlenstraße

Netzbedeutung und Status quo

Der Knoten Ludwigstraße ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt des Radverkehrs zwischen der Innenstadt und den nördlichen Wohngebieten. Bisher ist keine der zum Knoten führenden Straßen mit einer Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet. Entsprechend wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, und es gibt keine weitere Infrastruktur für den Radverkehr wie bevorzugte Haltelinien oder aufgeweitete Aufstellbereiche. Die beiden Einbahnstraßen Ludwigstraße und Kohlenstraße (West) sind nicht für den Radverkehr geöffnet. Unsichere oder ortsfremde Radfahrende, die aus der Ludwigstraße in die Josefstaler Straße die Fußgängerampel nutzen wollen, können wegen der Anforderungsampel am nördlichen Ast nicht in einem Zug queren.

Verkehrsführung und Verkehrsbelastung:

Ludwigstraße

- Einbahnstraße nicht geöffnet für Radverkehr
- Keine Radverkehrsführung
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung ca. 3.500 – 4.000 Kfz/d

Kohlenstraße (West)

- Einbahnstraße nicht geöffnet für Radverkehr
- Keine Radverkehrsführung
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung ca. 13.000 – 13.500 Kfz/d

Josefstaler Straße

- Keine Radverkehrsführung
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung ca. 10.000 Kfz/d

Kohlenstraße (Ost)

- Keine Radverkehrsführung
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung ca. 14.500 Kfz/d

Besondere Problembereiche

- Anforderungsampel am Ast Kohlenstraße (Ost) → Josefstaler Straße verhindert Querung in einem Zug

Abbildung 21: Karte Knotenpunkt Ludwigstraße




Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte DA 2
Knotenpunkt Ludwigstraße

Verbindungen

- Bestehende Verbindung Radverkehr
- ⋯ Fehlende Verbindung Radverkehr
- - - Unklare Verbindung Radverkehr

Problemstellen

-  Anforderungssampel: keine Querung in einem Zug (v. a. Fußverkehr)

Rickertstraße / Poststraße

Netzbedeutung und Status quo

Der Knotenpunkt Rickertstraße / Poststraße ist der zentrale Knotenpunkt in der St. Ingberter Innenstadt. Als ein Mittelpunkt des Radverkehrsnetzes verfügt er bereits heute teilweise über eine Radverkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig wird die Bedeutung durch die nicht für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraße Poststraße und die schwierige Anschlusssituation des ungewöhnlichen Zweirichtungswegs in der südlichen Rickertstraße derzeit noch geschmälert. Die fehlende direkte Verbindung aus der Gustav-Clauss-Anlage in Richtung Innenstadt erschwert Radfahrenden das Befahren der Innenstadt und die Orientierung erheblich.

Verkehrsführung und Verkehrsbelastung

Rickertstraße (Süd)

- Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)
- Einbahnstraße für Kfz (ein Fahrstreifen)
- Nicht zulässiger benutzungspflichtiger Zweirichtungsweg

Poststraße (Ost) West

- Einbahnstraße (zweistreifig) nicht geöffnet für Radverkehr
- Keine Radverkehrsführung
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung Poststraße Ost ca. 7.500 – 8.000 Kfz/d
- Verkehrsbelastung Poststraße West ca. 4.500 – 5.000 Kfz/d

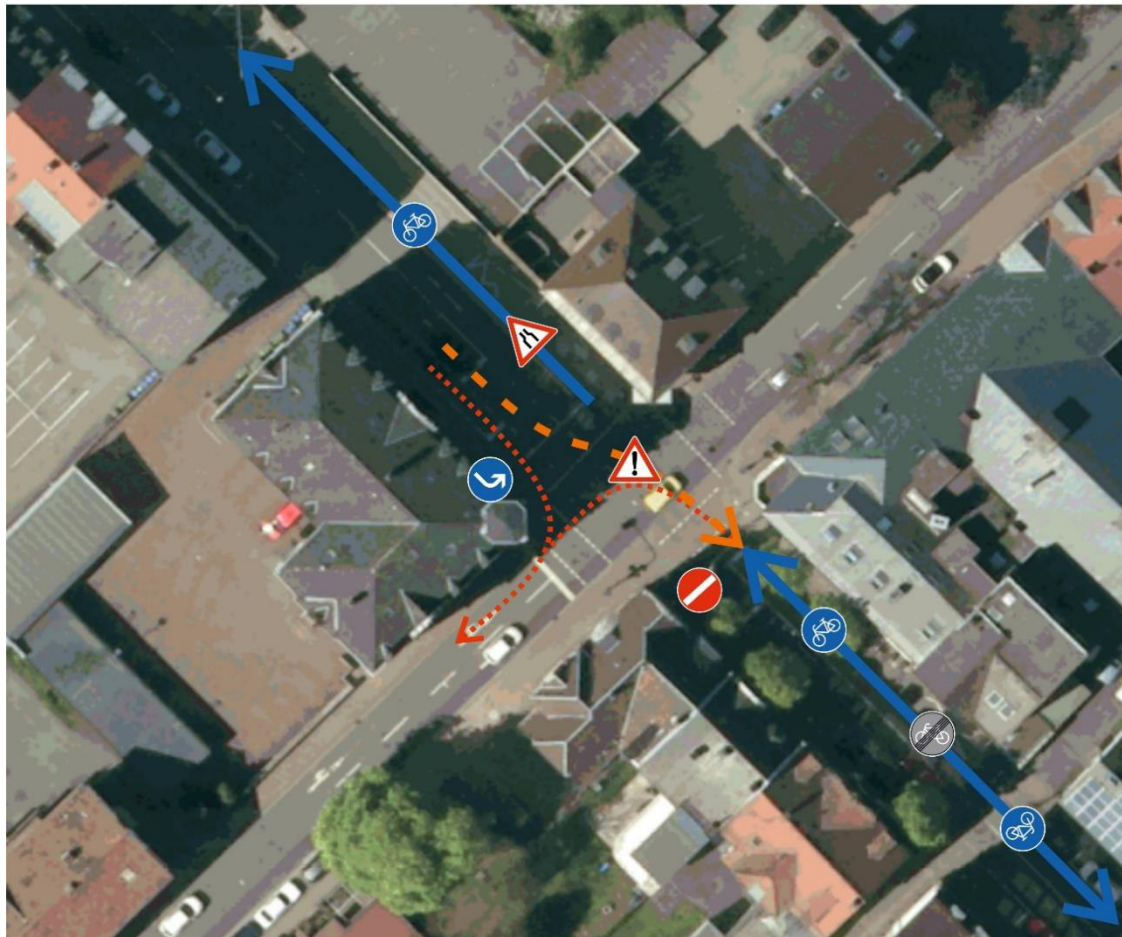
Rickertstraße (Nord)

- Sehr schmaler Radfahrstreifen (< 1,0 m) in Fahrtrichtung Norden
- Keine Radinfrastruktur in Fahrtrichtung Süden
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsbelastung Poststraße West ca. 4.500 – 5.000 Kfz/d

Besondere Problembereiche

- Der Radverkehr von Norden nach Süden kreuzt beim Einfahren auf den Zweirichtungsweg in der südlichen Rickertstraße die geradeausfahrenden Kfz in die nördlichen Rickertstraße. Diese sehr unübliche Verkehrsführung stellt ein erhebliches Risiko für Radfahrende dar.
- Vorgeschriebene Fahrtrichtung links in die Poststraße, die in diesem Streckenabschnitt als Einbahnstraße geführt wird
- Rechtlich unklare Situation aus der Situation vor Ort. StVO Zeichen 267 Einfahrt Verboten und die Radwegeführung in beide Fahrtrichtungen und dem StVO Zeichen 295 Breitstrich. Rechtlich ist unklar, auf welche Situation sich das Einfahrtsverbot bezieht, und ob die durchgehende Nutzung der Rickertstraße aus nördlicher Richtung in Fahrtrichtung Süden möglich ist.

Abbildung 22: Karte Knotenpunkt Rickertstraße / Poststraße






Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte DA 3
Knotenpunkt Rickerstraße

Verbindungen

- Bestehende Verbindung Radverkehr
- - - Fehlende Verbindung Radverkehr
- - - Unklare Verbindung Radverkehr

Problemstellen

-  zu enger Radfahrstreifen (< 1,0 m)
-  Kollisionsgefahr Fahrrad - Kfz
-  Radweg nicht zulässig (Tempo-20-Zone)

5.2 Bestandsaufnahme und Analyse der Serviceangebote und flankierenden Elementen

Für einen attraktiven Radverkehr braucht es neben der Radwegeinfrastruktur begleitende Angebote. Essentiell für das Fahrradfahren ist es, das Rad auch sicher und komfortabel am Wohnort und am Ziel abstellen zu können. Fahrradparker sind heute in geringem Umfang im Stadtgebiet vorhanden. Das größte Angebot existiert am Bahnhof von St. Ingbert. Die Anlage ermöglicht ein sicheres und den Vandalismus hemmendes Anschließen der Fahrräder. Zusätzlich sind Teilbereiche überdacht (vgl. *Abbildung 24*). Ebenfalls sind Fahrradboxen zum ganzheitlichen Schutz von hochwertigen Fahrrädern vorhanden. Die Angebote zum Fahrradparken liegen heute abseitig. Aus der Innenstadt muss das Bahnhofsgebäude umfahren werden. Auch ist die soziale Kontrolle heute nur unzureichend herzustellen. Durch den Bewuchs ist die Anlage vom Vorplatz und den Parkplätzen nicht gut einsehbar.

Wie am Bahnhof St. Ingbert existieren ebenfalls Fahrradboxen am Bahnhof Rohrbach. In der Analyse des weiteren Stadtgebiet fällt auf, dass Parkmöglichkeiten nicht systematisch im Stadtgebiet verteilt sind. Auffallend ist die lückenhafte Ausstattung der Schulstandorte und Sportstätten im gesamten Stadtgebiet von St. Ingbert mit seinen Stadtteilen. Komplett ohne Parkmöglichkeiten ist zum Zeitpunkt der Erhebung unter anderem der Bahnhof Rentrish, die DJK Sportstätte mit Gaststätte und der Standort der Realschule im Stadtteil Rohrbach. Sind Vorrichtungen zum Parken von Fahrrädern vorhanden, genügen diese überwiegend nicht dem aktuellen Stand der Technik. In der Kernstadt, sowie in den Stadtteilen sind häufig Fahrradparker installiert, in die das Vorderrad eingeklemmt werden muss. Von Vorderradklemmen gehen für das Fahrrad Beschädigungs- und Vandalismusrisiken aus. Das eingeklemmte Lauf- rad kann durch Umknicken zerstört werden. Sind Fahrradparker vorhanden ist die quantitative Ausstattung meist unterhalb empfohlener Grenzwerte, so stehen z. B. im Stadtteil Oberwürzbach an der Oberwürzbachhalle vier Anlehnbügel zur Verfügung. Das Angebot an Fahrradparkmöglichkeiten muss somit systematisch aufbereitet und umgesetzt werden. Eine Übersicht der Fahrradparker im Erhebungsbereich

Abbildung 24: Fahrradparker am Bhf. St. Ingbert



Quelle: Planersocietät

Abbildung 23: Serviceeinrichtung Schlauchautomat



Quelle: Planersocietät

sowie deren Auslastung im Januar 2020¹ findet sich in der Karte zum Fahrradparken (siehe Abbildung 25).

Neben Fahrradparkern gibt es vereinzelt weitere Serviceelemente und Einrichtungen für den Radverkehr. In Branchenverzeichnis der Stadt werden zwei Fahrradfachgeschäfte mit Werkstatt gelistet. Im Umfeld dieser Werkstätten existieren Angebote zum Erwerb von Fahrradschläuchen. Mit den umgebauten Zigarettenautomaten wird rund um die Uhr die Möglichkeit für eigenständige Reparaturen geboten (siehe Abbildung 23). In der Bürgerbeteiligung wurde auf das Reparatur-Café der Volkshochschule hingewiesen, in dem auch Fahrräder repariert werden können. Dieses Angebot sei nicht ausreichend bekannt und werde noch nicht für Fahrräder genutzt. Im Zusammenhang mit der geringen Anzahl der Händler im Stadtgebiet wurde außerdem angemerkt, dass die Fahrradwerkstätten bevorzugt Reparaturen durchführen würden und Wartung und Serviceleistungen mit Verweis auf Auslastung absagen oder verschieben würden. Eine regelmäßige, professionelle Wartung ist bei hochwertigen Fahrrädern, besonders bei elektronischen Hilfsmotoren, empfehlenswert. Durch die Anwesenden wird ein Angebot durch die städtische Gesellschaft für Beschäftigung und Qualifizierung (GBQ) für kleine Wartungs- und Serviceangebote rund ums Fahrrad angeregt.

Intermodalität

Den typischen Aktionsradius des Verkehrsmittels Fahrrad kann der Nutzer erweitern, indem er auf die Angebote des Umweltverbunds zurückgreift. Dazu sind Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern nötig, oder Regelungen zur Nutzung. Heute erfüllen diese Schnittstellenfunktion große (Bahn-)Haltestellen des ÖPNV. In St. Ingbert ist neben dem Bahnhof in der Kernstadt der Rendezvous-Platz Ansatzpunkt für die Vernetzung von Mobilitätsangeboten. Am Rendezvous-Platz, wie am Bahnhof steht jeweils ein Carsharing-Fahrzeug. Weitere Sharing-Angebote z. B. Bike-Sharing stehen im Stadtgebiet nicht zur Verfügung. Auch klassische Verleihangebote für Fahrräder sind bei der Erhebung nicht offensichtlich anzutreffen.

Das Fahrrad kann im saarVV in den Zügen mitgenommen werden. Kostenfrei ab 9.00 Uhr und davor für den Preis eines Kinderfahrtscheins, wenn es die Platzverhältnisse im Fahrzeug zulassen. Ob im Fahrzeug Platz ist, entscheidet im Einzelfall das Fahrpersonal. Die Barrierefreiheit aller Bahnhöfe im Stadtgebiet ist nicht vollständig gegeben, so dass auch Gruppen von Radfahrenden(-reisenden) ohne größeren Zeitverlust Gleiswechsel vollziehen könnten.

1 Das Ergebnis der Erhebung wird durch die Anmerkungen im Radcafé auch für die Sommermonate gestützt.

Abbildung 25: Karte Fahrradparken St. Ingbert – Aufnahmezeitpunkt Januar 2020



Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte PA:


Analyse Fahrradparken

- Fahrradparken vorhanden
- Fahrradparken fehlt
-  Anlehnbügel mit Vorderradhalter
-  Anlehnb. + Vorderradh. überdacht
-  Vorderradhalter
-  Vorderradhalter überdacht
-  Anlehnbügel
-  Fahrradboxen

Auslastung

- 0-25 %
- 25-50 %
- 50-75 %
- 75-100 %
- unbekannt

Grenzen

-  Stadtgrenze St. Ingbert



5.3 Fazit: Festgestellte Mängel und Entwicklungspotenziale

Die Analyse zeigt eine systematische Vernachlässigung des Verkehrsmittels Fahrrad im Stadtgebiet von St. Ingbert. Von den vorangegangenen Planungen des Radverkehrskonzeptes 2004 wurden im Stadtgebiet zu wenige umgesetzt, so dass das Fahrrad als Verkehrsmittel weiterhin marginalisiert wird. Aktuell gibt es in St. Ingbert kein zusammenhängendes ausgebautes Netz aus einer guten Fahrradwegeinfrastruktur, keine systematische, flächendeckende Ausrüstung mit Parkmöglichkeiten für das Fahrrad und nur wenige Serviceleistungen, wie Fahrradkarten, oder Beratungsleistungen innerhalb eines Mobilitätsmanagement. Aktuelle Entwicklungen, wie das Aufkommen von Lastenfahrrädern und weitere Formen der Mikromobilität, wie z. B. Leih-Roller-, oder Leih Scooter, treffen die Stadt unvorbereitet.

Besondere Herausforderung für St. Ingbert ist, dass die Radnutzung im Saarland und den angrenzenden Nachbargemeinden ebenfalls unterdurchschnittlich im Ländervergleich ausfällt, so dass eine Vorreiterrolle eingenommen werden muss, die auch gegenüber Nachbargemeinden und dem Nutzungsverhalten deren Bewohnern durchgesetzt werden muss.

Eine Abkehr von der kraftfahrzeugdominierten Verkehrsplanung muss dabei außer Frage stehen, da hier die wesentlichen Stellschrauben sind (Raumbedarf, Gestaltung von Knotenpunkten etc.).

6 Maßnahmenkonzept

Mit dem Maßnahmenkonzept wird die Basis für eine schrittweise Verbesserung des Radverkehrs in St. Ingbert geschaffen. Die Maßnahmen sind als gutachterliche Vorschläge auf konzeptioneller Ebene auf Basis der zur Verfügung gestellten und erhobenen Daten zu verstehen. Für Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Radwege), flankierende infrastrukturelle Elemente (z. B. Fahrradparken), Service und Kommunikation sind in Kapitel 6.1 übersichtsartige Steckbriefe zu Maßnahmenfeldern vorhanden. Die Auflistung und Verortung der infrastrukturellen Maßnahmen erfolgen in Kapitel 6.2. Detaillösungen für die drei vertieft untersuchten Knotenpunkte mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr finden sich in Kapitel 6.3.

Die Maßnahmen umfassen das komplette Stadtgebiet und sind systematisch für die Entwicklung eines zusammenhängenden und gut nutzbaren Radverkehrsnetzes auf Basis der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen entwickelt worden. Bei den zu Grunde liegenden Daten, z. B. zur Fahrbahnbreite kann auf konzeptioneller Ebene aber noch keine Umsetzungsgarantie gegeben werden. Die Umsetzbarkeit ist deswegen von der Fachverwaltung mit der umsetzungsreifen Ausarbeitung nachzuweisen. Die Entscheidung zur Umsetzung obliegt den politischen Gremien, vor allem bei der weitergehenden Abwägung möglicher Varianten oder zwischen den Belangen verschiedener Verkehrsmittel (siehe dazu Klimaschutzteilkonzept St. Ingbert).

6.1 Maßnahmenfelder

Der Radverkehr wird als System gefördert, welches ganz unterschiedliche Handlungsfelder umfasst, vom Bau und Ertüchtigung von Radwegen über das Fahrradparken bis hin zu Service, Kommunikation und Verkehrssicherheit. Die folgenden Handlungsfelder decken mit ihren Unterkategorien diese Vielfältigkeit der Radverkehrsförderung ab und passen sich gleichzeitig der Systematik des Klimaschutzteilkonzeptes an, um eine Integration der Radverkehrsförderung in die gesamte Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung zu gewährleisten. Dies betrifft auch entsprechende Angaben zur Umsetzungsdauer, dem Kostenaufwand, den Akteuren und der Priorität von Maßnahmenfeldern.

B 1: Radverkehrsnetz

Der Ausbau des Radverkehrsnetzes ist der erste Baustein in der Förderung des Radverkehrs in St. Ingbert. Bei der Beteiligung von Politik und Bürgerschaft und durch die gutachterliche Bestandsaufnahme wurde deutlich, dass es an einer guten Radverkehrsinfrastruktur mangelt. Da diese die Grundvoraussetzung für mehr Radverkehr ist, wird ein Ausbau dringend erforderlich. Wegen der verschiedenen Facetten ist das Handlungsfeld Radverkehrsnetz in weitere Unterbereiche unterteilt. Zwei einleitende Exkurse geben vorab einen Überblick zur Methodik der Maßnahmenentwicklung unter den anspruchsvollen topographischen, verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen in St. Ingbert.

Exkurs Radwegeführung in Abschnitten mit Steigung

Steigungen machen das Radfahren unattraktiver. Meschik identifiziert Steigungen mit bis zu 6 % als akzeptabel für den Alltagsverkehr, die ERA definieren 5 % als starke Steigung. Gehen Steigungen darüber hinaus, sinkt die Wahrscheinlichkeit das Fahrrad für alltägliche Wege zu nutzen (vgl. Meschik 2008: 23). Trotz des negativen Effektes von Steigungen, gibt es Kommunen in bewegter Topographie mit einem deutlich höheren Radverkehrsanteil an den alltäglichen Wegen als St. Ingbert (z. B. Heidelberg oder Jena). Besonders in Kommunen mit starker Topographie kaufen die Menschen außerdem vermehrt elektrisch unterstützte Fahrräder, welche die Anstrengung an Anstiegen stark verringern. Mit geschickter Planung und unter Nutzung des technischen Fortschritts bei den elektrisch unterstützten Fahrrädern, kann der topographische Standortnachteil in St. Ingbert ausgeglichen werden:

- Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes in der Innenstadt, an bedeutenden Zielen der Stadt und am Arbeitsplatz ermöglichen Pendelnden und Radreisenden das Laden des Pedelecs
- E-Lastenradförderprogramme machen komfortable, aber teure E-Lastenräder für Familien (mit Kindern) erschwinglich
- Prioritär sind Oberflächen auf Steigungs- und Gefällestrecken im Alltagsnetz zu ertüchtigen und falls notwendig verkehrssichere Asphaltdecken herzustellen, da mit dem Gefälle eine erhöhte Unfallgefahr einhergeht. In den Streckenabschnitten sind weitere Maßnahmen zur Unfallvermeidung umzusetzen, wie z. B. eine ausreichende Beleuchtung, um Alleinunfällen bei Dämmerung vorzubeugen, ausreichende Kurvenradien und Sichtbeziehungen und die Hindernisfreiheit (Poller, Masten, Umlaufsperrern etc.).

Steigungs- und Gefällestrecken an Straßen erfordern die besondere Berücksichtigung des Radverkehrs. Vorzuziehen sind bergauf separierte Radwege oder breite Radfahrstreifen, weil der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz und Fahrrad sehr hoch ist, und Radfahrende wegen der Pendelbewegung mehr Platz benötigen. Auch eine Freigabe ausreichend breiter Gehwege (mindestens 2,5 m) für den Radverkehr ist sinnvoll, da der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Rad und Fußverkehr hier gering ist. Können keine baulich getrennten Radwege angelegt werden, wird die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h vorgeschlagen. Bei sehr hohen Kfz-Belastungen auf der Fahrbahn werden alternative Routenführungen für die Fahrtrichtung bergan geprüft. Bergab ist das Tempo des Radverkehrs deutlich höher, sodass bei Tempo 30 ein Mitschwimmen im Kfz-Verkehr in der Regel möglich ist. Schmale Radwege oder die Mischung mit dem Fußverkehr sollten wegen des hohen Tempos und der Unfallgefahr bergab vermieden werden. Bei den vorhandenen geringen Straßenquerschnitten wird die Möglichkeit genutzt asymmetrische Radverkehrsinfrastruktur anzulegen, um auch im Gefälle ein Grundangebot bereitstellen zu können. Möglichst breite Schutzstreifen bergan werden mit Piktogrammketten bergab und Tempo 30 kombiniert.

Exkurs Radwegführung bei geringen Straßenraumquerschnitten

St. Ingbert ist historisch geprägt von engen Straßenquerschnitten. Heute wird ein Großteil des geringen Raums zwischen der Bebauung vom ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr genutzt und dominiert. Die Folge sind schmale Gehwege, deutlich unterhalb des Standes der Technik und fehlende oder zu schmale Radwege, Schutzstreifen und Radfahrstreifen.

Um dennoch sichere und komfortable Verbindungen für den Radverkehr zu schaffen, werden in den Maßnahmen Hauptverkehrsstraßen mit sehr schmalen Straßenquerschnitten ohne Ausbaupotenzial nach Möglichkeit vermieden und Radverkehrsführungen z. B. mit Fahrradstraßen über besser geeignete Erschließungsstraßen gewählt (z. B. Marienstraße, Hasseler Pfad, Gustav-Clauss-Anlage). Wenn diese Vorgehensweise nicht möglich ist, weil Hauptverkehrsstraßen wichtige Funktionen für den Radverkehr haben oder Nebenstrecken sehr umwegig sind, werden aus gutachterlicher Sicht einschneidende Maßnahmen erforderlich. Eine sichere Führung des Radverkehrs erfordert auf engen Straßen mit viel Kfz-Verkehr nach den aktuellen ERA-Regelungen in St. Ingbert eine Einschränkung des Kfz-Verkehrs. Nötig sind die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und die Nutzung von bestehenden Fahrstreifen und Parkplätzen für Radwege, Schutzstreifen und Radfahrstreifen. Ohne diese Maßnahmen ist auf den stark belasteten Straßen keine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr zu erzielen. Die Anordnung von Tempo 30 senkt die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Kfz und Radverkehr und erhöht massiv die Verkehrssicherheit. Der Wegfall von Fahrstreifen und Parkplätzen ermöglicht räumlich erst den Bau der dringend benötigten Radverkehrsinfrastruktur.

Selbst mit den genannten Einschränkungen des Kfz-Verkehrs ist unter den gegebenen räumlichen Bedingungen häufig noch keine qualitativ hochwertige Infrastruktur für den Radverkehr zu realisieren. Vielmehr sind es an die spezielle Situation angepasste Lösungen, die auch die Topographie mit einbeziehen. Wegen des geringen verfügbaren Raums werden z. B. statt der erforderlichen Radwege oder Radfahrstreifen nur Schutzstreifen bergauf in Kombination mit Mischverkehr oder Piktogrammketten bergab empfohlen.

Obwohl versucht wurde mit den vorgeschlagenen Maßnahmen möglichst geringe Auswirkungen auf andere Verkehrsarten zu verursachen, sind sie mit hohen Opportunitätskosten verbunden. Die Umsetzung der gutachterlichen Maßnahmenvorschläge erfordert mutige Entscheidungen zugunsten der Nahmobilität. Diese Entscheidung und die Abwägung sind von den politischen Gremien vorzunehmen.

Qualifizierung und Modernisierung vorhandener Radverkehrsinfrastruktur		B1.1	
<i>Beschreibung</i>	<p>Die bestehenden Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen entsprechen häufig nicht dem Stand der Technik. Zu geringe Breiten, fehlende Abstände zu parkenden Kfz, schlechte Oberflächen und zahlreiche Hindernisse auf Radwegen machen das Radfahren unsicher und wenig attraktiv.</p> <p>Hier wird angesetzt und die vorhandenen Wege für den Radverkehr gemäß den Vorgaben aus den ERA modernisiert und verbreitert. Die modernisierte Radinfrastruktur bildet das Rückgrat des Radverkehrsnetzes, welches mit den Lückenschlüssen aus den Handlungsfeldern B1.2 und B1.3 zu einem vollständigen Netz verknüpft wird. Bei fehlendem Raum für den Ausbau von Bestandsradwegen ist das Senken der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Wegfall von Parkplätzen zu Gunsten des Radverkehrs zu prüfen.</p> <p>Im Rahmen der Anpassung der Führungsformen sind auch die Knotenpunkte zu betrachten und sichere Möglichkeiten für den Radverkehr zu schaffen.</p>		
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbreiterung von Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen ▪ Erneuerung des Wegebelaags bei schlechten Oberflächen ▪ Einbau von Asphaltdecken anstatt von Pflaster oder wassergebundenen Oberflächen ▪ Aufhebung von Benutzungspflichten, wo diese nicht gerechtfertigt sind ▪ Einbau von Beleuchtung ▪ Beseitigung oder bessere Kennzeichnung von Hindernissen auf Radwegen: Falschparker, Beleuchtungsmasten, Schildermasten, Bäume, Poller ▪ Senkung der Höchstgeschwindigkeit zur Vermeidung von Konflikten ▪ Vorbereitung des möglichen Radschnellwegs in Richtung Saarbrücken ▪ (Rot)Markierung von Furten und Absenken von Bordsteinkanten 		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsdauer</i>	langfristig
<i>Kostenaufwand</i>	hoch	<i>Priorität</i>	hoch

Lückenschluss innerorts

B1.2

<i>Beschreibung</i>	<p>Bei der Bestandsaufnahme und im Beteiligungsverfahren wurden zahlreiche Netzlücken – also Abschnitte im Netz ohne Radinfrastruktur – im zukünftigen Radwegenetz festgestellt. Dies betrifft sowohl Abschnitte in kommunaler Baulast als auch in der Baulast des Landes.</p> <p>Für die jeweiligen Führungsformen wurde das Gefahrenpotenzial anhand der Kfz-Belastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Übersichtlichkeit der Führung auf den Streckenabschnitten ermittelt. Hieraus wurde die empfohlene Führungsform für den Radverkehr entwickelt unter besonderer Berücksichtigung der Topographie und schmalen Straßenquerschnitte (siehe Exkurse). Da diese Maßnahmen sehr kostenintensiv sein können und mit Eingriffen in die Gesamtverkehrsführung verbunden sind, wurden im Vorfeld alternative Führungen geprüft. Innerorts stehen Markierungslösungen wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen zur Verfügung, die hier intensiv genutzt werden. Häufig handelt es sich um Maßnahmen, die einen hohen finanziellen und zeitlichen Aufwand erfordern. Bei umfassenderen Maßnahmen sind die Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen. Maßnahmen, die die Kommune in ihrer eigenen Zuständigkeit durchführen kann, sind prioritär umzusetzen.</p>		
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung von Fahrradstraßen (z. T. Anpassung der Fahrbahnbreite)² ▪ Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr ▪ Markierung von Piktogrammketten auf der Fahrbahn ▪ Schutzstreifen, die nur im Bedarfsfall von Kfz überfahren werden dürfen ▪ Radfahrstreifen, die nicht von Kfz überfahren werden dürfen ▪ Gemeinsame- und getrennte Geh- und Radwege ▪ Ggf. Temporeduktion und Wegfall von Parkplätzen ▪ Grunderwerb für Radverkehrsanlagen 		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	langfristig
<i>Kostenaufwand</i>	hoch	<i>Priorität</i>	hoch

² Zum Thema Fahrradstraßen siehe Leitfaden im Anhang

Lückenschluss außerorts

B1.3

<i>Beschreibung</i>	<p>Wie innerorts sind auch auf vielen Radverbindungen außerorts keine adäquaten Radwege vorhanden. Dies birgt bei den hohen Geschwindigkeiten außerorts eine hohe Gefahr für den Radverkehr und wirkt abschreckend. Besonders die Verbindungen in die Ortsteile weisen Lücken auf. Außerorts sind vermehrt klassifizierte Straßen betroffen, die in der Baulast des Landes liegen. Dies erfordert eine enge Abstimmung mit dem Land und den Nachbarkommunen.</p> <p>Im Gegensatz zur Führung innerorts stehen außerorts rechtlich keine Markierungslösungen, wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen, zur Verfügung. Der Einsatz von Fahrradstraßen ist nur auf nachrangigen Straßen denkbar. Deswegen werden in der Regel gemeinsame Geh- und Radwege empfohlen, die aber einen hohen finanziellen Aufwand und einen ggf. umständlichen Grunderwerb erfordern. Deswegen wurden bei der Maßnahmenplanung immer auch Alternativrouten, z. B. über Feld- und Waldwege, geprüft und in der Bürgerbeteiligung abgestimmt. Unter Berücksichtigung der Topographie, der sozialen Sicherheit und Kontrolle sind in der Regel dennoch Führungen auf baulichen Radwegen an klassifizierten Straßen gewählt worden.</p>		
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung von Fahrradstraßen außerorts ▪ Bau von gemeinsamen Geh- und Radwegen ▪ Ausbau von Forstwegen und Waldwegen ▪ Grunderwerb für Radverkehrsanlagen 		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	langfristig
<i>Kostenaufwand</i>	hoch	<i>Priorität</i>	mittel

Definition von Radvorrangrouten / Radschnellverbindungen

B1.4

<i>Beschreibung</i>	<p>Mit dem Fahrrad und besonders Pedelec lassen sich bei günstiger Planung größere Distanzen schnell zurücklegen. So wird das Pendeln zum Arbeitsplatz komfortabel und zügig möglich. Das beste Instrument, um schnellen Radverkehr zu ermöglichen, wird unter den Begriffen Radschnellverbindung oder Radkomfortroute (in Saarbrücken) diskutiert. Diese qualitativ hochwertige Verbindung ist vor allem in Richtung Saarbrücken denkbar (1.). Sie wird ergänzt durch weitere schnelle Achsen durch das Stadtgebiet mit einem niedrigeren Standard (2., 3.)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radschnellverbindung nach Saarbrücken (Ost-West-Achse): Aus Saarbrücken liegen Planungen für eine Radkomfortroute bis Scheidt vor. In St. Ingbert bietet sich topographisch und stadtstrukturell eine Verlängerung über die Achse Kaiserstraße / Gustav-Clauss-Anlage / Kaiserstraße bis Rohrbach an. Die Innenstadt wird an eine hochwertige Radinfrastruktur angebunden. 2. Nord-Süd-Achse: Für die weitere schnelle Erschließung des Stadtgebietes bietet sich prioritär die Josefstaler Straße / Marienstraße / Pfarrgasse / bis nach Hassel an. Da hier die schnelle innerstädtische Erschließung im Vordergrund steht, ist von niedrigeren Qualitätsstandards auszugehen als für die Ost-West-Achse. Sie ist aber prioritär umzusetzen. 3. Denkbar ist ebenfalls eine schnelle Verbindung aus der Innenstadt (Bahnhof) in Richtung Südwesten (Ensheimer Straße) bis Reichenbrunn / Oberwürzbach. 4. Eine regionale Radachse Saarbrücken – Homburg ist zu prüfen. 		
<i>Bausteine (für Radkomfortverbindungen)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Entwurfsgeschwindigkeit ($V_E=30$ km/h) ▪ Breite, asphaltierte Wege mit Überholmöglichkeit (>3 m) ▪ Trennung vom Fußverkehr ▪ Einheitliche, direkte und unterbrechungsfreie Führung ▪ Vorrang an untergeordneten Straßen und vorteilhafte Signalisierung 		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger, Stadt Saarbrücken, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	mittelfristig
<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	mittel

Fahrradfreundliche Knotenpunkte und Querungen

B1.5

<i>Beschreibung</i>	<p>Knotenpunkte, Einmündungen und Einfahrten zeichnen sich aktuell durch eine erhöhte Unfallgefahr gegenüber der Strecke aus. Ein Indiz dafür ist der hohe Anteil der polizeilich erfassten Unfälle, die auf eine Missachtung der geltenden Vorfahrtsregelung hindeuten (siehe Kapitel 2.2). Neben dem Sicherheitsargument ist besonders das Komfortargument wichtig. Unübersichtliche Knotenpunkte mit unklarer Führung für Radfahrende mit langer Wartezeit an Ampeln schrecken Radfahrende ab und verlängern die Fahrzeit erheblich. Knotenpunkte sind deswegen so zu gestalten, dass der Radverkehr sicher, komfortabel, übersichtlich und ohne Zeitverlust geführt wird.</p> <p>Es gibt eine Vielzahl von Möglichkeiten, Knotenpunkte fahrradfreundlich umzugestalten. Maßnahmen reichen von Markierungsmaßnahmen, der Integration des Radverkehrs in die Signalumläufe an Kreuzungen bis hin zu einem kompletten Umbau der Knotenpunkte. Zu-Fuß-Gehende und Radfahrer sollten möglichst getrennt im Knotenpunkt geführt werden, um Konflikte zu vermeiden. Diese Verbesserung ist eine Daueraufgabe.</p> <p>Für das sichere Queren von Straßen sind außerdem Querungshilfen sinnvoll, welche die Fahrbahn aufteilen und Radfahrenden ermöglichen eine Fahrtrichtung zu beobachten und einen sicheren Moment für die Querung abzuwarten. Besonders bei endenden Radwegen an Hauptverkehrsstraßen, wie an der Dudweiler Straße sind Querungshilfen erforderlich.</p>		
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigene Führung und Signalisierung des Radverkehrs an Knotenpunkten ▪ Getrennte Signalisierung Kfz (abbiegend) und Rad (geradeaus) ▪ Vermeidung von Anforderungsampeln, oder Einbau von automatischen Anforderungssystemen ▪ Rotfärbung von Furten und klare Führungen am Knotenpunkt ▪ Keine Absenkung von Einfahrten über Radwege und Aufpflasterungen ▪ Vorrang für Radverkehr auf wichtigen Achsen (B1.4) und Fahrradstraßen ▪ Bau von Querungshilfen bei Radwegenden und Ortseingangssituationen 		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsdauer</i>	Daueraufgabe
<i>Kostenaufwand</i>	hoch	<i>Priorität</i>	hoch

B 2: Ausbau und Qualifizierung des Fahrradparkens

Um ein Ziel zu erreichen muss das Verkehrsmittel Fahrrad an Quelle und Ziel adäquat geparkt werden können. Die Parkanlagen sollen einen steigenden Anspruch der Schutzfunktion bieten, da der Wert der Fahrräder steigt. Der Wert steigt insbesondere durch den vermehrten Kauf von Pedelecs und E-Bikes. Auch der sich entwickelnde Einsatz von Lastenrädern stellt die Parkanlagen für Fahrräder vor neue Herausforderung. Für diese neuen Formen braucht es andere Platzverhältnisse vor Ort. Die Analyse zeigt eine unterentwickelte Ausgangslage im Stadtgebiet von St. Ingbert. Qualitativ und quantitativ ist das Angebot häufig an Quelle und Ziel noch nicht ausreichend vorhanden. Die in Zukunft zu errichtenden Parkanlagen für Fahrräder haben den Stand der Technik in den Regelwerken einzuhalten und richten sich optimalerweise auch an die Empfehlungen der öffentlich anerkannten (Fach-)Verbände wie z. B. ADFC, VCD oder ähnliche. Die Stadt St. Ingbert kann nicht auf alle Parkplatzanlagen gleichermaßen stark Einfluss nehmen. Trotzdem ist ein Bemühen um gute Anlagen in verschiedenen Situationen notwendig.

Exkurs Qualitätsmerkmale Fahrradparken

Folgende Kriterien gelten als grundsätzliche Qualitätsmerkmale:

- guter und sicherer Halt aller Fahrradgrößen und -typen ohne Beschädigungsgefahr an Fahrrad oder der Abstellanlage
- gute Zugänglichkeit zum bequemen Ein- und Ausparken mit ausreichendem Bewegungsspielraum
- ausreichende Beleuchtung und gute Sichtbarkeit der Anlage zum Schutz vor Diebstahl und zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls
- ausreichender Diebstahlschutz durch Anschlussmöglichkeit eines der Räder sowie des Rahmens, sofern das Fahrrad nicht komplett eingeschlossen werden kann
- einfache Reinigung und sicherer Betrieb durch übersichtliche Gestaltung, ausreichende lichte Höhe bei Überdachung, Vermeidung von scharfen Kanten und Sturzgefahren
- Einschränkungen der Barrierefreiheit durch Radabstellanlagen sollten vermieden werden
- regelmäßige Entfernung von „Schrottfahrrädern“
- einfache Handhabung durch vielseitige Anlehn- und Anschliebmöglichkeiten (z. B. durch zusätzlichen Unterholm)
- stadtgestalterische Verträglichkeit in Form von einfachen und zurückhaltenden Formen und Farben
- Staffelung der Angebote nach Bedarf

Öffentliche Parkmöglichkeiten für Fahrräder

B2.1

<i>Beschreibung</i>	<p>Im öffentlichen Raum ist das Parken so zu ordnen, dass keine Beeinträchtigung anderer Menschen und Verkehrsteilnehmer ausgeht. Die Stellplatzanlagen sollen zur Radnutzung animieren. Um relevante Ziele in der Innenstadt zu erreichen sollte die Stadt auf öffentlich zugänglichen Flächen Fahrradparkanlagen anbieten. Dazu muss in einem ersten Schritt ein attraktives Angebot erschaffen werden um eine Nachfrage zu erzeugen. Sind Anlagen vorhanden, kann nach einer ausreichenden Betriebszeit durch Evaluation und Befragung eine individuelle Anpassung von einzelnen Standorten erfolgen. Die hier formulierten Empfehlungen richten sich nach der Analyse und der den damit verfolgten Regelwerken (u. a. ERA/ Hinweise zum Fahrradparken).</p>
<i>Bausteine</i>	<p>Bahnhöfe</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>▪ St. Ingbert: Empfohlen wird eine Angebotserweiterung auf 50 frei zugängliche Stellplätze. Davon sind 75 % Witterungsgeschützt herzustellen. Die Auslastung der aktuellen Fahrradpark-Boxen ist zu evaluieren. Die Auslastung, vor allem die Langzeitbelegungen können nicht durch Stichtagserhebungen erfasst werden. Die Bedienung der Fahrradboxen und die Belegung ist barrierearm und einfach zu kommunizieren. Die Erreichbarkeit der Abstellanlage ist zu verbessern. Dazu sollte die Grünanlage neu konzipiert werden. Der Standort St. Ingbert Bahnhof eignet für ein Leuchtturmprojekt. Langfristig kann die Installation eines Fahrradparkhauses geprüft werden. Dies könnte die Situation der fehlenden sozialen Sicherheit zusätzlich entschärfen.</p> <p>Abbildung 26: Doppelstöckige Parkplatzanlage bei hohem Bedarf</p>  <p>Quelle: eigene Aufnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>▪ Rohrbach: Über die bestehende Anlage (Anlehnbügel) ist ein Witterungsschutz zu installieren. Um das Gefühl der sozialen Sicherheit zu erhöhen ist die Fläche zukünftig in Reinigungspläne zu integrieren und zu beleuchten. Sind im Zuge der Sanierungsmaßnahmen Überwachungsmaßnahmen z. B. über Videokameras zu erwarten, sollten die Fahrradparkanlagen mit einbezogen werden. Die Auslastung der Fahrrad-Boxen ist zu evaluieren und zu aktualisieren.</p>

- **Hassel:** Eine **Grundausrüstung aus 10-15 überdachten Radabstellanlagen** ist herzustellen. Diese sind witterungsgeschützt auszuführen. Der Einsatz von Fahrradpark-Boxen für hochwertige Fahrräder ist zu prüfen. Ist am Bahnhof ein erhöhter Anteil von Pedelecs oder E Bikes zu erkennen, kann die Installation von Boxen erwogen werden. Empfohlen wird eine Mindestzahl von fünf Boxen. Um das Fahrrad in den Zügen mitnehmen zu können muss der Zugang zum Gleis barrierefrei ausgebaut werden.

Abbildung 27: Witterungsgeschützte Abstellanlage mit Spind



Quelle: eigene Aufnahme

- **Rentrisch:** Eine **Grundausrüstung aus 10-15 überdachten Radabstellanlagen** ist herzustellen. Diese sind witterungsgeschützt auszuführen. Ist am Bahnhof ein erhöhter Anteil von Pedelecs oder E Bikes zu erkennen, kann das Errichten von Boxen erwogen werden. Empfohlen wird eine Mindestzahl von fünf Boxen. Um das Fahrrad in den Zügen mitnehmen zu können muss der Zugang zum Gleis barrierefrei ausgebaut werden.

Alltägliche Ziele der Versorgung

- In **zentralen Stadtteilbereichen** wie z.B. dem **Marktplatz in Hassel** ist ein **Grundangebot von 5-10 Parkmöglichkeiten** für Fahrräder zu errichten. Verläuft der **Versorgungsschwerpunkt des Stadtteils entlang einer Hauptstraße**, wie in der Oberen Kaiserstraße in Rohrbach, der Hauptstraße in Oberwürzbach, oder der Saarbrücker Straße in Rentrisch sollten **mehrere Standorte, z.B. zwei Anlagen mit je fünf Parkmöglichkeiten** dezentral errichtet werden. Die Standorte sind individuell zu prüfen und in räumlicher Nähe zu den Zielen mit hohem Radverkehrsaufkommen, oder dem täglichen Bedarf zu installieren.

- Fahrradparken in der **Fußgängerzone Kaiserstraße**: In einer Fußgängerzone ist der Fußverkehr vorherrschendes Verkehrsmittel. Diese Priorisierung ist auch in Zukunft nicht in Frage zu stellen.

Abbildung 28: Fahrradparken in Fußgängerzonen



Quelle: eigene Aufnahme

- Von der Fußgängerzone geht eine hohe Attraktivität aus. Das Fahrrad kann zur Belebung der Innenstadt gegenüber der autozentrierten Einkaufsangebote am Stadtrand beitragen. Auch für den Radtourismus ist die Fußgängerzone ein attraktives Ziel. Durch den geringen Flächenverbrauch von Fahrrädern beim Parken kann bei den vorhandenen Flächenreserven in der Fußgängerzone Kaiserstraße die Errichtung von Parkplätzen für Fahrräder geprüft werden. Das Angebot ist so zu gestalten, dass ein Parken von Fahrrädern **primär an den Eingängen** passiert und nur **vereinzelt innerhalb der Fußgängerzone**. Parkstände innerhalb der Fußgängerzone sollten nur zum Kurzzeitparken anregen, dazu sind regelmäßige Kontrollen durchzuführen, um sog. Schrotträder zu entfernen und eventuell mit Aufklärungsarbeit und Aktionen (Flyer, Banderole) Nutzer zu sensibilisieren. An den **Eingängen Rickertstraße, Kirchgasse, Pfarrgasse, Hobelsstraße und Ludwigstraße sind jeweils 5 – 10 Fahrradständer zu installieren**. Diese sollten ein bequemes Beladen der Fahrräder garantieren. **Innerhalb der Fußgängerzone** ist zu empfehlen **einen Bügel je 50 Meter** zu prüfen, um das wilde Abstellen von Fahrrädern zu verhindern. An den Bügel können zwei Fahrräder gestellt werden.
- Das Fahrrad ist die erste Form selbstbestimmter individueller, fahrzeugunterstützter Mobilität. An jeder **Bildungseinrichtung** ist ein Angebot zum sicheren Abstellen von Fahrrädern vorzusehen. An Grundschulen haben neben Abstellanlagen für die Schüler, Abstellanlagen für Lehrer eine besondere Funktion. Hier kann die Vorbildfunktion von den Lehrern vorgelebt werden, auch wenn ein Schüler selbst noch nicht mit dem Fahrrad zur Schule kommt. An Bildungseinrichtungen für Kinder, die jünger als die Schulpflicht sind, sollten auch Parkmöglichkeiten für Fahrradanhänger und Lastenfahrräder (zum Transport von Kindern) vorgehalten werden. Als Vollausrüstung sollten perspektivisch folgende Werte erreicht werden:
 - Kindergarten/ Kindertagesstätte: 5 je Gruppenraum
 - Allgemeinbildende Schule: 1 je 3 Schüler
 - (Fach-)Hochschule/ Berufsschule: 1 je 5 Studierende/ Schüler
 - **Sportplätze** haben heute vereinzelt Fahrradparkmöglichkeiten in Form von Werbetafeln im öffentlichen Raum, die zum Einklemmen des Vorderrads dienen. Diese Anlagen dienen primär der Werbefunktion und nicht dem sicheren Abstellen von Fahrrädern und sind kein adäquates Angebot zum

	<p>Fahrradparken. Sind Anlagen heute vorhanden sind diese zu qualitativ wie quantitativ aufzurüsten. Folgende Richtwerte geben eine Orientierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sportplätze 1 je 250 m² Platzfläche bei Turnierbetrieben 1 je 10 Besucherplätze • Spiel- Sporthallen: 1 je 50 m² Sportfläche • Hallenbad: 1 je 10 Kleiderablagen bei Sportstätten <p>▪ Das Kreiskrankenhaus hat ein differenziertes Verkehrsaufkommen aus Angestellten und Beschäftigten sowie zu versorgende Patienten und Besuchern. Die FGSV schlägt für die verschiedenen Nutzungsansprüche einen Wert von einem Fahrradstellplatz je 30 Betten vor. Durch die Trägerschaft des Kreises sind hier gemeinsame Lösungen zu erarbeiten, die eine Installation ermöglichen.</p>		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	mittelfristig
<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	hoch

Private / halböffentliche Parkplatzanlagen

B2.2

<p><i>Beschreibung</i></p>	<p>Die meisten Wege beginnen zu Hause. Damit ist die Situation des Fahrradparkens auf dem privaten Grundstück, des bewohnten Gebäudes oder des nahen Wohnumfelds entscheidend für die Fahrradnutzung. Muss das Fahrrad aus der Mietwohnung getragen, oder aus Kellern geholt werden, sinkt die Bereitschaft, das Fahrrad zu nutzen. Der Stadt St. Ingbert bleiben hier nur vereinzelt (z. B. innerhalb der Bauleitplanung) eine direkte Einflussmöglichkeit. Im Bestand ist durch Beratung und Anreiz auf eine Verbesserung der Situation zu setzen.</p> <p>Auch die Parkmöglichkeiten am Arbeitsplatz oder Grundstücken des Einzelhandels (REWE an der Kohlenstraße) liegen auf privaten Flächen, die zum Teil aber öffentlich zugänglich sind. Diese können ebenfalls nur indirekt durch die Stadt beeinflusst werden. Hier sind enge Kooperationen geeignet, in denen die Stadt (kommunales Mobilitätsmanagement) motivierend berät (z. B. betriebliches Mobilitätsmanagement) und Gestaltungsmöglichkeiten und städtische Konzeptionen vermittelt.</p>		
<p><i>Bausteine</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu prüfen ist die Erarbeitung einer Fahrradabstellsatzung und/ oder eines Leitfadens für private Bauherren zur Umsetzungsempfehlung und oder Verpflichtung zur Errichtung von Parkmöglichkeiten für Fahrräder. ▪ Leuchtturmcharakter kann die Errichtung von qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an Mehrparteiengebäuden haben. Bei Wohngebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten empfiehlt die FGSV einen Abstellplatz pro 40 m² Wohnfläche. Hier sollte die Stadt auf die Eigentümer zugehen. ▪ Innerhalb des betrieblichen Mobilitätsmanagement ist im Zusammenhang mit Fahrradparkplätzen auf weiterführende Infrastruktur wie Spinde, Umkleidemöglichkeiten, Duschkmöglichkeiten und Reparaturwerkzeug hinzuweisen. Bei Einzelhandel mit periodischem Bedarf (z. B. Nahrungsmittel) wird ein Abstellplatz je 25 m² Verkaufsfläche empfohlen. Mindestens sollten drei Abstellplätze je Laden errichtet werden. <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p>Abbildung 29: Gestalterisch ansprechende Bügel im Umfeld eines Einzelhändlers</p>  </div> <div style="flex: 0.5;"> <p>Quelle: eigene Aufnahme</p> </div> </div>		
<p><i>Akteure</i></p>	<p>Stadt St. Ingbert, private Akteure</p>	<p><i>Umsetzungsdauer</i></p>	<p>mittelfristig</p>

<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	mittel
----------------------	--------	------------------	--------

Abstellanlagen für Lastenräder und Sonderformen

B2.3

<i>Beschreibung</i>	<p>Für einen zukunftsfähigen, verträglichen Stadtverkehr muss es Möglichkeiten zum Halten und Abstellen von Lastenfahrrädern und Fahrrädern mit Sondermaßen geben. Eine besondere Stärke kann das Lastenfahrrad im Kontext des innerstädtischen (Wirtschafts- und Liefer-) Verkehrs ausspielen. Der heutige Lieferverkehr in der Innenstadt von St. Ingbert beeinträchtigt den Verkehr auf den Straßen und darüber hinaus auch sensible Bereiche wie die Fußgängerzone. Neben Lastenfahrrädern für den Wirtschaftsverkehr können solche Fahrräder auch von Privatpersonen genutzt werden. Immer mehr Familien legen Wege mit dem Lastenrad zurück. Gute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Sonderform bieten einen Beitrag zur Integration von Menschen, die auf Fahrräder abseits der klassischen Bauform aus unterschiedlichen Gründen angewiesen sind.</p> <p>Der Ausbau der geeigneten Infrastruktur kann bei frühzeitiger Installation das zukünftige Aufkommen von Fahrrädern mit Sonderformen in der Innenstadt lenken.</p>		
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In der Innenstadt sollten perspektivisch ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auch in Sonderformen (wie Lastenfahrrädern) vorhanden sein. Bei der Errichtung der Fahrradstellplätze sollten vor allem größere Radstände und breitere Aufbauten berücksichtigt werden. Denkbar ist, dass bei der Errichtung mehrerer Bügel ein Bügel am Rand einen größeren Abstand aufweist, sodass die Nutzung mit einem Lastenfahrrad, oder einem Dreirad grundsätzlich möglich wird. Geprüft werden sollten mindestens folgende Standorte: <ul style="list-style-type: none"> • Eingänge der Fußgängerzone • Entlang der Poststraße (Rendezvous-Platz; Parkplatz Kirchgasse; Maxplatz/ Otto-Toussaint-Straße) • Rathaus, Parkplätze an den Einkaufsmärkten (z. B. heute Rewe/ BioFrischMarkt) ▪ Im Wohnumfeld sollte perspektivisch auch Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder und andere Fahrräder in Sonderform ermöglicht werden. Durch den höheren Platzbedarf wird die Flächensuche erschwert. Eine Möglichkeit kann die Umwandlung von Kfz-Parkplätzen sein, die sich in unmittelbarer Nähe zu Einmündungen, Kreuzungen oder Anlagen zum Queren für den Fußverkehr befinden. So kann die Verkehrssicherheit gesteigert werden, da Sichtbeziehungen freigehalten werden. 		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	mittelfristig
<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	niedrig

B 3: Service für den Radverkehr

Service für den Radverkehr		B3
<i>Beschreibung</i>	<p>Zur Qualität im Radverkehr tragen Serviceleistungen entscheidend bei. Wie im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) soll in St. Ingbert der Gedanke des „Radverkehrs als System“ fortgesetzt werden. Der Einsatz einzelner Angebote ist immer mit den Bedürfnissen der Nutzer vor Ort abzugleichen. Die Qualität der Serviceleistungen in der Stadt kann auch von der Zusammenarbeit mit Privaten und Akteuren wie Interessensgruppen abhängen. Serviceleistungen tragen entscheidend zum Komfort des Radfahrens bei. Erst die einfache, komfortable Nutzung lässt das Verkehrsmittel Fahrrad für die regelmäßige alltägliche Nutzung attraktiv erscheinen.</p>	
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung wird für nicht-investitive Maßnahmen, also Service-Maßnahmen, ein Finanzierungsvolumen von 0,50 € je Einwohner als Richtwert für Kommunen empfohlen, die sich im Aufbau einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung befinden. ▪ Zur einfachen, intuitiven Nutzung des Radverkehrs ist eine Wegweisung nötig. Die heute bestehende touristische Wegweisung ist zukünftig um alltägliche Ziele für den Radverkehr zu erweitern. Da touristische und alltägliche Wegweisung verschiedenen Routenführungen verfolgen, ist die Ausschilderung inhaltlich klar voneinander zu trennen. Innerhalb der alltäglichen Wegweisung sind möglichst alle fahrradrelevanten Ziele zu benennen. Die Wegweisung befolgt das in diesem Konzept erarbeitete Netz. Bei kleinräumigen Abweichungen bestehender touristischer Wegweisung ist es empfehlenswert, Wegweisungen zu vereinheitlichen und sich mit den touristischen Stellen in Kreis und Land abzustimmen. Dies dient einer einfachen Kommunikation des Radverkehrs in der Stadt. ▪ Information: Die vorhandenen Angebote im Stadtgebiet sollen ansprechend aufbereitet und kommuniziert werden. Informationen für den städtischen Radverkehr, wie das (zukünftige) Radwegenetz, Qualität und Quantität von Abstellanlagen, Fahrradwerkstätten und ähnliche Informationen werden in das GIS der Stadt St. Ingbert eingepflegt und in einer städtischen Fahrradkarte dargestellt und veröffentlicht. Der Kommunikation von Fahrradthemen wird auf der Homepage der Stadt ein entsprechend bedeutender Platz eingeräumt. Zu prüfen ist im Zuge der Digitalisierung die Erstellung einer städtischen Mobilitäts-App, die die Fahrradinhalte beinhaltet und darüber hinaus im besten Fall Schnittstellen zu weiteren städtischen Mobilitätsthemen aufzeigen kann. ▪ Infrastruktur-Mängelmelder: Ein Mängelmelder soll Radfahrenden in St. Ingbert die Möglichkeit bieten, direkt Mängel in der Radinfrastruktur zu melden. Dieses Instrument bietet einen direkten Kontakt zur Verwaltung. 	

Dem Kunden (Radfahrer) wird die Möglichkeit geboten, ein Anliegen unkompliziert und ohne Vorkenntnisse des richtigen Ansprechpartners zu benennen. Der Mängelmelder soll alle Meldungen aufnehmen können, die durch die Stadtverwaltung behoben werden können (z. B. Schäden in der Deckschicht (Fahrbahn)), Verschmutzung (z. B. Glasscherben), defekte (Straßen-)Beleuchtung der Infrastruktur etc.. Um das Aufgeben der Meldungen einfach zu gestalten, ist der Mängelmelder digital zu erstellen. Dabei ist im besten Fall von isolierten Lösungen abzusehen, sondern der Mängelmelder in aktuell oder zukünftig etablierten Mobilitäts-Anwendungen (Apps) zu integrieren. Der Mängelmelder kann die Kommunikation zwischen Radfahrer und Stadtverwaltung verbessern und transparenter gestalten. Aus den Meldungen des Mängelmelder kann der Ressourceneinsatz ökonomisch, wie personell effizienter ausfallen. Der Mängelmelder bietet die Chance einer niederschweligen Evaluation, um städtische Aktivitäten im Radverkehr zu kommunizieren.

▪ **Infrastrukturbegleitende Serviceleistungen:**

- Der Komfort beim Radfahren kann durch Service-Maßnahmen gesteigert werden. Dies

kann z. B. durch die Installation von **Haltegriffen** an Ampelmasten erfolgen. Gleicher Effekt wird auch durch **Tritt-Stufen** erreicht. Beide Elemente ermöglichen dem Radfahrer ein Warten, ohne dass

Abbildung 30: Trittbrett



Quelle: eigene Aufnahme

vom Fahrrad abgestiegen werden muss. Verortet werden könnte solche Elemente entlang durch Alltagsradverkehr stark befahrener Strecken, z. B. mögliche Radkomfortroute. Hier wird der Zeitgewinn, der durch das Nichtabsteigen erreicht wird, zum Komfortgewinn.

- Durch **Werkzeugstelen und Luftpumpen** im öffentlichen Raum kann in der Stadt dem Radverkehr eine sichtbare Unterstützung geboten werden. Diese Serviceeinrichtung bietet die schnelle Hilfe zur Selbsthilfe bei kleinen Reparaturen oder Einstellungen am Fahrrad. Hier kann die Kooperation bzw. Werbepartnerschaft mit dem Fahrradeinzelhandel eingegangen werden. Diese Angebote können Teil einer Mobilstationen sein und in St. Ingbert z. B. am Rendezvous-Platz oder am Bahnhof installiert werden.

- **Schließfächer** ermöglichen es Radfahrern persönliche Gegenstände zum Radfahren, Einkäufe oder Ähnliches während dem Aufenthalt in der Innenstadt sicher zu verstauen. Durch diese Option kann der Einkauf mit dem Fahrrad attraktiver werden. Geeignete Standorte für Schließfächer sind die Eingänge der Fußgängerzone und ein oder zwei zentrale Orte innerhalb der Fußgängerzone. Für eine Ersteinrichtung sollte die Installation von bis zu 10 Fächern geprüft werden. Nach einer angemessenen Nutzungsdauer sollte die Nachfrage evaluiert und das Angebot geeignet angepasst werden.

Abbildung 31: Schließfächer für Gepäck



Quelle: eigene Aufnahme


- Alle **Bahnhaltestellen** und Haltepunkte sind **barrierefrei** umzugestalten. Diese Barrierefreiheit muss im Besonderen Fahrräder beachten: Aufzüge, Schieberampen und Durchgänge sind so zu gestalten, dass sie mit einem Fahrrad zu passieren sind. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Fahrrad geschoben wird und dadurch höhere Breiten anfallen.
- Die **Standortsuche** und die Quantität von Serviceleistungen kann durch ein geeignetes **Partizipations- und Beteiligungsformat** von Nutzern bereichert werden.

<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Interessensvertreter	<i>Umsetzungsdauer</i>	Daueraufgabe
<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	mittel

B 4: Verkehrssicherheit im Radverkehr

Verkehrssicherheit im Radverkehr		B4	
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Verkehrssicherheit ist ein Querschnittsthema, welches bauliche, organisatorische und kommunikative Maßnahmen enthält. Die erwünschte Zunahme des Radverkehrs erfordert präventives Handeln zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, damit Unfälle vermieden bzw. in ihren Folgen abgemildert werden. Erst wenn die St. Ingberterinnen und St. Ingberter sich allseits sicher auf dem Fahrrad fühlen, werden sie dieses vermehrt nutzen. Dies gilt besonders für schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder, ältere und eingeschränkte Menschen, die das Verkehrsgeschehen nicht so gut überblicken.</p> <p>Die baulichen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sind weitestgehend im Handlungsfeld B1 genannt worden. Besonders erwähnenswert sind aber die Sicherung von Kreisverkehren, die durch ihre Größe das gefährliche Nebeneinanderfahren von Rad- und Kfz-Verkehr ermöglichen (Parallelstraße/Südstraße und An der Kolonie).</p>		
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wegfall von Zweirichtungsradwegen innerorts (hohe Unfallgefahr) ▪ Sicherung von Kreisverkehren mit sehr breiten Fahrbahnen ▪ Verbesserung von Kreuzungspunkten allgemein (siehe B1.5) ▪ Rotmarkierung von Radfurten und kritischen Bereichen ▪ Markierung von Sicherheitsabständen zu parkenden Pkws ▪ Temposenkung innerorts auch auf Hauptverkehrsstraßen auf 30 km/h ▪ Rad-Fahrtraining für Zielgruppen (Kinder, Pedelec-Neukundinnen, Migrantinnen etc.) ▪ Vermehrte Kontrollen von Radfahrenden (Alkohol, Gehwegbenutzung) ▪ Arbeitskreis zur Verkehrssicherheit mit allen wichtigen Akteuren aus Verwaltung, Polizei, Verbänden und Zivilgesellschaft 		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Polizei	<i>Umsetzungsdauer</i>	Daueraufgabe
<i>Kostenaufwand</i>	niedrig	<i>Priorität</i>	hoch

B 5: Pflege und Instandhaltung, Winterdienst, Baustellenführung

Baustellenführung, Winterdienst, Pflege und Instandhaltung		B5
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Radverkehrsinfrastruktur muss aktiv gepflegt, instandgehalten und befahrbar gehalten werden. Diese Routineaufgaben leiten sich im Grundsatz aus der Verkehrssicherungspflicht einer öffentlichen Verkehrsfläche ab.</p> <p>Hier soll insbesondere der Fokus auf den Radverkehr gelegt werden und eine Sensibilisierung gegenüber dem Kfz-Verkehr erfolgen. Die Priorisierung der Aktionen des alltäglichen Verwaltungshandeln muss sich bei einer unter den Verkehrsträgern gleichberechtigten, oder zukünftig fördernde Radverkehrspolitik verändern. Dem Radverkehr muss zukünftig eine stärkere Beachtung zukommen und eine eigenständige Lösung erhalten, z. B. in der Baustellenumfahrung und -ausschilderung.</p>	
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kontrolle der Fahrwege durch das Ordnungsamt aller Stadtteile zur Sensibilisierung zum Thema ruhender und haltender Kfz-Verkehr auf Rad- und Gehwegen. Bewohner und Gäste von St. Ingbert sind auf die Änderungen, die die StVO-Novellierung (Frühjahr 2020) mit sich bringen, durch Kampagnenarbeit zu sensibilisieren. So verschärft sich die Ahndung von Verstößen beim Halten und Parken in Zusammenhang mit Radverkehrsanlagen. Die Aufklärungsarbeit (z. B. in Form von Flyern) muss durch regelmäßige, flächendeckende Kontrollen begleitet werden. ▪ Regelmäßige Infrastrukturkontrollen, unter anderem Kontrollen der Markierung, Piktogramme und Furteinfärbungen sind auch mit dem Schwerpunkt Radinfrastruktur durchzuführen. Besonderes Augenmerk sollten Anlagen mit einer Nutzungspflicht erfahren. ▪ Um schneller agieren zu können ist ein Mängelmelder zu installieren. Gehen Meldungen von Bürgern und Gästen ein, sind diese in einem angemessenen Zeitraum transparent zu bearbeiten und der Mangel zu beseitigen. Wünschenswert ist eine Antwort an die Person, die die Meldung eingebracht hat. ▪ Die Einrichtung von Baustellen ist vorausschauend zu planen und auf Haupttrouten/ stark befahrenen Routen bevorzugt zu Zeiten schwacher Nutzung einzurichten. Dies sind in der Regel Schulferienzeiten. Der Radverkehr ist auch in Baustellensituationen immer so zu planen, dass ein sicherer Fahrbetrieb möglich ist. Das ersatzlose Streichen von Infrastrukturangeboten ist keine akzeptable Lösung. Wenn Baustellen eine Sperrung der Fahrbahn erfordern und eine Umleitung benötigt wird, sollte diese möglichst geringe Umwege beschreiben. Umleitungsbeschilderungen können deswegen auch zu Kfz-Umleitungen differieren und sollten eigenständig geplant werden. <div style="margin-top: 10px;"> <p>Abbildung 32: Digitaler Mängelmelder der Stadt Karlsruhe</p>  <p>Quelle: Screenshot Karlsruhe 2020</p> </div>	

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In Kehr- und Winterdiensten sind Radwege zu integrieren, sodass netzbedeutende Streckenabschnitte in den Räumplänen beachtet werden. Eine Priorisierung sollte so erfolgen, dass bedeutende Radwege innerhalb der Kernstadt und aus den Stadtteilen in die Kernstadt geräumt werden. Durch das Räumen der (Kfz-)Fahrbahn darf keine (separate) Radverkehrsanlage oder der rechte Fahrbahnrand in dem Maße beeinträchtigt werden, dass der Radverkehr behindert oder sogar verhindert wird. 		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsdauer</i>	Daueraufgabe
<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	mittel

B 6: Organisation, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Organisation, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation		B6
<i>Beschreibung</i>	<p>Um den Radverkehr bei den Nutzern in St. Ingbert in Wert zu setzen, ist eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich. Grundlage hierfür kann ein Kommunikationskonzept sein, das Marketing, Informationsangebote sowie öffentlichkeitswirksame Aktionen umfasst. Zum einen ist es ratsam, das Radfahren für Fahrten im Alltag zu bewerben. Hier sollten die gesundheitlichen, finanziellen sowie ökologischen Vorteile der Fahrradnutzung, aber auch das Radfahren als Lebensgefühl im Vordergrund stehen. Zum anderen ist das Radfahren in seinen weiteren Anwendungsbereichen wie Tourismus und Sport als ganzheitliches Verkehrsmittel zu betonen.</p>	
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> <p>▪ In der Stadtverwaltung ist ein zentraler Ansprechpartner für den Radverkehr einzurichten. Der Mobilitätsmanager übernimmt die Koordination und Kommunikation nach „innen“ und nach „außen“. Innerhalb der Stadtverwaltung ist der Ansprechpartner bei relevanten Planungen und Aktionen zu beteiligen. Nach außen tritt der Ansprechpartner als Unterstützer und Berater für interessierte Akteure auf. Ein zentraler Aspekt dieser Stelle ist die Vernetzung relevanter Akteure und die Aufbereitung von vorhandenen Angeboten und das Ermitteln von Bedürfnissen zum Thema Radverkehr in der Stadt St. Ingbert. Dieser Ansprechpartner nimmt die Aufgaben des kommunalen Mobilitätsmanagements wahr. Bei ausreichenden Ressourcen ist es vorstellbar, dass der Mobilitätsmanager die koordinierenden Aufgaben für den Radverkehr mit übernimmt.</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin: 10px 0;"> <div style="flex: 1;"> <p>Abbildung 33: Zentrale Koordinierungsstelle in der Stadtverwaltung</p>  </div> <div style="flex: 1; font-size: small; margin-left: 10px;"> <p>Quelle: eigene Aufnahme</p> </div> </div> <ul style="list-style-type: none"> <p>▪ Information rund um das Fahrrad in St. Ingbert sind in einem Internetauftritt aufzubereiten, der um Social-Media-Aktivitäten ergänzt werden kann. Hierbei ist es allerdings unerlässlich personelle Kapazitäten vorzuhalten, um stets neue und aktuelle Inhalte generieren und mit den Nutzenden interagieren zu können.</p> <p>▪ Innerhalb eines kommunalen Mobilitätsmanagements sind geeignete Werbe- und Informationskampagnen einzurichten: z. B. ein Neubürgermarketing. In diesem können verschiedene Informationen wie eine Karte</p> 	

des städtischen Radnetzes und der radrelevanten Angebote gestreut werden, aber auch Gutscheine von lokalen Radhändlern, oder Angebote des ADFC oder der Volkshochschule (Fahr(sicherheits-)training, Werkstattkurse etc.)

- Bewusstseinsbildung/ Imagebildung durch **Festivalisierung**: durch Aktionen und Feste soll der Stellenwert des Verkehrsträgers Fahrrad bewusst gesteigert werden. Auch zur Kommunikation von Veränderungen in der Verkehrsführung und der tatsächlichen Einführung kann dieses Element eingesetzt werden. Geeignet sind z. B.: „Autofreier Sonntag in der Innenstadt“ als Bewusstseinsbildung für den Radverkehr allgemein, oder Einweihungsfeiern für eine mögliche Änderung z. B. der Öffnung der Poststraße für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr. Dabei ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit abseits von Einzelevents empfehlenswert und kann mit Aktionen des Umweltverbunds oder Klimaschutzthemen kombiniert werden.
- Abbildung 34: Autofreier Sonntag**
- 
- Quelle: eigene Aufnahme
- Zu einer erfolgreichen Kommunikation zählen auch Formen der **passiven Kommunikation**. Sogenannte Dauerfahrradzählstellen können an potenziell hochfrequentierten Achsen (z.B. Kaiserstraße / Poststraße) installiert werden. Finanziell kann deren Errichtung durch Sponsoren unterstützt werden, deren Namen nach der Errichtung auf der Zählstelle sichtbar platziert werden können. Zusätzlich bietet sich eine Kommunikation der Ergebnisse in Internet und Presse an.
- Abbildung 35: Dauerzahlstelle für den Radverkehr**
- 
- Quelle: eigene Aufnahme
- Die Stadtverwaltung legt regelmäßig **Radverkehrsberichte** an. Der Radverkehrsbericht ist im Sinne einer Evaluation ein Bericht über die Entwicklung des Radverkehrs. Somit sollen transparent und nachvollziehbar die Ziele dieses Radverkehrskonzepts und des Klimaschutzteilkonzepts verfolgt und die Einhaltung überprüft werden können.

	<ul style="list-style-type: none"> Die Stadt St. Ingbert setzt sich in geeignetem Rahmen für die stadtübergreifende Radverkehrsförderung ein. Als Beispiel dienen z. B. die Arbeitsgemeinschaften aus Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg oder Bayern. Diese Gemeinschaften fördern den Radverkehr über die einzelnen Stadtgebiete hinaus. Entwicklungen im Saarland sind positiv und produktiv zu begleiten. 		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, Interessensvertreter, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	Daueraufgabe
<i>Kostenaufwand</i>	mittel	<i>Priorität</i>	hoch

B 7: Radtourismus und Freizeitradverkehr

Radtourismus und Freizeitradverkehr		B7
<i>Beschreibung</i>	<p>Bei der touristischen/ freizeithlichen Fahrradnutzung erleben viele Radfahrende die Vorteile des Fahrrads, was das Potenzial einer Fahrradnutzung auch im Alltag birgt. Neben dem Alltagsradverkehr profitieren demnach auch Radtouristen von einer guten und qualitativ hochwertigen Radinfrastruktur im Stadtgebiet sowie von Service-, Kommunikations- und Informationsmaßnahmen (nicht-investiver Teilbereich). Bei letzterem sind stets die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, die die Fahrradnutzung individualisieren und vereinfachen können.</p> <p>Die touristischen Radrouten auf der Gemarkung St. Ingbert wurden bei der Netzkonzeption nachrichtlich übernommen. Die Analyse zeigt, dass unterschiedliche Verantwortlichkeiten (Stadtverband Saarbrücken, Tourismus Zentrale Saarland GmbH, Saarpfalz-Touristik) in Teilbereichen zu unterschiedlichen Routenführungen führen³, wo diese nicht notwendig sind. Für eine Wegweisung vor Ort ergeben sich dadurch keine Synergien – im Gegenteil.</p> <p>Neben der Wegweisung (B3) und qualitativ guten Möglichkeiten des Fahrradparkens (B2) sind zielgruppenspezifische Maßnahmen auch aus den Bereichen Service (B3) und Kommunikation (B4) zu ergreifen, um den Radtouristen in St. Ingbert gute Bedingungen bieten zu können.</p>	
<i>Bausteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Touristische Radrouten in Absprache mit den Verantwortlichen aufeinander abstimmen ▪ Touristische Wegweisung (Rundwege, Touren) vor Ort komplettieren bzw. stringent umsetzen (bspw. die Radroute Velo vis-a-vis sowie alle Radtouren der Tourismus Zentrale Saarland GmbH); Abgleich und Harmonisierung mit bestehenden Beschilderungskonzepten: z. B. Beschilderungskonzeption Radwanderwegenetz Saarpfalzkreis (Schilderkataster) oder Alltagsradwegebeschilderung St. Ingbert (Schilderkataster) ▪ Informationstafel (und Übersichtsplan) zu den beiden Touren „Gärten mit Geschichte – Große Gartenrunde über luftige Höhen“ Ost und West am Bahnhof St. Ingbert (beide Touren sind mit dem Bahnhof verknüpft bzw. haben den Bahnhof als Ausgangspunkt – die Radroute Velo vis-a-vis und die Radtouren der Tourismus Zentrale Saarland GmbH sind nicht mit dem Bahnhof verknüpft); vgl. SaarRadland Informationstafeln ▪ Berücksichtigung der zielgruppenspezifischen Bedürfnisse beim Fahrradparken: z. B. Parken im Zusammenhang mit der Fußgängerzone oder an Bahnhöfen (B2) ▪ Bemühungen um die Zertifizierung von ADFC bett+bike Betrieben insbesondere in der näheren Routenführung regionaler Radrouten, die 	

³ Abgleich der im Internet verfügbaren kmz-Dateien, welche u. a. in GoogleEarth zu importieren sind (letzter Abruf: 18.03.2020)

	<p>überwiegend nicht an einem Stück befahren werden können (insbesondere Radroute Velo vis-a-vis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rastplätze entlang der Rundwege und Touren ▪ Implementierung zielgruppenspezifischer Service-, Informations- und Kommunikationselemente, z. B.: Informationsaufbereitung durch den Internetauftritt, betriebliches Mobilitätsmanagement mit Übernachtungsbetrieben 		
<i>Akteure</i>	Stadt St. Ingbert, private Akteure	<i>Umsetzungsdauer</i>	kurzfristig
<i>Kostenaufwand</i>	niedrig	<i>Priorität</i>	niedrig

6.2 Einzelmaßnahmen der Maßnahmenfelder

Die folgende Liste enthält alle vorgeschlagenen Maßnahmen, die zum Lückenschluss und zur Erhöhung des Radverkehrsnetz aus Gutachtersicht sinnvoll sind. Auf konzeptioneller Ebene sind die Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf Basis der vorliegenden Informationen erstellt worden. Wichtige Entscheidungsgrundlagen, wie Straßenquerschnitte und Fahrbahnbreiten konnten nur näherungsweise bestimmt werden, sodass eine Prüfung jeder Maßnahme in der Ausführungsplanung erforderlich ist. Die Länge der Streckenabschnitte ergibt sich aus der Berechnung im GIS und ist durch die variierende Festlegung der Start- und Endpunkte der Strecken nicht genau. Die daraus abgeleiteten Kosten verstehen sich folglich nur als grobe Näherungswerte (trotz fehlender Rundung auf 1.000er Stellen).

Maßnahmentypen

Die Maßnahmen sind den Maßnahmenfeldern der Steckbriefe aus Kapitel 6.1 zugeordnet (zu erkennen an den beiden ersten Ziffern in der ersten Spalte). Die Haupt-Maßnahme ist jeweils in der Spalte „Maßnahmenbeschreibung“ abgelegt. Ergänzende Maßnahmen, wie z. B. die Erneuerung von bestehenden Asphaltdecken findet sich unter „Weitere Maßnahmen im Zusammenhang“. In der Spalte „Optionale / alternative Maßnahmen“ werden Maßnahmen aufgeführt, die aus gutachterlicher Sicht geprüft werden können, um den Radverkehr zu verbessern, jedoch keine große Dringlichkeit haben.

Auswirkungen / Vorbedingungen

Die Spalte Auswirkungen / Vorbedingungen verdeutlicht, was notwendig ist, um die vorgeschlagene gute Radverkehrsinfrastruktur zu bauen bzw. einzurichten. Bedingt durch die engen Straßenquerschnitte und fehlende Flächen für den Fuß- und Radverkehr sind der Wegfall von Abbiegefahrstreifen und/oder Parkmöglichkeiten auf oder neben der Fahrbahn aus gutachterlicher Sicht in einigen Fällen unerlässlich. Hier ist schlussendlich eine politische Abwägung erforderlich (vgl. Kapitel 6.1), um zu klären, an welchen Stellen dem Fuß- und Radverkehr mehr Bedeutung und Straßenraum gegeben werden soll.

Priorisierung

Der gutachterliche Vorschlag zur Priorisierung der Maßnahmen leitet sich aus der Handlungsnotwendigkeit (siehe Analyse) und der Funktion des Streckenabschnittes im Netz ab. Hohe Priorität haben besonders stark befahrene Strecken im Hauptnetz ohne (angemessen) Wege und Markierungslösungen für den Radverkehr. Die Priorisierung wurde gewählt, um möglichst schnell ein zusammenhängendes Grundnetz für den Radverkehr umzusetzen.

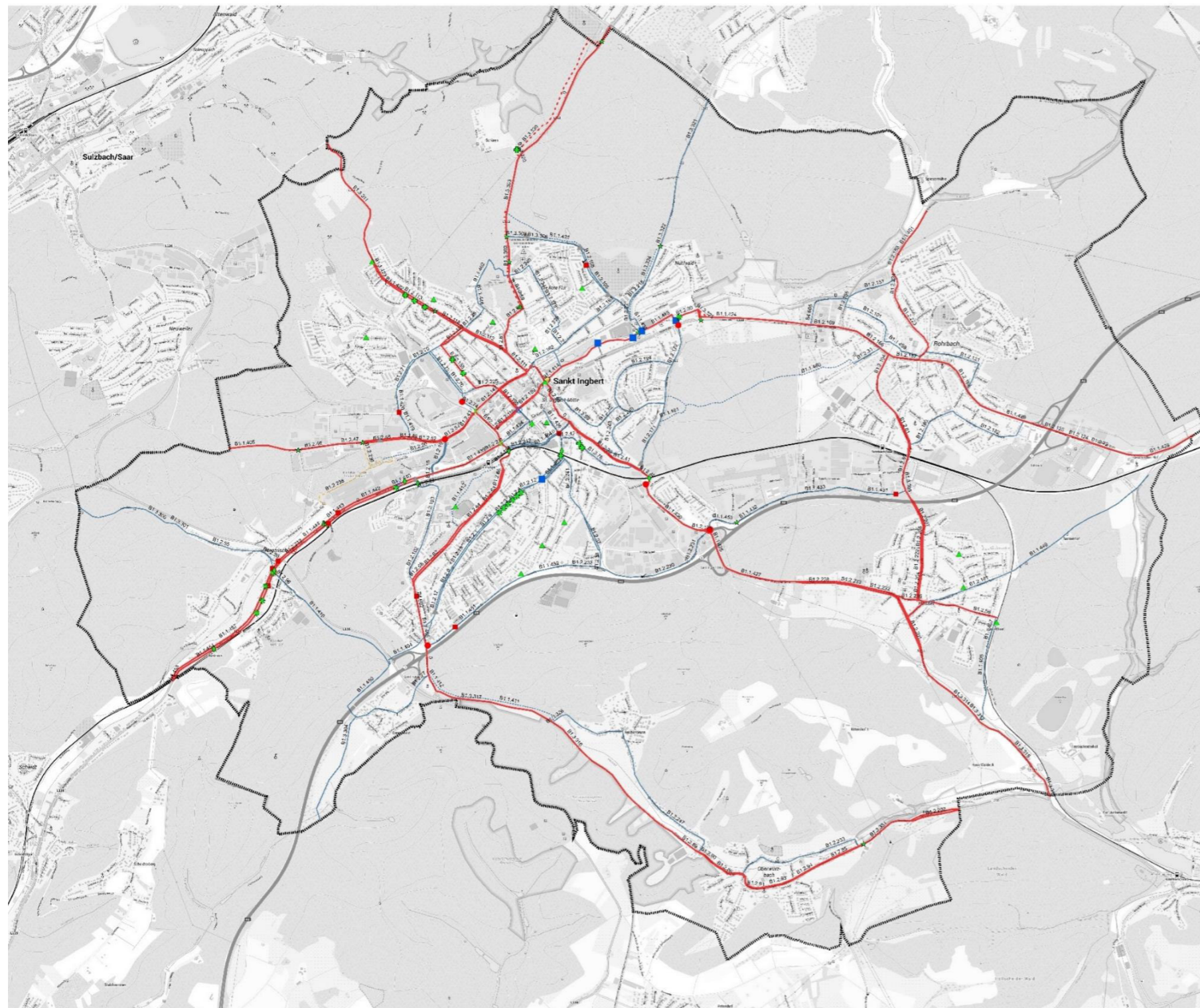
Kostenschätzungen

Für die Entwicklung der Maßnahmen wurden Durchschnittskosten ohne Planungskosten, Grunderwerb und Kostensteigerungen aus Erfahrungswerten geschätzt. Die Kosten sind, gemäß des gesamtstädtischen, konzeptionellen Ansatzes, eine grobe erste Kalkulation, die mit der Ausführungsplanung weiterentwickelt werden und je nach örtlicher Gegebenheit um weitere Kostenpositionen ergänzt werden muss. Häufig wurden außerdem Pauschalen angesetzt, wenn der bauliche Aufwand ohne weitergehende Prüfung nicht zu kalkulieren war. Auffällig ist, dass viele Radverkehrsmaßnahmen relativ kostengünstig sind, wie z. B. die zahlreichen vorgeschlagenen Markierungslösungen oder Fahrradstraßen, der bauliche Zustand der betroffenen Fahrbahnen aber eine vorherige Oberflächenerneuerung nahelegt. Diese Kosten sind immer getrennt ausgewiesen, weil sie nicht den Radverkehr alleine betreffen.

Zu bedenken ist, dass neben den unten genannten Investitionskosten, zusätzliche Unterhalts- und Betriebskosten für die Verkehrstechnik und Markierungen anfallen. Diese Kosten müssen bei einer Erweiterung des Radverkehrsnetzes grundsätzlich mit eingeplant werden, um das Qualitätsniveau zu erhalten. Die folgende Tabelle zeigt die angenommenen Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmentypen:

Maßnahme	Kostenschätzung
Markierungen	
Markierung Piktogrammreihe (lfdm.) je Seite	10 €
Markierung Schutzstreifen (lfdm.) je Seite	20 €
Markierung Radfahrstreifen (lfdm.) je Seite, inkl. Demarkierung Bestand	50 €
Markierung und Beschilderung Fahrradstraße (lfdm.) ohne Umbaumaßnahmen	65 €
Rote Furtmarkierung (Stück)	2.000 €
Bauliche Anpassung	
Neubau Radweg, bituminöse Oberfläche (m ²)	180 €
Erneuerung Oberfläche Betonsteinpflaster oder Asphalt (m ²)	100 €
Ertüchtigung Kreisverkehr für Radverkehr – geringer Aufwand	50.000 €
Ertüchtigung Kreisverkehr für Radverkehr – mittlerer Aufwand	200.000 €
Ertüchtigung Kreisverkehr für Radverkehr – geringer Aufwand	400.000 €
Weitere Anpassungen	
Änderung Benutzungspflicht (pauschal)	650 €
Anordnung Tempo 30 (pauschal)	650 €
Einbau Beleuchtung (lfdm. Bei 40 m Leuchtpunktabstand)	75 €

Abbildung 36: Karte zur Verortung der vorgeschlagenen Maßnahmen



Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte M0:

Verortung Maßnahmen

Radverkehrsnetz

B X. Index Maßnahmenliste

- Hauptnetz
- Nebennetz
- Hauptnetz Alternative
- Nebennetz Alternative
- Privatweg (gesperrt)

Punktuellen Maßnahmen

- ⊖ Beleuchtung ausbauen
- ⊖ Benutzungspflicht aufheben
- Beschilderung anpassen
- ⊖ Bordstein absenken
- ▲ Einfädelung markieren
- ◆ Engstelle erweitern
- ⊗ Halteverbot einrichten
- Hindernis entfernen
- Kreisverkehr sichern
- ✓ Markierung erneuern
- ★ Querungshilfe bauen
- ↑ Radverkehr signalisieren
- ▲ Rampe ausbauen
- Rotmarkierung aufbringen
- ◆ Vorrang Radverkehr an Knotenpunkt

Grenzen

⊖ Stadtgrenze St. Ingbert

Tabelle 2: Maßnahmentabelle für das Radverkehrsnetz St. Ingbert

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030									
Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert									
Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbereitungen		
B1.2.1	Albert-Weissgerber-Allee	Ende Nebenfahrbahn (Ost) bis Höhe Fritz Zolnhofer Straße	478	Markierung Piktogrammreihe, Anderer Radweg / 9.552 €	Erneuerung Betonsteinpflaster / 95.520 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €	Tempo 30 / 650 €	hoch		
B1.2.2	Albert-Weissgerber-Allee	Ende Nebenfahrbahn (West) bis Ensheimer Straße	175	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 6.996 €	Erneuerung Asphaltdecke / 139.920 €	Tempo 30 / 650 €	mittel	Wegfall des Fahrbahnparkens für Schutzstreifen erforderlich	
B1.2.3	Albert-Weissgerber-Allee	Karl-August-Woll-Straße bis Annastraße	164	Markierung Piktogrammreihe, Anderer Radweg / 3.276 €	Erneuerung Betonsteinpflaster / 32.760 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €	Tempo 30 / 650 €	hoch		
B1.2.4	Albert-Weissgerber-Allee	Annastraße bis Koelle-Karmann-Straße	148	Markierung Piktogrammreihe, Anderer Radweg / 2.968 €	Erneuerung Betonsteinpflaster / 29.680 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		hoch		
B1.2.5	Albert-Weissgerber-Allee	Beginn Nebenfahrbahn (West) bis Lilienstraße	63	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 1.264 €	Erneuerung Asphaltdecke / 45.806 €		mittel		
B1.2.6	Albert-Weissgerber-Allee	Lilienstraße bis Ende Nebenfahrbahn (Ost)	334	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 6.674 €			mittel		
B1.2.7	Albert-Weissgerber-Allee	Verbindungsweg Slevogtstraße bis Karl-August-Woll-Straße	57	Markierung Piktogrammreihe, Anderer Radweg / 1.143 €	Erneuerung Betonsteinpflaster / 11.428 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		mittel		
B1.1.400	Albert-Weissgerber-Allee	Seyenstraße bis Römerstraße	57		Erneuerung Asphaltdecke / 31.587 €		Einrichtung Fahrradstraße / 3.733 €	mittel	
B1.2.9	Albert-Weissgerber-Allee	Höhe Verbindungsweg Slevogtstraße (Süd)	81	Markierung Piktogrammreihe, Anderer Radweg / 1.614 €	Erneuerung Betonsteinpflaster / 16.142 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		hoch		
B1.2.10	Albert-Weissgerber-Allee	Annastraße bis Karl-August-Woll-Straße	164	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 3.276 €	Erneuerung Asphaltdecke / 32.760 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €	Tempo 30 / 650 €	hoch		
B1.2.11	Albert-Weissgerber-Allee	Koelle-Karmann-Straße bis Karl-August-Woll-Straße	148	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 2.968 €	Erneuerung Asphaltdecke / 29.680 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		hoch		

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.12	Albert-Weissgerber-Allee	Römerstraße bis Koelle-Karmann-Straße	134	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 2.688 €	Erneuerung Asphaltdecke / 26.880 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €	Einrichtung Fahrradstraße (s. Abschnitt Schutzstreifen)	hoch	
B1.2.13	Albert-Weissgerber-Allee	Karl-August-Woll-Straße bis Verbindungsweg Slevogtstraße	57	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 1.143 €	Erneuerung Asphaltdecke / 11.428 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €	Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.14	Albert-Weissgerber-Allee	Höhe Verbindungsweg Slevogtstraße (Nord)	81	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 1.614 €	Erneuerung Asphaltdecke / 16.142 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		hoch	
B1.2.15	Albert-Weissgerber-Allee	Höhe Fritz-Zolnhofer-Straße bis Beginn Nebenfahrbahn (Ost)	480	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 9.606 €	Erneuerung Asphaltdecke / 96.060 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		hoch	
B1.2.16	Albert-Weissgerber-Allee	Koelle-Karmann-Straße bis Römerstraße	127	Markierung Piktogrammreihe Fahrbahn und Anderer Radweg / 2.532 €	Erneuerung Betonsteinpflaster / 25.320 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €	Einrichtung Fahrradstraße (s. Abschnitt Schutzstreifen)	hoch	
B1.2.8	Albert-Weissgerber-Allee Abzweig	Albert-Weissgerber-Allee bis Ensheimer Straße	173			Einrichtung Fahrradstraße / 11.232 €	mittel	
B1.2.17	Albert-Weissgerber-Allee Nebenfahrbahn	Abschnitt Nebenfahrbahn	403	Einrichtung Fahrradstraße / 26.169 €	Erneuerung Asphaltdecke / 140.910 € Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €		mittel	26.169 € Ordnen des Parkens erforderlich
B1.2.18	Alleestraße	Dudweilerstraße (KVP) bis Saarbrücker Straße	330	Markierung Piktogrammreihe / 3.297 €		Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.19	Alleestraße	Saarbrücker Straße bis Dudweilerstraße (KVP)	329	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 6.578 €			hoch	
B1.2.20	Alte Schmelz	Dudweilerstraße bis ehemaliger Park der Gebrüder Krämer	497		Erneuerung Asphaltdecke / 248.250 €	Einrichtung Fahrradstraße, Einengung Fahrgasse 4,5 m / 32.273 €	niedrig	
B1.2.21	Am Alten Friedhof	Neunkircher Weg bis Friedhof	137			Einrichtung Fahrradstraße, Einengung Fahrgasse 4,5 m / 8.925 €	niedrig	
B1.1.401	Am Glashüttenflur	Ab L241 östlich	378		Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung 2,5 m / 94.475 €		mittel	
B1.2.22	Am Güterbahnhof	Abschnitt Unterführung Bahnlinie	76	Markierung Piktogrammreihe / 1.520 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.23	Am Güterbahnhof	Unterführung Am Güterbahnhof bis Im Schmelzerwald	196	Markierung Piktogrammreihe / 3.922 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.24	Am Mühlwald	Parkplatz Gustav-Clauss-Anlage bis Spieser Landstraße	43			Einrichtung Fahrradstraße / 2.791 €	niedrig	
B1.2.25	Am Schafweiher	Josefstaler Straße bis Elstersteinstraße	242			Einrichtung Fahrradstraße / 15.704 €	niedrig	
B1.2.26	Am Spellenstein	Untere Kaiserstraße bis Dudweiler-tal	233			Einrichtung Fahrradstraße / 15.139 €	niedrig	
B1.2.27	Am Spellenstein	Am Spellenstein Abzweig bis Untere Kaiserstraße	105			Einrichtung Fahrradstraße / 6.832 €	niedrig	
B1.2.28	Am Waldfriedhof	Spieser Landstraße bis Neunkircher Weg	110	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 10.990 €			mittel	Wegfall Abbiegefahrstreifen für Radfahrstreifen erforderlich
B1.2.29	Am Waldfriedhof	Höhe Einmündung Spieser Straße	44	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 4.430 €			mittel	
B4.600	An der Kolonie Kreisverkehr	KVP An der Kolonie - Oststraße	130	Bau Getrennter Geh- und Radweg, 4,5 m, Asphaltdecke / 200.000 € (pauschal)			hoch	
B1.2.30	Arthur-Kratzsch-Straße	Poller bis Ende schmaler Abschnitt	101	Einrichtung Fahrradstraße / 6.539			niedrig	
B1.2.31	Arthur-Kratzsch-Straße	Arthur-Kratzsch-Straße bis Poller	60	Einrichtung Fahrradstraße / 3.872			niedrig	
B1.2.32	Arthur-Kratzsch-Straße	östlicher Abschnitt	65	Einrichtung Fahrradstraße / 4.214			niedrig	
B1.1.402	Auf der Spick	Kaiserstraße bis Arthur-Kratzsch-Straße	68	Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €			hoch	
B1.1.403	Auf der Spick	Arthur-Kratzsch-Straße bis Kaiserstraße	68	Aufhebung Benutzungspflicht / 650 €			hoch	
B1.2.33	Austraße	Obere Kaiserstraße bis St. Ingberter Flurstraße	262	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			mittel	
B1.1.404	Bayernstraße	Ensheimer Straße bis Forststraße parallel L126	412	Erneuerung Asphaltdecke 3,0 m / 123.570 € Einbau Beleuchtung / 30.893 €			mittel	
B1.2.34	Behringstraße	Rote Flurstraße bis Dr.-Erhardt-Straße	304			Einrichtung Fahrradstraße / 19.747 €	niedrig	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.249	Bergstraße	Zur Audell bis Reinhold-Becker-Straße	202			Fahrradstraße, Einengung Fahrgasse 4,5 m / 13.117 €	niedrig	Ordnen des Parkens erforderlich
B1.2.35	Bert-Brecht-Straße	Reinhold-Becker-Straße bis Bert-Brecht-Straße	259			Einrichtung Fahrradstraße / 16.803 €	niedrig	
B1.2.37	Betzentalstraße	Auf der Teufelsinsel bis Im Schiffelland	326	Markierung Piktogrammreihe / 3.255 €			mittel	
B1.2.38	Betzentalstraße	Im Schiffelland bis Südstraße	146	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 2.924 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.36	Betzentalstraße	Im Schiffelland bis Auf der Teufelsinsel	325	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 6.498 €			mittel	
B1.2.39	Blieskasteler Straße	Wollbachstraße bis Oststraße	767	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 15.342 €	Anordnung Tempo 30 / 650		hoch	Wegfall Fahrbahnparken für Schutzstreifen erforderlich
B1.2.40	Blieskasteler Straße	Blieskasteler Straße bis Unterführung Bahnlinie	94	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 3.756 €			hoch	
B1.2.41	Blieskasteler Straße	Oststraße bis Wollbachstraße	758	Markierung Piktogrammreihe / 1.515 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.42	Dammstraße	Pfarrgasse bis Hasseler Pfad	183	Fahrradstraße / 11.876 €			hoch	
B1.1.405	Dudweilerstraße	Ortsausgang bis Stadtgrenze	569		Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m / 102.438 €		niedrig	
B1.2.43	Dudweilerstraße	Schlachthofstraße bis Alleestraße (KVP)	332	Schutzstreifen, 1,5 m / 6.646 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.44	Dudweilerstraße	Alleestraße (KVP) bis In den Schankgärten	214	Schutzstreifen, 1,5 m / 4.272 €	Erneuerung Asphaltdecke / 128.160 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.45	Dudweilerstraße	In den Schankgärten bis Einfahrt Gross Bau	238	Schutzstreifen, 1,5 m / 4.754 €	Erneuerung Asphaltdecke / 142.620 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.46	Dudweilerstraße	Schlackenbergsstraße bis Ortsausgang	301	Radfahrstreifen, 2,0 m / 30.110 €			hoch	Wegfall Parken auf Mehrzweckstreifen erforderlich

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbereitungen
B1.2.47	Dudweilerstraße	Schlackenbergstraße bis Anfang ehemaliger Park der Gebrüder Krämer	285	Radfahrstreifen, 2,0 m	Erneuerung Asphaltdecke / 284.800 €		hoch	
B1.2.48	Dudweilerstraße	Anfang ehemaliger Park der Gebrüder Krämer bis Alte Schmelz	646	Getrennter Geh- und Radweg, 5,0 m, Asphaltdecke / 581.490 €			niedrig	
B1.2.49	Dudweilerstraße	Einfahrt Gross Bau bis In den Schankgärten	328	Piktogrammreihe / 3.282 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.50	Dudweilerstraße	Höhe In den Schankgärten	101	Schutzstreifen, 1,5 m / 2.020 €	Erneuerung Asphaltdecke / 60.600 Anordnung Tempo 30 / 650 € Piktogrammreihe Anderer Radweg / 1010 €		hoch	
B1.2.51	Dudweilerstraße	Beginn ehemaliger Park der Gebrüder Krämer (West) bis Einfahrt Gross Bau	152	Piktogrammreihe / 1.516 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.52	Dudweilerstraße	In den Schankgärten bis Allee-straße (KVP)	224	Piktogrammreihe / 2.238 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.53	Dudweilerstraße	Einfahrt Gross Bau bis Ende ehemaliger Park der Gebrüder Krämer (West)	154	Schutzstreifen, 1,5 m / 3.082 €	Erneuerung Asphaltdecke 92.460 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.54	Dudweilerstraße	Schlachthofstraße bis Allee-straße (KVP)	329	Piktogrammreihe / 3.290 €		Tempo 30	hoch	650
B4.601	Dudweilerstraße Kreisverkehr	KVP Dudweilerstraße - Im Oberen Werk	105	Erneuerung Asphaltdecke und Sicherung Kreisverkehr / 200.000 (pauschal)			hoch	
B1.3.300	Dudweilertal	Anfang Tempo 70 bis Stadtgrenze	894	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 402.075 €		Einrichtung Fahrradstraße außerhalb / 58.078 €	niedrig	
B1.3.301	Dudweilertal	Ortsausgang bis Anfang Tempo 70	79	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 35.352 €		Einrichtung Fahrradstraße außerhalb / 5.106 €	niedrig	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.55	Dudweilertal	Am Spellenstein bis Ortsausgang	677			Einrichtung Fahrradstraße / 44.005 €	niedrig	
B1.2.56	Eisenbahnstraße	Bahnhof Hassel bis Schorrenburgstraße	696	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			hoch	
B1.1.406	Eisenbahnstraße	L111 Rittershofstraße bis Bahnhof Hassel	609		Erneuerung Asphaltdecke / 304.550 €		niedrig	
B1.1.407	Eisenbahnstraße	Bahnhof Hassel nach Süden	301		Erneuerung Asphaltdecke / 150.300 €		niedrig	
B1.2.57	Elstersteinstraße	Am Schafweiher bis Gehweg zum Schafweiher	71		Erneuerung Asphaltdecke / 38.946 €	Fahrradstraße und Einengung Fahrgasse 4,5 m / 4.603 €	niedrig	
B1.3.302	Elversberger Straße	FGÜ Krankenhaus bis In der Lauerswiese	223	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 100.440 €			hoch	
B1.2.58	Elversberger Straße	Johannisstraße bis Nordendstraße	256	Schutzstreifen, 1,75 m / 10.252 €	Erneuerung Asphaltdecke / 205.040 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.59	Elversberger Straße	Rote Flurstraße bis Zufahrt Klinik Haus Elstersteinpark	314	Radfahrstreifen, 2,0 m / 31.370 €	Wegfall Abbiegefahrstreifen für Radfahrstreifen erforderlich		hoch	
B1.3.303	Elversberger Straße	In der Lauerswiese bis Schüren	699	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 314.460 €			hoch	
B1.2.60	Elversberger Straße	Einfahrt Klinik Elstersteinpark bis Ortsausgang	114	Schutzstreifen, 1,5 m / 4.540 €			hoch	
B1.2.61	Elversberger Straße	Josefstaler Straße bis Elstersteinstraße	195	Piktogrammreihe / 3.900 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.3.330	Elversberger Straße Nebenfahrbahn	Schüren bis Stadtgrenze	1.303	Fahrradstraße (außerorts) / 84.695 €	Einbau Asphaltdecke / 586.350 €		hoch	
B1.1.408	Ensheimer Straße	Preußenstraße bis Südstraße (KVP)	268	Erweiterung Radfahrstreifen 2,0m / 26.840 €	Wegfall Abbiegefahrstreifen für Radfahrstreifen erforderlich Umbau Mitteltrennstreifen / 144.936 €		niedrig	
B1.2.62	Ensheimer Straße	Im Schmelzerwald bis Ende Nebenfahrbahn (nach Heinrich-Laurstraße)	733	Schutzstreifen, 1,5 m / 14.652 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen
B1.2.63	Ensheimer Straße	Wallerfeldstraße bis Annastraße	167	Piktogrammreihe / 1.667 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Fahrbahnparken erforderlich
B1.1.409	Ensheimer Straße	Wallerfeldstraße bis Beginn Nebenfahrbahn (östl. Heinrich-Laur-Straße)	239	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m / 4.776 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.64	Ensheimer Straße	Ende Nebenfahrbahn (östl. Heinrich-Laur-Straße) bis Wallerfeldstraße	237	Piktogrammreihe / 2.372 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B4.602	Ensheimer Straße	Zum Stiefel bis Preußenstraße	239			Anordnung Tempo 30 / 650 €	niedrig	
B1.2.65	Ensheimer Straße	Annastraße bis Rentamtstraße	171	Piktogrammreihe / 1.714 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall des Fahrbahnparkens erforderlich
B1.2.66	Ensheimer Straße	Rentamtstraße bis Annastraße	173	Schutzstreifen, 1,75 m / 3.464 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.67	Ensheimer Straße	Annastraße bis Wallerfeldstraße	162	Schutzstreifen, 1,75 m / 3.240 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B4.603	Ensheimer Straße Kreisverkehr	KVP Ensheimer Straße - Südstraße	105	Erneuerung Asphaltdecke und Sicherung Kreisverkehr / 100.000 (pauschal)			hoch	
B1.2.68	Ensheimer Straße Nebenfahrbahn	Beginn Nebenfahrbahn bis Im Schmelzerwald	687	Fahrradstraße / 44.629 €	Erneuerung Asphaltdecke / 308.970 €		hoch	
B1.1.410	Forstraße parallel L126	Heinestraße bis Auffahrt B6	947		Einbau Asphaltdecke 3,0 m / 284.070 €		niedrig	
B1.1.411	Forstraße parallel L235	Parkplatz L 235 Ensheimer Straße bis Würzbachstraße	1.019		Rücknahme Benutzungspflicht / 650 €		niedrig	
B1.1.412	Forstraße parallel L235	Zum Ensheimer Gelösch bis Parkplatz L 235 Ensheimer Straße	210		Rücknahme Benutzungspflicht / 650 €		niedrig	
B1.2.69	Gehnbachstraße	In den Schankgärten bis Obere Rischbachstraße	296	Piktogrammreihe / 2.959 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.70	Gehnbachstraße	Obere Rischbachstraße bis Am Grubenstollen	142	Schutzstreifen, 1,5 m / 2.842 €	Erneuerung Asphaltdecke / 88.813 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		mittel	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.71	Gehnbachstraße	Obere Rischbachstraße bis In den Schankgärten	303	Schutzstreifen, 1,5 m / 6.058 €	Erneuerung Asphaltdecke / 189.313 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen
B1.1.413	Gehweg Bahnhof - BBZ	Bahnhof bis Heinrich-Laur-Straße	790	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 5,0 m, Einbau Asphaltdecke / 355.275 €			hoch
B1.2.72	Geistkircher Hof L119	Geistkircher Straße (KVP) bis Ortsausgang	547	Gemeinsamer Geh- und Radweg, beidseitig, Zweirichtung 2,5 m, Asphaltdecke / 491.940 €			mittel
B1.2.73	Grubenweg	Gehnbachstraße bis St.-Barbara-Straße	459	Piktogrammreihe / 4.588 €		Tempo 30	hoch
B1.2.74	Grubenweg	Im Oberen Werk (KVP) bis Kohlenstraße	130	Piktogrammreihe / 1.295 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch
B1.2.75	Grubenweg	St.-Barbara-Straße bis Grubenweg (KVP)	59	Piktogrammreihe / 589 €		Tempo 30	hoch
B1.2.76	Grubenweg	St.-Barbara-Straße bis Gehnbachstraße	460	Schutzstreifen, 1,75 m / 9.190 €		Tempo 30	hoch
B4.604	Grubenweg Kreisverkehr	KVP Grubenweg - Im Oberen Werk	85	Sicherung Kreisverkehr 50.000 (pauschal)			niedrig
B1.3.304	Grumbachtalweg	Grumbachweg bis Stadtgrenze	985		Einbau Asphaltdecke 3,0 m / 295.530 €		niedrig
B1.2.77	Grumbachweg / Zum Ensheimer Gelösch	Ensheimer Straße bis Ende Grumbachweg	867			Einrichtung Fahrradstraße / 56.349 €	niedrig
B1.1.414	Gustav-Clauss-Anlage	Maxplatz bis Brücke Parkplatz Spieser Landstraße	870	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 5,0 m / 313.056 €	Einbau Beleuchtung / 65.220 €		niedrig
B1.1.415	Gustav-Clauss-Anlage	Spieser Landstraße bis Arthur-Kratzsch-Straße	289	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 5,0 m, Einbau Asphaltdecke / 104.112 €	Einbau Beleuchtung / 21.690 €		hoch
B1.1.416	Gustav-Clauss-Anlage	Parkplatz Spieser Landstraße bis Spieser Landstraße	64	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 5,0 m, Einbau Asphaltdecke / 22.885 €	Einbau Beleuchtung / 4.768 €		hoch
B1.1.417	Gustav-Clauss-Anlage	Unterführung Spieser Landstraße	32	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 5,0 m, Einbau Asphaltdecke (Erweiterung der Unterführung) / 500.000 (pauschal)	Einbau Beleuchtung / 2.393 €		hoch
B1.2.78	Hasseler Pfad	Dammstraße bis Ende Tempo-30-Zone	315	Fahrradstraße / 20.443 €			hoch
B1.2.79	Hasseler Pfad	Blieskasteler Straße Anfang Tempo-30-Zone	215	Fahrradstraße / 13.988 €	Tempo 30 mit Fahrradstraße €		hoch

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.80	Hasseler Straße	Alfred-Lippmann-Straße bis Unterführung Bahnlinie	257	Gemeinsamer Geh- und Radweg, 2,5 m / 115.515 €			hoch	
B1.2.81	Hasseler Straße	Bahnhofstraße bis Pestalozzistraße	302	Piktogrammreihe / 3.018 €			hoch	
B1.3.305	Hasseler Straße	Parallelstraße (KVP) bis Alfred-Lippmann-Straße	160	Gemeinsamer Geh- und Radweg, 2,5 m / 72.000 €			hoch	
B1.2.82	Hasseler Straße	Pestalozzistraße bis Unterführung Bahnlinie	257	Piktogrammreihe / 2.567 €			hoch	
B1.2.84	Hasseler Straße	Pestalozzistraße bis Bahnhofstraße	302	Schutzstreifen, 1,5 m / 6.036 €			hoch	
B1.2.83	Hasseler Straße	Unterführung Bahnlinie bis Pestalozzistraße	257	Schutzstreifen, 1,5 m / 5.134 €			hoch	
B1.2.85	Hauptstraße (Oberwürz.)	Beginn Tempo 50 bis Ortsausgang	370	Piktogrammreihe / 3.702 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Fahrbahnparken erforderlich
B1.3.331	Hauptstraße (Oberwürz.)	Ortsausgang bis Rittersmühle	516		Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m / 51.630 €		niedrig	
B1.2.86	Hauptstraße (Oberwürz.)	Kirche Herz Jesu bis Höhe Am Köpfchen	744	Schutzstreifen, 1,75 m / 14.876 €			hoch	Wegfall Fahrbahnparken erforderlich
B1.2.87	Hauptstraße (Oberwürz.)	Sportplatz bis Höhe Am Köpfchen	400	Schutzstreifen, 1,75 m / 3.999 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.88	Hauptstraße (Oberwürz.)	Ommersheimer Straße bis Ende Tempo 30	292	Piktogrammreihe / 5.842 €			hoch	
B1.2.89	Hauptstraße (Oberwürz.)	Ortseingang bis Sportplatz	400	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 179.955 €		Tempo 30	hoch	Wegfall Fahrbahnparken erforderlich
B1.2.90	Hauptstraße (Oberwürz.)	Höhe Am Köpfchen bis Sportplatz	400	Piktogrammreihe / 3.999 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.91	Hauptstraße (Oberwürz.)	Kirche Herz Jesu bis Höhe Am Köpfchen	744	Piktogrammreihe / 7.438 €			hoch	Wegfall Fahrbahnparken erforderlich
B1.2.92	Hauptstraße (Oberwürz.)	Kirche Herz Jesu bis Ommersheimer Straße	744	Piktogrammreihe / 7.438 €			hoch	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.93	Hauptstraße (Oberwürz.)	Ommersheimer Straße bis Kirche Herz Jesu	744	Schutzstreifen, 1,75 m / 14.876 €			hoch	
B1.2.94	Hauptstraße (Oberwürz.)	Anfang Tempo 30 (Ost) bis Ommersheimer Straße	292	Schutzstreifen, 1,75 m / 5.842 €			hoch	
B1.2.95	Hauptstraße (Oberwürz.)	Am Kesselwald bis Anfang Tempo 30 (Ost)	370	Schutzstreifen, 1,75 m / 7.404 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Fahrbahnparken erforderlich
B1.2.96	Heinestraße	Ortseingang bis Untere Kaiserstraße	369			Fahrradstraße	niedrig	
B1.2.97	Hinter den Gärten	Verbindungsweg Im Alten Tal bis Spieser Straße	163			Einrichtung Fahrradstraße / 10.589 €	niedrig	
B1.2.98	Hobelsstraße	Kaiserstraße bis Blieskasteler Straße	55	Schutzstreifen, 1,75 m / 2.185 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen für Schutzstreifen erforderlich
B1.2.99	Hobelsstraße	Praelat-Goebel-Straße bis Bert-Brecht-Straße	421			Einrichtung Fahrradstraße / 27.333 €	niedrig	Ordnen Parken erforderlich
B1.2.100	Hobelsstraße	Wollbachstraße bis Praelat-Goebel-Straße	56			Einrichtung Fahrradstraße / 3.634 €	niedrig	
B1.2.182	Hochstraße - Gottlieb-Stoll-Straße	Pestalozzistraße bis Obere Kaiserstraße	1.241			Einrichtung Fahrradstraße / 80.665 €	niedrig	
B1.2.101	Im Alten Tal	Mühlstraße bis Verbindungsweg Hinter den Gärten	535			Einrichtung Fahrradstraße / 34.788 €	niedrig	
B1.2.102	Im Schmelzerwald	Johannes-Josef-Heinrich-Straße bis Ensheimer Straße	530			Einrichtung Fahrradstraße / 34.437 €	mittel	
B1.2.103	Im Schmelzerwald	am Güterbahnhof bis Johannes-Josef-Heinrich-Straße	317			Einrichtung Fahrradstraße / 20.573 €	mittel	
B1.1.418	Im Schmelzerwald	Im Schmelzerwald bis Ensheimer Straße	69	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 4,5 m / 24.775 €			mittel	
B1.2.104	Im Stegbruch	Obere Kaiserstraße bis Bahnhofstraße	581	Gemeinsamer Geh- und Radweg, 3,0 m 640 €	Erneuerung Asphaltdecke / 174.390 €		mittel	Wegfall Parken auf Mehrzweckstreifen erforderlich

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.122	Im Talgarten	Jugendheimstraße bis Obere Kaiserstraße	243			Einrichtung Fahrradstraße / 15.776 €	niedrig	
B1.1.419	In den Schankgärten	Dudweilerstraße bis Schlacken- bergstraße	235		Erweiterung getrennter Geh- und Rad- weg 4,1 m / 126.738 €	Wegfall Benutzungspflicht möglich / 650 €	mittel	
B1.1.420	In den Schankgärten	Schlackenbergstraße bis Gehnbach- straße	215		Erweiterung getrennter Geh- und Rad- weg 4,1 m / 116.154 €		mittel	
B1.3.306	In der Lauerswiese	Fußgängerbrücke bis Ende Mehr- zweckstreifen	223	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirich- tung, 2,5 m, Asphaltdecke / 100.260 €	Kurzfristig Halteverbot auf Mehrzweck- streifen erforderlich / 650 €		niedrig	
B1.2.105	In der Lauerswiese	Neunkircher Weg bis Wichern- straße	381	Schutzstreifen, 1,75 m / 7.616 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	mittel	
B1.2.106	In der Lauerswiese	Dr. Erhardt-Straße bis Wichern- straße	78	Piktogramm- kette / 785 €			mittel	
B1.3.307	In der Lauerswiese	Ende Tempo 70 bis Ende Mehr- zweckstreifen	142	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirich- tung, 2,5 m, Asphaltdecke / 64.080 €	Kurzfristig Halteverbot auf Mehrzweck- streifen erforderlich / 650 €		niedrig	
B1.2.107	In der Lauerswiese	Wichernstraße bis Priminiusstraße	344	Piktogramm- kette Fahrbahn und Anderer Radweg / 6.886 €			mittel	
B1.3.308	In der Lauerswiese	Ortsausgang bis Beginn Mehr- zweckstreifen	51	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirich- tung, 2,5 m, Asphaltdecke / 23.108 €			hoch	
B1.3.309	In der Lauerswiese	Ende Mehrzweckstreifen bis Elvers- berger Straße	164	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirich- tung, 2,5 m, Asphaltdecke / 73.575 €			hoch	Wegfall Abbiegefahr- streifen erforderlich
B1.3.310	In der Lauerswiese	Beginn Tempo 70 (Ost) bis Fuß- gängerbrücke	108	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirich- tung, 2,5 m, Asphaltdecke / 48.555 €	Kurzfristig Halteverbot auf Mehrzweck- streifen erforderlich / 650 €		niedrig	
B1.2.108	In der Lauerswiese	Wichernstraße bis Abzweig Forst- weg	127	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirich- tung, 2,5 m, Asphaltdecke / 57.330 €			mittel	
B1.2.109	In der Lauerswiese	Abzweig Forstweg bis Wichern- straße	50	Piktogramm- kette / 498 €			mittel	
B1.1.421	In der Lauerswiese Forst- weg	Höhe Dr. Erhardt-Straße bis Elvers- berger Straße	800	Einbau Asphaltdecke 3,0 m / 240.030 €			niedrig	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B4.605	Industriestraße	bis Geh- und Radweg Industriestraße - Mühlstraße	326			Anordnung Tempo 30 / 650 €	niedrig	
B1.2.110	Jägerstraße	Gustav-Clauss-Anlage bis Neunkircher Weg	60			Einrichtung Fahrradstraße / 3.898 €	niedrig	
B1.3.311	Josefstaler Straße	Ortsausgang bis Stadtgrenze	1.085	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 488.250 €			mittel	
B1.2.111	Josefstaler Straße	Kohlenstraße bis Elversberger Straße	239	Schutzstreifen, 1,5 m / 9.576 €	Erneuerung Asphaltdecke / 179.550 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.112	Josefstaler Straße	Elversberger Straße bis Am Schafweiher	439	Schutzstreifen, 1,75 m / 8.776 €	Erneuerung Asphaltdecke / 307.160 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.113	Josefstaler Straße	Brahmsstraße bis Ortsausgang	712	Schutzstreifen, 1,75 m / 14.230 €	Erneuerung Asphaltdecke / 462.475 €	Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.114	Josefstaler Straße	Am Schafweiher bis Beethovenstraße	227	Schutzstreifen, 1,5 m / 4.532 €	Erneuerung Asphaltdecke / 135.960 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.115	Josefstaler Straße	Beethovenstraße bis Brahmsstraße	56	Schutzstreifen, 1,5 m / 1.114 €	Erneuerung Asphaltdecke / 33.432 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.116	Josefstaler Straße	Ende westlicher Gehweg bis Ortsausgang	82	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 36.770 €			hoch	
B1.2.117	Josefstaler Straße	Brahmsstraße bis Beethovenstraße	53	Piktogrammreihe / 526 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.118	Josefstaler Straße	Brahmsstraße bis Rischbachstraße	231	Piktogrammreihe / 2.314 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.119	Josefstaler Straße	Rischbachstraße bis Elversberger Straße	435	Piktogrammreihe / 4.354 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.1.422	Josefstaler Straße Gehweg	Altenwalder Straße bis Am Rischbacher Rech	230	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 3,5 m, Einbau Asphaltdecke / 82.692 €			hoch	
B1.1.423	Josefstaler Straße Gehweg	Ortseingang bis Im Haseneck	205	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 3,5 m, Einbau Asphaltdecke / 73.620 €			hoch	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.120	Josefstaler Straße Nebenfahrbahn	Am Rischbacher Rech bis Brahmstraße	289	Einrichtung Fahrradstraße / 18.766 €	Erneuerung Asphaltdecke / 129.915 €		hoch	
B1.2.121	Jugendheimstraße	Spieser Straße bis Im Talgarten	474			Einrichtung Fahrradstraße / 30.797 €	niedrig	
B1.1.424	Kaiserstraße	Schlachthofstraße bis Rickertstraße	311	Demarkierung Radweg und Einrichtung Lieferzonen / 50.000 € (pauschal)	Wegfall Benutzungspflicht; Freigabe Einbahnstraße / 1.300 €		hoch	
B1.2.123	Kaiserstraße	Hobelsstraße bis Otto-Toussaint-Straße	51	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 5.087 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B4.606	Kaiserstraße - Oststraße Kreisverkehr	KVP Kaiserstraße - Oststraße	105	Sicherung Kreisverkehr / 100.000 € (pauschal)			mittel	
B1.2.124	Kaiserstraße L119	Abfahrt BAB 6 (Ost) bis Geistkircher Straße (KVP)	174	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, beidseitig, Zweirichtung 2,5 m, Asphaltdecke / 156.330 €			mittel	
B1.2.125	Kaiserstraße L119	Abfahrt BAB 6 (West) bis Abfahrt BAB 6 (Ost)	265	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, beidseitig, Zweirichtung 2,5 m, Asphaltdecke / 238.230 €			mittel	
B1.1.424	Kaiserstraße L119	Auf der Spick bis Ortseingang Rohrbach	735	Erneuerung Asphaltdecke / 183.850 €	Einbau Beleuchtung / 55.155 €		hoch	
B1.2.146	Kohlenstraße	Theodorstraße bis Ludwigstraße	192	Markierung Piktogrammreihe / 1.915 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.147	Kohlenstraße	Ende Anderer Radweg bis Rickertstraße	165	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 6.612 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		mittel	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.148	Kohlenstraße	Ludwigstraße bis Theodorstraße	188	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 3.760 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.149	Kohlenstraße	Beginn Anderer Radweg (Ost) bis Schlachthofstraße	125	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 5.012 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		mittel	
B1.2.150	Kohlenstraße	St.-Barbara-Straße bis Theodorstraße	101	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 4.032 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.151	Kohlenstraße	Theodorstraße bis St.-Barbara-Straße	102	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 4.096 €			hoch	
B1.1.425	L 111	Südstraße (KVP) bis Auffahrt St. Ingbert Mitte	348	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m, Erneuerung Asphaltdecke / 62.712 €			hoch	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen
B1.3.312	L 111	Höhe Eisenbahnstraße	442	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 199.035 €			hoch	
B1.3.313	L 111 Rittershofstraße	ab Stadtgrenze	315	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 141.930 €			hoch	
B1.2.152	L 111 Rittershofstraße	Ortseingang (Süd) bis Altenhofstraße	371	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 7.422 €			hoch	
B1.3.314	L 111 Rittershofstraße	Höhe Eisenbahnstraße bis Ortseingang Hassel	608	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 273.465 €			hoch	
B1.3.315	L 111 Rittershofstraße	Griesweiher bis Höhe Eisenbahnstraße	311	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 139.815 €			hoch	
B1.1.426	L 119	Ortsausgang bis Stadtgrenze	426	Einbau Asphaltdecke gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m / 106.450 €			niedrig	
B1.3.316	L 235	Würzbachstraße bis Ortseingang (vor Reichenbrunner Straße)	1.505	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 677.250 €			hoch	
B1.1.427	L111	Südliche Auffahrt BAB 6 (St. Ingbert Mitte) bis Ortseingang Hassel	593	Erneuerung Asphaltdecke / 148.325 €			hoch	
B1.3.317	L235	Zum Ensheimer Gelösch bis Würzbachstraße	1.229	Bas gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 553.050 €			hoch	
B1.1.428	L241 Spieser Straße	Mühlstraße bis Ortsausgang	101	Erneuerung Asphaltdecke, gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung 2,5 m / 25.275 €			mittel	
B1.2.153	L241 Spieser Straße	Ortsausgang bis Am Glashüttenflur	187	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 84.105 €			mittel	
B1.2.154	Lindenstraße	Marktplatz bis St. Ingberter Straße	178	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 7.124 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.155	Marienstraße	St.-Barbara-Straße bis Rischbachstraße	477	Einrichtung Fahrradstraße / 30.992 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 pauschal €		hoch	Bau Parkstreifen möglich
B1.2.157	Mühlstraße	Beginn Radweg bis Spieser Straße	421	Anordnung gemeinsamer Geh- und Radweg, beidseitig, Einrichtung 2,5 m / 650 €	Erneuerung Asphaltdecke Seitenstreifen / 210.400 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		mittel	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.156	Mühlstraße	Im Alten Tal bis Beginn Radweg	114	Markierung Piktogrammreihe, Anderer Radweg / 2.278 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		mittel	
B1.2.158	Neue Bahnhofstraße	Rentamtstraße bis Unterführung Bahnlinie	189	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 7.564 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen und Parken erforderlich
B1.2.159	Neue Bahnhofstraße	Wollbachstraße bis Kaiserstraße	64	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 2.571 €			hoch	
B1.2.160	Neue Bahnhofstraße Unterführung	Unterführung bis Schlachthofstraße	44	Markierung Piktogrammreihe / 438 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.161	Neuhäuserstraße	Eisenbahnstraße bis Fröschenpfuhl	842	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			hoch	
B1.2.162	Neunkircher Weg	Johannisstraße bis Dilmesstraße	532	Einrichtung Fahrradstraße / 34.587 €			mittel	Ordnen Parken erforderlich
B1.2.163	Neunkircher Weg	Johannisstraße bis Theodor-Heuss-Platz	66	Einrichtung Fahrradstraße / 4.270 €			mittel	
B1.2.164	Neunkircher Weg	Dilmesstraße bis Am Waldfriedhof	351	Einrichtung Fahrradstraße / 22.835 €			mittel	
B1.2.165	Neunkircher Weg	Theodor-Heuss-Platz bis Johannisstraße	59	Einrichtung Fahrradstraße / 3.864 €			mittel	
B1.1.429	Obere Kaiserstraße	Auffahrt BAB (West) bis Im Talgarten	719	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m / 28.740 €			hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.166	Obere Kaiserstraße	Mühlstraße bis Im Stegbruch	492	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 49.210 €			hoch	
B1.2.167	Obere Kaiserstraße	Im Stegbruch bis Spieser Straße	263	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 10.504 €			hoch	
B1.2.168	Obere Kaiserstraße	Spieser Straße bis Im Talgarten	529	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 52.890 €			hoch	
B1.2.169	Obere Kaiserstraße	Mühlenstraße bis Jakob-Oberhauser-Straße	258	Markierung Radfahrstreifen 2,0 m / 25.830 €			hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.170	Obere Kaiserstraße	Industriestraße (KVP) bis Ortsausgang	176	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, 3,5 m / 110.565 €			hoch	
B1.2.171	Oststraße	Reinhold-Becker-Straße bis Ende Mehrzweckstreifen	816	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 650 €			mittel	Kurzfristig Halteverbot auf Mehrzweckstreifen erforderlich
B1.2.172	Oststraße	Kaiserstraße (KV) bis Reinhold-Becker-Straße	370	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 650 €			mittel	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.1.430	Oststraße	Parallelstraße (KVP) bis An der Kolonie (KVP)	669	Erweiterung Radfahrstreifen 2,0m / 66.890 €	Verkleinerung Fahrbahn-Mitteltrenner / 361.206 €		mittel	
B1.2.173	Oststraße (nördl. Blieskasteler Straße)	Blieskasteler Straße bis Anfang Mehrzweckstreifen	56	Markierung Radfahrstreifen, 1,85 m / 5.616 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.174	Oststraße (nördl. Blieskasteler Straße)	Beginn Tempo 30 bis Ende Mehrzweckstreifen (Süd)	68	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 6.797 €			hoch	Kurzfristig Halteverbot auf Mehrzweckstreifen erforderlich
B1.2.175	Oststraße	Zufahrt KVP Oststraße Parallelstraße	92	Getrennter Geh- und Radweg, 4,5 m, Asphaltdecke / 41.481 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.176	Oststraße	Wollbachstraße bis Oststraße	59	Markierung Piktogrammreihe / 1.178 €			hoch	
B1.1.431	Parallelstraße	Hasseler Straße (KVP) bis Höhe Raststätte BAB 6	554	Erweiterung Radfahrstreifen 2,0 m / 55.400 €		Anordnung Tempo 50 / 650 €	niedrig	
B1.1.432	Parallelstraße	Höhe Hans-Wilhelmi-Straße bis Otto-Kaiser-Straße	860	Erweiterung Radfahrstreifen 2,0 m / 86.030 €			niedrig	
B1.1.433	Parallelstraße	Höhe Hans-Wilhelmi-Straße	403	Erweiterung Radfahrstreifen 2,0 m / 40.250 €			niedrig	
B4.607	Parallelstraße - Oststraße Kreisverkehr	Kreisverkehr Parallelstraße Oststraße	175	Anordnung getrennter Geh- und Radweg auf Fahrbahn, 4,5 m Breite, Asphaltdecke / 1.413 €			hoch	
B1.2.177	Parkplatz	Neunkircher Weg bis Josefstaler Straße	73	Einrichtung Fahrradstraße / 4.735 €			niedrig	
B1.1.434	Parkplatz am Mühlenwald	Gustav-Clauss-Anlage bis Parkplatz am Mühlenwald	35	Einbau Asphaltdecke 3,5m / 12.348 €		Einrichtung Fahrradstraße / 2.293 €	niedrig	
B1.1.435	Parkplatz am Mühlenwald	Parkplatz Am Mühlenwald	87	Einbau Asphaltdecke / 39.087 €		Einrichtung Fahrradstraße / 5.646 €	niedrig	
B1.2.178	Paul-Ehrlich-Straße	Rote Flurstraße bis Pasteurstraße	81	Öffnung Einbahnstraße / 650 €		Einrichtung Fahrradstraße / 5.292 €	niedrig	
B1.2.179	Paul-Ehrlich-Straße	Dr. Schulthess-Straße bis Pasteurstraße	80	Öffnung Einbahnstraße / 650 €		Einrichtung Fahrradstraße / 5.195 €	hoch	
B1.2.180	Pestalozzistraße	Hasseler Straße bis Hochstraße	1.241			Einrichtung Fahrradstraße / 80.665 €	niedrig	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.181	Pfarrgasse	Dammstraße bis Seyenstraße	152	Einrichtung Fahrradstraße / 9.887 €	Rückbau Radweg, Erneuerung Asphaltdecke / 136.890 €		mittel	
B1.1.436	Pfarrgasse	Kaiserstraße bis Wollbachstraße	236	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m, Erneuerung Asphaltdecke / 129.690 €	Rückbau Anderer Radweg und Erneuerung Gehweg / 141.480 €		mittel	
B1.2.183	Pfarrgasse	Wollbachstraße bis Dammstraße	48	Einrichtung Fahrradstraße / 3.123 €	Rückbau Anderer Radweg, Erneuerung Asphaltdecke / 24.020 €		hoch	
B1.2.184	Poststraße	Ludwigstraße bis Maxplatz	78	Anordnung Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) / 650 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)		hoch	
B1.2.185	Poststraße	Rickertstraße bis Ludwigstraße	219	Anordnung Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) / 650 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)		hoch	
B1.2.186	Poststraße	Rendezvousplatz bis Rickertstraße	157	Anordnung Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) / 650 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)		hoch	
B1.2.187	Poststraße	Rendezvousplatz bis Schlachthofstraße	119	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 2.376 €	Erneuerung Asphaltdecke / 77.220 €		hoch	
B1.2.188	Poststraße	Rickertstraße bis Rendezvous-Platz	159	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			hoch	
B1.2.189	Poststraße	Ludwigstraße bis Rickertstraße	219	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			hoch	
B1.2.190	Poststraße	Theodor-Heuss-Platz bis Ludwigstraße	110	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			hoch	
B1.2.191	Poststraße	Maxplatz	40	Anordnung Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich / 650 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)		hoch	
B1.2.192	Poststraße	Schlachthofstraße bis Rendezvousplatz	119	Markierung Piktogrammreihe / 1.194 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.193	Prälat-Eckhard-Straße	Am Alten Friedhof bis Dr.-Schulthess-Straße	115			Einrichtung Fahrradstraße, Einengung Fahrgasse 4,5 m / 7.475 €	niedrig	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.194	Reinold-Becker-Straße	Oststraße bis Oststraße (Ringstraße)	1.194			Fahrradstraße, Einengung Fahrgasse 4,5 m / 77.610 €	niedrig	Ordnen Parken erforderlich
B1.1.437	Rickerstrstraße	Kaisertstraße bis Poststraße	140	Demarkierung Radweg und Einrichtung Lieferzonen / 20.000 € (pauschal)	Wegfall Benutzungspflicht und Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr / 1.300 €		hoch	
B1.1.438	Rickertstraße	Poststraße bis Kohlenstraße	235	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m / 4.706 €		Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.195	Rickertstraße	Kohlenstraße bis Poststraße	238	Markierung Piktogrammreihe / 2.378 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen)	Tempo 30 / 650 €	mittel	
B1.2.196	Rischbachstraße	Josefstaler Straße bis Schubertstraße	135	Markierung Piktogrammreihe / 1.351 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.197	Rischbachstraße	Marienstraße bis Grubenstraße	107	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 2.144 €	Erneuerung Asphaltdecke / 67.000 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		mittel	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.198	Rischbachstraße	Schubertstraße bis Marienstraße	93	Markierung Piktogrammreihe / 927 €	Erneuerung Asphaltdecke (Kosten s. Maßnahme Schutzstreifen) Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.199	Rischbachstraße	Schubertstraße bis Josefstaler Straße	139	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 2.776 €	Erneuerung Asphaltdecke / 84.438 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.200	Rischbachstraße	Marienstraße bis Schubertstraße	100	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 2.002 €	Erneuerung Asphaltdecke / 62.563 € Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.201	Rittershofer Straße	Altenhofstraße bis Ortsausgang	371	Markierung Piktogrammreihe / 3.711 €			hoch	
B1.2.202	Rittersmühle	Rittersmühle bis Stadtgrenze	426	Markierung Piktogrammreihe / 4.256 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.203	Rittersmühle	Stadtgrenze bis Rittersmühle	426	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 8.512 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.204	Rohrbacher Straße	Marktplatz bis Sebastianstraße	458	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 9.158 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.205	Rohrbacher Straße	Ortseingang bis Sebastianstraße	320	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 12.792 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.3.318	Rohrbacher Straße	Unterführung BAB 6 bis Ortseingang Hassel	122	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m / 33.021 €	Neubau Fußweg		hoch	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.3.319	Rohrbacher Straße	KVP Parallelstraße bis Unterführung BAB 6	80	Gemeinsamer Geh- und Radweg, beidseitig, Zweirichtung 2,5 m, Asphaltdecke / 35.852 €			hoch	
B1.2.229	Rohrbacher Straße	Sebastianstraße bis Marktplatz	458	Markierung Piktogrammkette / 4.579 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.207	Rohrbacher Straße	Ortseingang Hassel bis Höhe Ahrstraße	320	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 12.792 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.208	Rohrbacher Straße	Höhe Ahrstraße bis Sebastianstraße	320	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 12.792 €		Anordnung Tempo 30 / 650 €	hoch	
B1.2.209	Rohrbacher Straße	Orstausgang Hassel bis Unterführung BAB 6	122	Markierung Schutzstreifen, Anderer Radweg / 6.115 €			hoch	
B1.1.439	Saarbrücker Straße	Alleestraße bis Willy-Voit-Straße	533	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m / 21.304 €			mittel	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.210	Saarbrücker Straße	Alleestraße bis Am Güterbahnhof	154	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 6.172 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.211	Saarbrücker Straße	Schlachthofstraße bis Beginn Schutzstreifen	103	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 4.124 €			hoch	
B1.1.440	Saarbrücker Straße	Am Güterbahnhof bis Ortsausgang	240	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 4,5 m, Einbau Asphaltdecke / 86.292 €			hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.1.441	Saarbrücker Straße	Ortseingang bis Am Güterbahnhof	239	Erneuerung Asphaltdecke / 59.800 €			niedrig	
B1.1.442	Saarbrücker Straße	Ortsausgang bis Höhe Rentrischer Weg	412	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m / 81.556 €	Versetzen der Beleuchtungsmasten an den Wegrand / 30.893 €		hoch	
B1.1.443	Saarbrücker Straße	Höhe Rentrischer Weg	198	Erneuerung Asphaltdecke / 51.480 €			mittel	
B1.1.444	Saarbrücker Straße	ab Weststraße westlich	325	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m / 64.350 €			hoch	
B1.1.445	Saarbrücker Straße	von Osten bis Brücke L126	175	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m / 34.670 €			hoch	
B1.2.212	Saarbrücker Straße Nebenfahrbahn	Brücke L126 bis Ende Nebenfahrbahn	297	Einrichtung Fahrradstraße / 19.325 €	Erneuerung Asphaltdecke / 133.785 €		hoch	Ordnen Parken erforderlich

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.1.446	Schafweiher Gehweg	Elstersteinstraße nach Schafweiher	133	Freigabe Radverkehr (Gehweg) / 650 €	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m, Einbau Asphaltdecke / 33.150 €		hoch	
B1.2.213	Schlachthofstraße	Kaiserstraße bis Poststraße	128	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 12.790 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.214	Schlachthofstraße	Poststraße bis Am Markt	147	Markierung Schutzstreifen, 1,75 m / 5.888 €			hoch	
B1.2.215	Schlachthofstraße	Dudweilerstraße bis Am Markt	92	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 9.214 €			hoch	
B1.2.216	Schorrenburgstraße	St. Ingberter Straße bis Rohrbacher Straße	192	Öffnung Einbahnstraße / 650 €			hoch	
B1.3.320	Schüren	Elversberger Straße bis Einfahrt Nebenfahrbahn	73	Fahrradstraße / 4.733 €			niedrig	
B1.1.447	Seyenstraße	Wolfsholer Straße bis Karl-Uhl-Straße	262	Erneuerung Asphaltdecke / 117.945 €			niedrig	
B1.1.448	Seyenstraße	Klaus-Stier-Straße bis Wolfsholer Straße	259	Erneuerung Asphaltdecke / 51.820 €			mittel	
B1.1.449	Sonnenhof	Bahnlinie bis Stadtgrenze	1.367	Einbau Asphaltdecke 3,0 m / 69.870 €			niedrig	
B1.3.321	Spieser Landstraße	Ortsausgang bis Stadtgrenze	1.121	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 504.450 €			mittel	
B1.2.217	Spieser Landstraße	Am Waldfriedhof bis Am Mühlwald	78	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 7.837			hoch	
B1.2.218	Spieser Landstraße	Peter-Reif-Straße bis Am Waldfriedhof	259	Markierung Schutzstreifen, 1,5 m / 5.184 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.219	Spieser Landstraße	Hanspeter- Hellenthal-Straße bis Ausfahrt Parkplatz Friedhof	328	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 147.690 €			mittel	
B1.3.322	Spieser Landstraße	Ortsausgang bis Ende Tempo 50	212	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 95.310 €			mittel	
B1.2.220	Spieser Landstraße	Abschnitt Brücke Parkplatz Spieser Landstraße	14			Einrichtung Fahrradstraße / 904 €	niedrig	
B1.2.221	Spieser Landstraße	Am Mühlwald bis Peter-Reif-Straße	339	Anordnung gemeinsamer Geh- und Radweg, 3,5 m / 650 €	Erneuerung Asphaltdecke / 118.580 €		hoch	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.3.323	Spieser Landstraße	Ausfahrt Parkplatz Friedhof bis Höhe Hanspeter-Groß-Straße	39	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 3,0 m, Asphaltdecke / 20.914 €			mittel	
B1.3.324	Spieser Landstraße Seitenraum	Peter-Reif-Straße bis Einfahrt Parkplatz Friedhof	357	Bau gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 3,0 m, Asphaltdecke / 192.510 €			mittel	
B1.2.222	Spieser Straße	Obere Kaiserstraße bis Kirchhofstraße	148			Einrichtung Fahrradstraße / 9.640 €	niedrig	
B1.2.223	Spieser Straße	Kirchhofstraße bis südlich Höhe Mühlstraße	578			Einrichtung Fahrradstraße / 37.564 €	niedrig	
B1.2.224	Spieser Straße	Höhe Mühlstraße	92			Fahrradstraße / 5.952 €	niedrig	
B1.2.233	St. Ingberter Straße	Rheinstraße bis Ortsausgang	616	Markierung Piktogrammreihe / 6.156 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	Wegfall Parken erforderlich
B1.2.232	St. Ingberter Straße	Höhe Blumenstraße bis Rheinstraße	277	Piktogrammreihe / 2.772 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.231	St. Ingberter Straße	Lindenstraße bis Höhe Blumenstraße	199	Piktogrammreihe / 1.990 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.229	St. Ingberter Straße	Rheinstraße bis Höhe Blumenstraße	277	Schutzstreifen, 1,75 m / 5.544 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.230	St. Ingberter Straße	Höhe Blumenstraße bis Lindenstraße	199	Schutzstreifen, 1,75 m / 3.980 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.228	St. Ingberter Straße	Ortseingang bis Rheinstraße	616	Schutzstreifen, 1,75 m / 12.312 €	Anordnung Tempo 30 / 650 €		hoch	
B1.2.225	St.-Barbara-Straße	Kohlenstraße bis Sophienstraße	146	Fahrradstraße / 9.490 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)		hoch	
B1.2.226	St.-Barbara-Straße	Sophienstraße bis Marienstraße	71	Fahrradstraße / 4.583 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)		hoch	
B1.2.227	St.-Barbara-Straße	Marienstraße bis Grubenweg	124	Fahrradstraße / 8.080 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 € (pauschal)		mittel	
B1.1.450	Stiefel	L126 bis Grumbachstraße	588	Erneuerung Asphaltdecke / 176.460 €			niedrig	
B1.1.451	Südstraße	Ensheimer Straße (KVP) bis Droste-Hülshoff-Straße	874	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m / 34.944 €			niedrig	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.1.452	Südstraße	Droste-Hülshoff-Straße bis Hans-Böckler-Straße	549	Erweiterung Schutzstreifen 1,75 m / 21.968 €			niedrig	
B1.2.230	Südstraße	Im Schiffeland bis Betzentelstraße	818	Schutzstreifen, 1,75 m / 32.700 €			hoch	
B1.2.231	Südstraße	Südstraße (KVP) bis Im Schiffeland	295	Schutzstreifen, 1,75 m / 11.816 €			hoch	
B1.2.232	Südstraße	Friedrich-Heintz-Straße bis Betzentelstraße	255	Schutzstreifen, 1,75 m / 10.208 €			hoch	
B1.2.233	Talstraße	Hauptstraße bis Friedhofstraße	664			Einrichtung Fahrradstraße / 43.128 €	niedrig	
B1.2.234	Theodor-Heuss-Platz	Maxplatz bis Josefstaler Straße	249	Radfahrstreifen, 2,0 m / 24.870 €			hoch	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.235	Theodor-Heuss-Platz	Kaiserstraße bis Maxplatz	84	Radfahrstreifen, 2,0 m / 8.371 €			hoch	
B1.1.453	Umfahrung Auffahrt Parallelstraße	Oststraße (KVP) und Höhe Otto-Kaiser-Straße	860	Einbau Asphaltdecke, gemeinsamer Geh- und Radweg / 215.075 €			niedrig	
B1.1.454	Untere Kaiserstraße	Ortseingang bis Zum Sengscheider Tal	1.072	Erneuerung Asphaltdecke / 375.200 €	Entfernung Hindernisse / 20.000 € (pauschal)		hoch	
B1.1.455	Untere Kaiserstraße	Zum Sengscheider Tal bis Brücke L126	182	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 5,0 m, Einbau Asphaltdecke / 81.675 €	Entfernung Hindernisse / 20.000 € (pauschal)		hoch	
B1.1.456	Untere Kaiserstraße	Ortsausgang Rentrisch bis Stadtgrenze	224	Erweiterung gemeinsamer Geh- und Radweg 2,5 m, Erneuerung Asphaltdecke / 83.963 €			mittel	
B4.608	Untere Kaiserstraße	Untere Kaiserstraße - Am Spellenstein	55	Furtmarkierung / 2.000 €			hoch	
B4.609	Untere Kaiserstraße	Untere Kaiserstraße - Am Spellenstein	127	Furtmarkierung / 2.000 €			hoch	
B1.1.457	Untere Kaiserstraße	Am Spellenstein bis Ortsausgang (West)	1.069	Erneuerung Asphaltdecke / 299.320 €	Versetzen Beleuchtungsmasten / 80.175 €		hoch	Ordnen Parken erforderlich
B1.1.458	Untere Kaiserstraße	Stadgrenze bis Ortseingang Rentrisch	224	Erneuerung Asphaltdecke / 61.573 €			mittel	
B1.2.236	Vebindung Alte Schmelz - Dudweilerstraße	Alte Schmelz bis Dudweilerstraße	204	Getrennter Geh- und Radweg, 5,0 m, Asphaltdecke / 183.150 €	Flächenerwerb erforderlich		mittel	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)		von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen
B1.2.237	Verbindung Alte Schmelz - Dudweilerstraße	Alte Schmelz bis Dudweilerstraße	123	Getrennter Geh- und Radweg, 5,0 m, Asphaltdecke / 111.060 €	Flächenerwerb erforderlich		mittel	
B1.2.238	Verbindung Alte Schmelz - Rentrischer Weg	Alte Schmelz bis Rentrischer Weg	856	Getrennter Geh- und Radweg, 5,0 m, Asphaltdecke / 770.130 €	Flächenerwerb erforderlich		mittel	
B1.2.239	Verbindung Am Alten Friedhof - Prälat-Eckhard-Straße	Am Alten Friedhof bis Prälat-Eckhard-Straße	137			Einrichtung Fahrradstraße / 8.905 €	niedrig	
B1.3.325	Verbindung Auf der Spick - Radweg L 119	Auf der Spick bis Kaiserstraße	86	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtung, 2,5 m, Asphaltdecke / 38.894 €			niedrig	
B1.2.240	Verbindung Behirngstraße - Elversberger Straße	Behirngstraße - Elversberger Straße	198			Fahrradstraße	niedrig	
B1.1.459	Verbindung Im Alten Tal - Hinter den Gärten	Im Alten Tal - Hinter den Gärten	184	Einbau Asphaltdecke 2,5 m / 45.900 €			niedrig	
B1.1.460	Waldweg (Nord) Hobels - Rohrbach	Hobels - Rohrbach	1.762	Einbau Asphaltdecke 3,0 m / 528.600 €			niedrig	
B1.1.461	Waldweg (Süd) Hobels - Rohrbach	Hobels - Rohrbach	288	Einbau Asphaltdecke 3,0 m / 86.490 €			niedrig	
B1.1.462	Weg Schafweiher - Elstersteinpark	Schafweiher bis Klinik Haus Elstersteinpark	494	Einbau Asphaltdecke 2,5 m / 123.400 €			niedrig	
B1.1.463	Wiesenstraße	Klaus-Steif-Straße bis Wolfholstraße	270	Erneuerung Asphaltdecke / 121.275 €			niedrig	
B1.2.241	Wolfsholstraße	Seyenstraße bis Auf der Teufelsinsel	600	Einrichtung Fahrradstraße / 38.981 €	Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.000 (pauschal)		mittel	Ordnen Parken erforderlich
B1.2.242	Wollbachstraße	Alte Bahnhofstraße bis Neue Meßstraße	305	Markierung Piktogrammreihe / 3.048 €	Anordnung Tempo 20 / 650 €		hoch	
B1.2.243	Wollbachstraße	Pfarrgasse bis Blieskasteler Straße	136	Markierung Schutzstreifen, 2,0 m / 13.560 €			niedrig	Wegfall des Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.244	Wollbachstraße	Neue Bahnhofstraße bis Alte Bahnhofstraße	87	Markierung Piktogrammreihe / 867 €	Anordnung Tempo 20 / 650 €		hoch	

Einzelmaßnahmen mit Umsetzungshorizont bis 2030

Ausbau, Qualifizierung und Modernisierung Radverkehrsnetz St. Ingbert

Abschnitt (von Ost nach West im Stadtgebiet)	von, bis	Streckenlänge [m]	Maßnahmenbeschreibung mit Kostenschätzung [€]	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang / Kostenschätzung [€]	Optionale / alternative Maßnahmen	Priorität	Auswirkungen / Vorbedingungen	
B1.2.245	Wollbachstraße	Schlachthofstraße bis Alte Bahnhofstraße	97	Öffnung Einbahnstraße / 650 €	Anordnung Tempo 20 / 650 €		hoch	
B1.1.464	Wollbachstraße	Neue Meßstraße bis Alte Bahnhofstraße	299	Erweiterung getrennter Geh- und Radweg 4,5 m, Einbau Asphaltdecke / 107.748 €			mittel	Wegfall Parkens erforderlich
B1.2.246	Wollbachstraße	Pfarrgasse bis Neue Meßstraße	97	Markierung Radfahrstreifen, 2,0 m / 4.858 €			mittel	Wegfall Abbiegefahrstreifen erforderlich
B1.2.247	Würzbach Straße / Reichenbrunner Straße	Abschnitt innerorts	1.777			Fahrradstraße	niedrig	
B1.3.326	Würzbachstraße (außerorts)	L 235 bis Ortseingang	241	Markierung Piktogrammreihe / 2.405 €			niedrig	
B1.2.248	Zur Audell	Blieskasteler Straße bis Bergstraße	470			Fahrradstraße und Einengung Fahrgasse 4,5 m / 50.550 €	niedrig	Ordnen Parken erforderlich
B1.2.250	Zuwegung Klinik Haus Elstersteinpark	Elversberger Straße bis Weg zum Schafweiher	43			Einrichtung Fahrradstraße / 2.768 €	niedrig	

6.3 Detaillösungen

Die folgenden drei Detaillösungen wurden für die, in Kapitel 5.1.6 analysierten, Knotenpunkte Maxplatz, Kohlenstraße/Ludwigstraße und Kohlenstraße/Rickertstraße entwickelt, die aus Sicht des Radverkehrs heute unbefriedigend gelöst sind. Aufgezeigt werden exemplarische Lösungen für die Neugestaltung der Knotenpunkte, um dem Radverkehr (und Fußverkehr) eine höhere Qualität und mehr Raum zu geben.

Miteinbezogen werden die Knotenpunktäste, die im Sinne der vorgeschlagenen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes ertüchtigt werden. Zunächst werden planerisch für die Seitenräume ausreichende Flächen bereitgestellt, also mindestens 2,5 m breite Gehwege. Auch dem Radverkehr werden – wo erforderlich – ausreichend breite Wege bzw. Markierungslösungen gegeben. Für die Fahrbahn verbleiben nach RAS 06 ebenfalls ausreichende Flächen für das bestehende Verkehrsaufkommen, obgleich z. B. einzelne entbehrliche Fahrstreifen (z. B. Otto-Toussaint-Straße) wegfallen. Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs wurde in der Regel überplant, da ansonsten keine ausreichenden Flächen nach den anerkannten Regeln der Technik für den fließenden Verkehr zur Verfügung stehen. Die große Menge an verfügbaren Parkplätzen innerhalb der Innenstadt fängt den nötigen Wegfall an den drei Knotenpunkten und den anschließenden Ästen aber aus gutachterlicher Sicht auf.

Prägend für den gesamten innerstädtischen Raum und die überplanten Knotenpunkte ist die konsequente Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) in Poststraße, Ludwigstraße und Maxplatz, welche die Querbarkeit für den Fußverkehr verbessert und die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vereinfacht. Die langfristige Öffnung von Ludwigstraße und Kohlenstraße für den allgemeinen Verkehr in beiden Fahrtrichtungen und die Öffnung der Poststraße in Gegenrichtung für den Radverkehr, erschließen die Innenstadt deutlich besser, als es heute der Fall ist. Diese Rahmenbedingungen werden im Klimaschutzteilkonzept definiert.

Nötige städtebauliche Integration

Alle drei überplanten Knotenpunkte liegen in der Innenstadt. Maxplatz und Ludwigstraße sind sogar Tore in den Innenstadtbereich und damit städtebaulich äußerst sensibel, wenngleich sie heute städtebaulich wenig gefasst wirken. Aus gutachterlicher Sicht ist es deswegen zunächst dringend erforderlich eine integrierte städtebauliche Betrachtung dieser Räume durchzuführen und städtebauliche Entwicklungsziele zu definieren. Erkennbare Raumkanten, ggf. mit stadtbildprägender Bebauung, die Erkennbarkeit des Eingangs der Innenstadt und eine durchdachte Struktur und Nutzung des vorhandenen öffentlichen Raums sind anzustreben. Die verkehrliche Umsetzbarkeit kann anschließend geprüft werden und sich in die städtebauliche Konzeption einfügen. Keineswegs sollten diese stadtbildprägenden Räume nur aus verkehrlicher Sicht überplant werden. Vor diesem Hintergrund sind die vorgeschlagenen Gestaltungen der drei Knotenpunkte ein möglicher Ausgangspunkt für eine spätere Umsetzung. Zugleich können und sollen sie bei sich ändernden städtebaulichen Rahmenbedingungen aber angepasst oder ggf. ganz verworfen werden.

6.3.1 Rickertstraße / Poststraße

Bestand

Der Knotenpunkt Rickertstraße / Poststraße ist heute gekennzeichnet durch die zweistreifige Einbahnstraße Poststraße (nicht für den Radverkehr geöffnet) und die südliche Rickertstraße, die als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) über einen eher unüblichen benutzungspflichtigen einseitigen Zweirichtungsradweg verfügt.

Überplanung Knotenpunkt

Der Knoten und alle Äste werden komplett überplant. Grundkennzeichen ist der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) für den gesamten Knotenpunkt. Damit geht eine Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung im gesamten Knotenbereich einher. Die vorhandene Lichtsignalanlage entfällt. Zur Verdeutlichung der neuen Vorfahrtregelung, zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr wird die gesamte Kreuzungsfläche angehoben. Die Ausgestaltung der Knotenpunktäste sollte nach städtebaulichen Gesichtspunkten (Aufenthaltsqualität, Begrünung, etc.) ebenfalls neu erfolgen.

Überplanung der Knotenpunktäste

Poststraße: 4,5 m Fahrbahnbreite

- Fahrbahnbreite gesamt: 4,5 m
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr
- 1,5 m breite Schutzstreifenmarkierung als Zu- und Ableitung in Knotenpunktnähe
- 3,0 m Fahrgasse
- Vergrößerung der Seitenräume auf jeweils 4,0 m

Rickertstraße (Süd): 4,5 m Fahrbahnbreite

- Aufhebung des benutzungspflichtigen Radwegs
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Verengung der Fahrbahnbreite auf gesamt: 4,5 m
- Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr
- 1,5 m breite Schutzstreifenmarkierung als Zu- und Ableitung in Knotenpunktnähe
- 3,0 m Fahrgasse
- Vergrößerung der Seitenräume auf jeweils 4,0 m

Rickertstraße (Nord): Fahrbahnbreite gesamt: 7,5 m

- 1,5 m Schutzstreifen beidseitig
- Kernfahrbahnbreite: 4,5 m
- Seitenräume mit jeweils ca. 2,5 m

Abbildung 37: Prinzipskizze Knotenpunkt Poststraße / Rickertstraße



Prinzipische Skizze Umgestaltung Rickertstraße / Poststraße | Stand: Juni 2020

Überplanung

- Gehweg / Fußgängerzone
- Radfahrstreifen / Schutzstreifen
- Fahrbahn

Bestand

- Bebauung
- Privatgrundstücke



Kartengrundlage: Stadt St. Ingbert



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Stadt St. Ingbert

6.3.2 Maxplatz

Bestand

Der Maxplatz ist durch die signalisierte zweistreifige Ausfahrt der Einbahnstraße Poststraße in Richtung Theodor-Heuss-Platz gekennzeichnet (nicht für den Radverkehr geöffnet). Der Fuß und Radverkehr wird niveaufrei durch die relativ steile Unterführung Maxplatz zur Gustav-Clauss-Anlage geführt. Radfahrende können nicht vom Theodor-Heuss-Platz in die Poststraße abbiegen.

Überplanung Knotenpunkt

Der Knoten wird durch den Wegfall Dreiecksinsel und der baulich getrennten Abbiegefahrstreifen deutlich verkleinert. Eine neue gemeinsame Rad- und Fußverkehrsfurt westlich der Unterführung Maxplatz ermöglicht das Linksabbiegen des Radverkehrs aus der Otto-Toussaint-Straße und ist barrierefrei gestaltet (geringere Steigung als Unterführung). Die Unterführung wird beibehalten und um einen gesicherten und neu geordneten Ein- und Ausfahrbereich für den Radverkehr in Richtung Poststraße ergänzt. Ein Fahrstreifen in der Poststraße kann wegen des geringeren Verkehrsaufkommens im Rahmen der Gesamtverkehrsführung Innenstadt zu Gunsten eines breiteren Seitenraums wegfallen. Im Aufstellbereich des Astes Maxplatz sind zwei Fahrstreifen (2,75 m) und ein Radfahrstreifen vorhanden. Der Radverkehr kann mittels Grünpfeil unabhängig von der Signalisierung in die Otto-Toussaint-Straße abbiegen.

Überplanung der Knotenpunktäste

Maxplatz/Gustav-Clauss-Anlage

- Bau neuer 4 m breiter Rampe mit reduzierter Steigung für Fuß- und Radverkehr als barrierefreie Zuwegung zur Furt über den Theodor-Heuss-Platz
- Halteverbot im Bereich des Geh- und Radwegs

Theodor-Heuss-Platz / Otto Toussaint-Straße

- 2,0 m breite Radfahrstreifen (beidseitig)
- Wegfall zweiter Fahrstreifen in Richtung Westen
- Indirektes Abbiegen für Radfahrende von der Otto-Toussaint-Straße in die Poststraße / Maxplatz

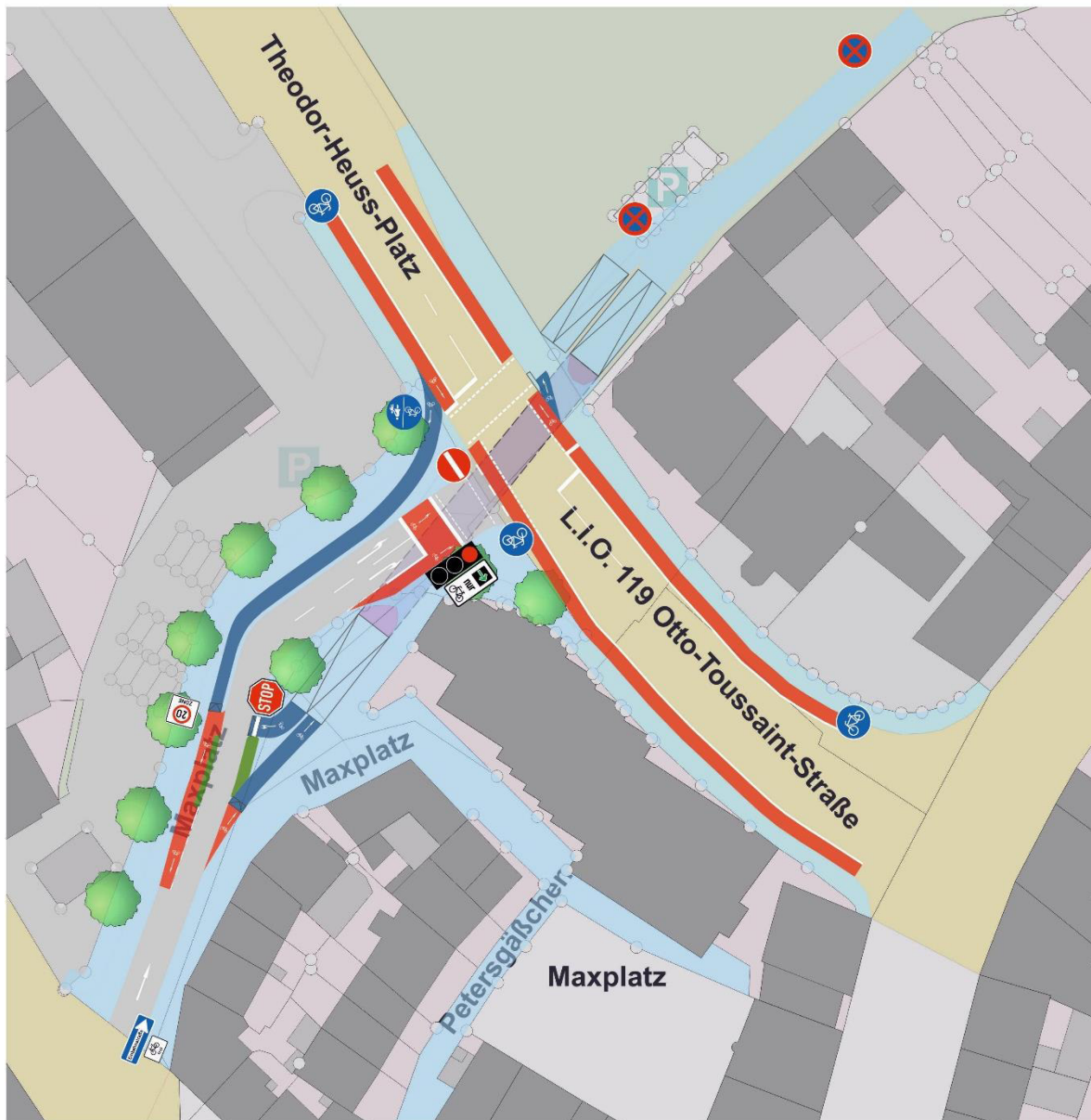
Poststraße / Maxplatz: 4,5 m Fahrbahnbreite

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich als Einbahnstraße (Fahrrad frei) südlich der Einfahrt zur Unterführung Maxplatz
- Stummel Radschutzstreifen in Gegenrichtung (1,5 m) mit Grünabgrenzung zur Sicherung der Einfahrt
- Fahrbahn 3,25 m

Maxplatz / Einfahrt Unterführung

- Trennung der Fahrrichtungen des Radverkehrs
- Sicherung der Querung des Maxplatzes

Abbildung 38: Prinzipskizze Knotenpunkt Maxplatz



Prinzipal sketch Umgestaltung Maxplatz | Stand: Juni 2020

Überplanung

- Gehweg / Fußgängerzone (Geh- und Radweg)
- Radweg
- Radfahrstreifen / Schutzstreifen
- Fahrbahn
- Begrünung

Bestand

- Grünflächen
- Unterführung
- Hauptverkehrsstraße
- Bebauung
- Privatgrundstücke



ohne Maßstab

Kartengrundlage: Stadt St. Ingbert



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Stadt St. Ingbert

6.3.3 Kohlenstraße / Ludwigstraße

Bestand

Der signalisierte Knotenpunkt Ludwigstraße / Kohlenstraße ist das nördliche Eingangstor in die Innenstadt. Derzeit sind durch die Einbahnstraßenregelungen in Ludwigstraße und Kohlenstraße nicht alle Fahrbeziehungen möglich. Eine gesonderte Berücksichtigung des Radverkehrs findet in der Signalisierung nicht statt. Es existiert keine eigene Infrastruktur für den Radverkehr.

Überplanung Knotenpunkt

Vorgeschlagen wird ein kleiner Kreisverkehr. Durch die Öffnung der Einbahnstraßen Kohlenstraße und Ludwigstraße für alle Verkehrsarten, wird die Erschließung der Innenstadt maßgeblich verbessert. Zu-Fuß-Gehende profitieren von den neuen FGÜ, an denen sie bevorrechtigt alle Äste des Kreisverkehrs queren können. Wegen der relativ beengten innerstädtischen Lage und der Radverkehrsführung in den Ästen auf Fahrbahnniveau, wird der Radverkehr auf der Kreisverkehrsfahrbahn mitgeführt und dazu frühzeitig mit dem KFZ-Verkehr vermischt. Die Planung verhindert ein schnelles Durchfahren des Kreisverkehrs durch zusätzliche Abkröpfungen (z. B. Josefstaler Straße). Die Befahrbarkeit mit Schwerlastfahrzeugen ist grundsätzlich gewährleistet, sollte aber nochmals geprüft werden. In der skizzierten Position ist eine teilweise Überplanung des Grundstücks südöstlich des Knotenpunktes erforderlich (heute Parkplatz). Andere Grundstücke werden nicht berührt. Eine Verschiebung des Kreisverkehrs, z. B. aus fahrdynamischen oder städtebaulichen Gründen ist möglich. (Daten: Außendurchmesser: 30 m, Gehwegbreite außen: 3 m, Kreisfahrbahn: \emptyset 24 m, Breite Kreisfahrbahn: 4,5 m, Breite Innenkreis: 3,5 m, \emptyset Mittelinsel: 8 m)

Überplanung der Knotenpunktäste

Ludwigstraße: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich und Aufhebung der Einbahnstraße Fahrbahnbreite: 5,5 m

- Gehwegbreite: 2,5m beidseitig

Kohlenstraße: Aufhebung der Einbahnstraße

- Beidseitig: Verbreiterung der Gehwege auf 2,5 m und Wegfall Parkbuchten
- Fahrbahnbreite: 8 m, Kernfahrbahn 4,5-5 m
- Schutzstreifen beidseitig: 1,75 m Radverkehr

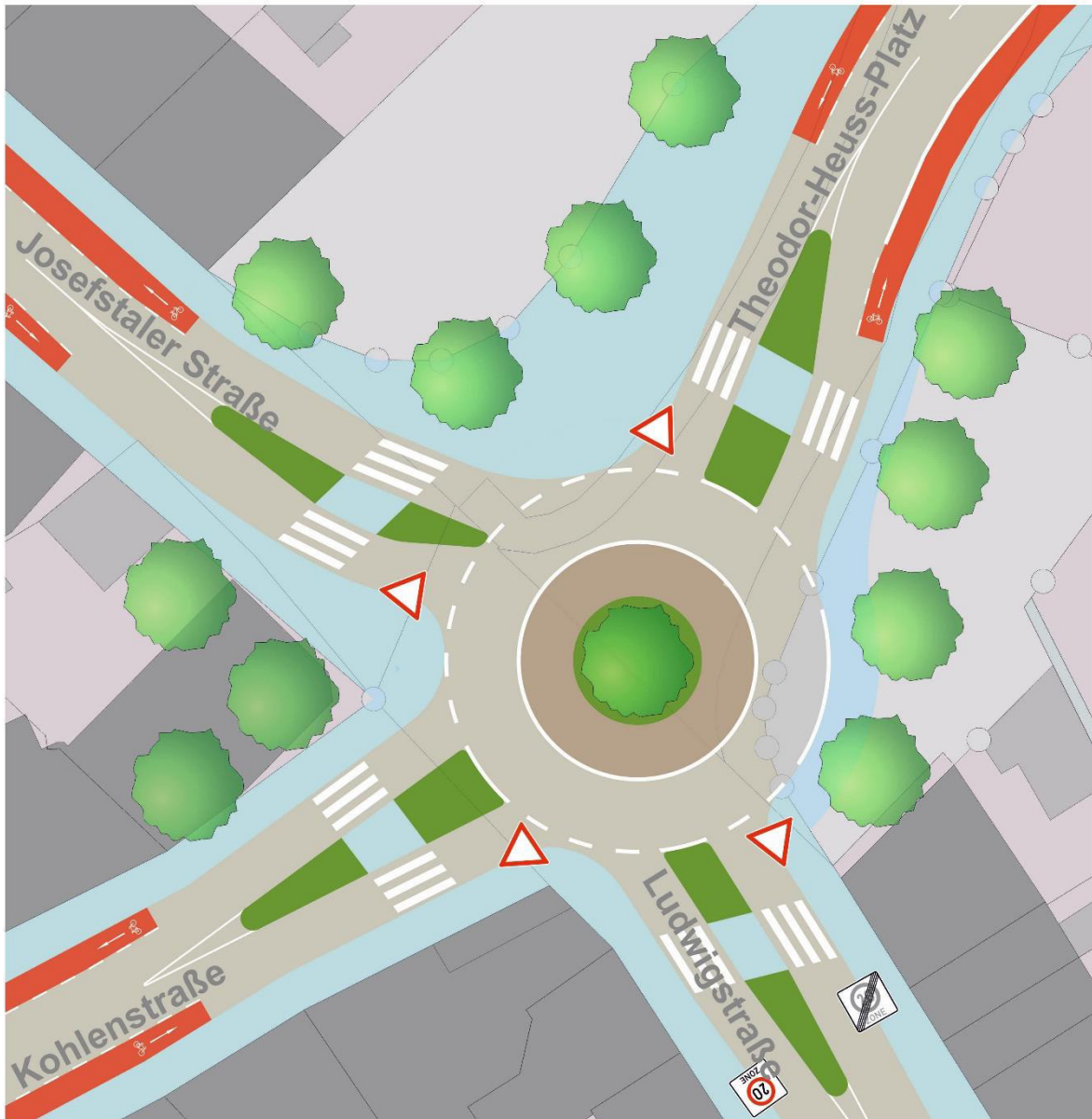
Josefstaler Straße

- Beidseitig: Verbreiterung der Gehwege auf 2,5 m
- Schutzstreifen bergauf: 2,0 m, bergab: 1,75 m

Theodor-Heuss-Platz / Kohlenstraße

- Beiderseitig: Radfahrstreifen 2,0 m Breite
- Wegfall Abbiegefahrestreifen

Abbildung 39: Prinzipskizze Kreisverkehr Ludwigstraße / Kohlenstraße



Prinzipische Skizze kleiner Kreisverkehr Ludwigstraße | Stand: Juni 2020

Überplanung

- Gehweg
- Radfahrstreifen
- Innenfläche KVP (überfahrbar)
- Fahrbahn
- Begrünung

Bestand

- Hauptverkehrsstraße
- Bebauung
- Privatgrundstücke



Kartengrundlage: Stadt St. Ingbert



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage: Stadt St. Ingbert

7 Umsetzungsstrategie

Die bisher fehlende Umsetzung des Radkonzeptes von 2004 zeigt, dass die wirkungsvolle Ausführung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Behebung der weithin bekannten Mängel im Radverkehrsnetz fehlt. Für das vorliegende Radverkehrskonzept wird deswegen eine klare Umsetzungsstrategie entwickelt.

Politische Weichenstellung

An erster Stelle ist ein politischer Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs und Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen (Modal Split) erforderlich. Weiterhin ist ein politischer Beschluss zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept unabdingbar, um der Verwaltung eine klare Handlungsanweisung zu geben. Eine Umsetzung der komplexeren Maßnahmen mit Auswirkung auf andere Verkehrsmittel ist ohne diese dauerhafte politische Rückendeckung schwer vorstellbar. Den politischen Entscheidungsträgern muss dabei bewusst sein, dass besonders durch die hohe Pkw-Besitzquote in St. Ingbert auch mit Widerstand gegenüber Maßnahmen der Radverkehrsförderung zu erwarten ist. Diesen Interessenkonflikt für alle Verkehrsmittelnutzenden befriedigend zu lösen, ist die gemeinsame Aufgabe von Politik und Verwaltung. Wesentliche Umsetzungsbausteine im politischen Rahmen:

- Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung des Radverkehrsanteils von 5 % auf 9 % bzw. auf 14 % gemäß der Entwicklungsszenarien des Klimaschutzteilkonzepts
- Grundsatzbeschluss zur Errichtung einer sicheren Infrastruktur für den Radverkehr
- Beschluss zur Umsetzung (ausgewählter) Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept

Auskömmliche Finanzierung

Ohne eine ausreichende Finanzierung bleibt das Radverkehrskonzept ein Schubladenwerk. Gemäß des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP) sind investive und nichtinvestive Aufwendungen von mindestens ca. 320.000 bis ca. 640.000 € pro Jahr⁴ für ein gutes Radverkehrsangebot erforderlich. Diese Summe ist direkt in den städtischen Haushalt einzustellen bzw. durch Fördermittel zu substituieren. Wesentliche finanzielle Umsetzungsbausteine:

- Einstellung auskömmlicher Finanzmittel in den anstehenden Haushaltsplanungen (320.000 € - 640.000 € p. a.)
- Intensive Nutzung von Förderprogrammen des Landes und des Bundes

Schlagkräftige Organisation

(Aus-)Bau und Pflege des Radverkehrsnetzes setzen ausreichende personelle Ressourcen und fachliche Kompetenzen voraus. Außerdem müssen Zuständigkeiten eindeutig geregelt sein. Zu prüfen

⁴ Die Summe ergibt sich aus den Vorgaben im NRVP 2020 von ca. 9-18 € pro Kopf p. a.

ist die Einstellung eines Radverkehrsbeauftragten als zentrale Schnittstelle für alle Radverkehrsbelange bzw. ein gewisser Arbeitsschwerpunkt eines Mobilitätsmanagers der Stadt St. Ingbert (vgl. Klimaschutzteilkonzept). Wichtig ist jedoch auch, dass ausreichende Fähigkeiten und Kapazitäten zur Umsetzung vorhanden sind, um die skizzierten Maßnahmen entscheidungs- und ausführungsfähig zu machen. Diese Aufgabe kann nicht bei einem möglichen Radverkehrsbeauftragten liegen, sondern muss durch entsprechende Ressourcen im Tiefbauamt oder durch die Beauftragung externer Planungsleistungen erfolgen. Weiterhin ist es erforderlich, dass eine Synchronisierung von verkehrlicher und städtebaulicher Planung erfolgt. Die entsprechenden Fachbereiche müssen sich untereinander abstimmen und gemeinsame Ziele definieren. Angestrebt werden sollte, dass die Belange des Radverkehrs bei allen verkehrlichen und städtebaulichen Planungen verpflichtend geprüft und beachtet werden. Wesentliche organisatorische Umsetzungsbausteine:

- Prüfung der Schaffung der Stelle eines Radverkehrsbeauftragten bzw. Arbeitsschwerpunkt eines Mobilitätsmanagers
- Ausreichende Planstellen zur Konzeption und Ausführung von Radverkehrsinfrastruktur oder ggf. befähigte Person zur Überwachung der Vergabe von Planungsleistungen
- Der Radverkehr wird bei allen verkehrlichen und städtebaulichen Entscheidungen als zu beachtender Abwägungsbelang geprüft

Kommunikation, Partizipation und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Förderung des Radverkehrs muss positiv kommuniziert werden, um Akzeptanz zu generieren. Besonders die Verbesserung der Sicherheit von schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Jugendliche, ältere Menschen) ist in den Fokus der Kommunikationsarbeit zu stellen und vor und während der Umsetzung von Maßnahmen immer offensiv zu kommunizieren. Möglicher Kritik ist stets damit zu begegnen, dass eine Pflicht für die Gemeinde und die öffentliche Hand besteht, sichere Infrastruktur auch für den Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Die Sicherheit geht immer vor der Schnelligkeit des Verkehrs oder der Menge an Parkplätzen. Diese Herangehensweise hat sich z. B. in Karlsruhe als sehr erfolgreich erwiesen, da die meisten Menschen der Sicherheit höchste Bedeutung beimessen. Ein weiterer Aspekt ist der Einbezug der Öffentlichkeit im Sinne der Partizipation. Hier ist (auch politisch) zu definieren, wie eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Bürgerinnen und Bürgern, Verwaltung und Politik funktionieren kann. Eine Fortführung der Bürgerworkshops zum Radverkehr erscheint sinnvoll, da eine ausreichende Anzahl engagierter Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung steht. Eine Institutionalisierung im Rahmen eines Nahmobilitätsbeirates sollte geprüft werden bzw. der Arbeitsschwerpunkt in bestehenden Formaten, wie das Forum Mobilität gestärkt werden, um eine höhere politische Gewichtung zu erreichen. Wesentliche Kommunikations-Umsetzungsbausteine:

- Frühzeitige und aktive Kommunikation von Radverkehrsmaßnahmen mit einem starken Fokus auf der Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden
- Etablierung eines dauerhaften Austausches zum Radverkehr, z. B. durch Einrichtung eines Nahmobilitätsbeirates für Radverkehr und Fußverkehr oder regelmäßige Workshops

Ausbau der Infrastruktur

Bei der Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen ist angesichts der hohen Kosten klar, dass in den zehn verbleibenden Jahren bis 2030 weder das Hauptnetz noch das Nebennetz vollkommen ertüchtigt werden können. Dies gilt besonders, da kosmetische Änderungen oder die Umsetzung einzelner, konfliktarmer Maßnahmen keine wirkliche Verbesserung für Radfahrende bringen. Notwendig ist vor allem die Umsetzung der komplexeren Maßnahmen mit Folgen für andere Verkehrsarten. Vorgeschlagen wird deswegen ein priorisiertes Vorgehen in der folgenden Reihenfolge, um einen möglichst großen Effekt zu erzielen:

1. Ausbau von drei Achsen in die Innenstadt, die das Rückgrat des Radverkehrsnetzes bilden und als wichtige Verbindungen in die Nachbarkommunen verlängert werden können. Diese Achsen dienen später als Anknüpfungspunkte für das weitere Netz.
2. Ausbau und Ertüchtigung des Hauptnetzes für den Radverkehr. Auch hier ist möglichst in längeren Strecken zu denken, um Stückwerk zu vermeiden. Die Achsen sollten an die drei Haupttrouten anschließen.
3. Ausbau und Ertüchtigung des Nebennetzes zur weiteren Erschließung des Stadtgebietes.

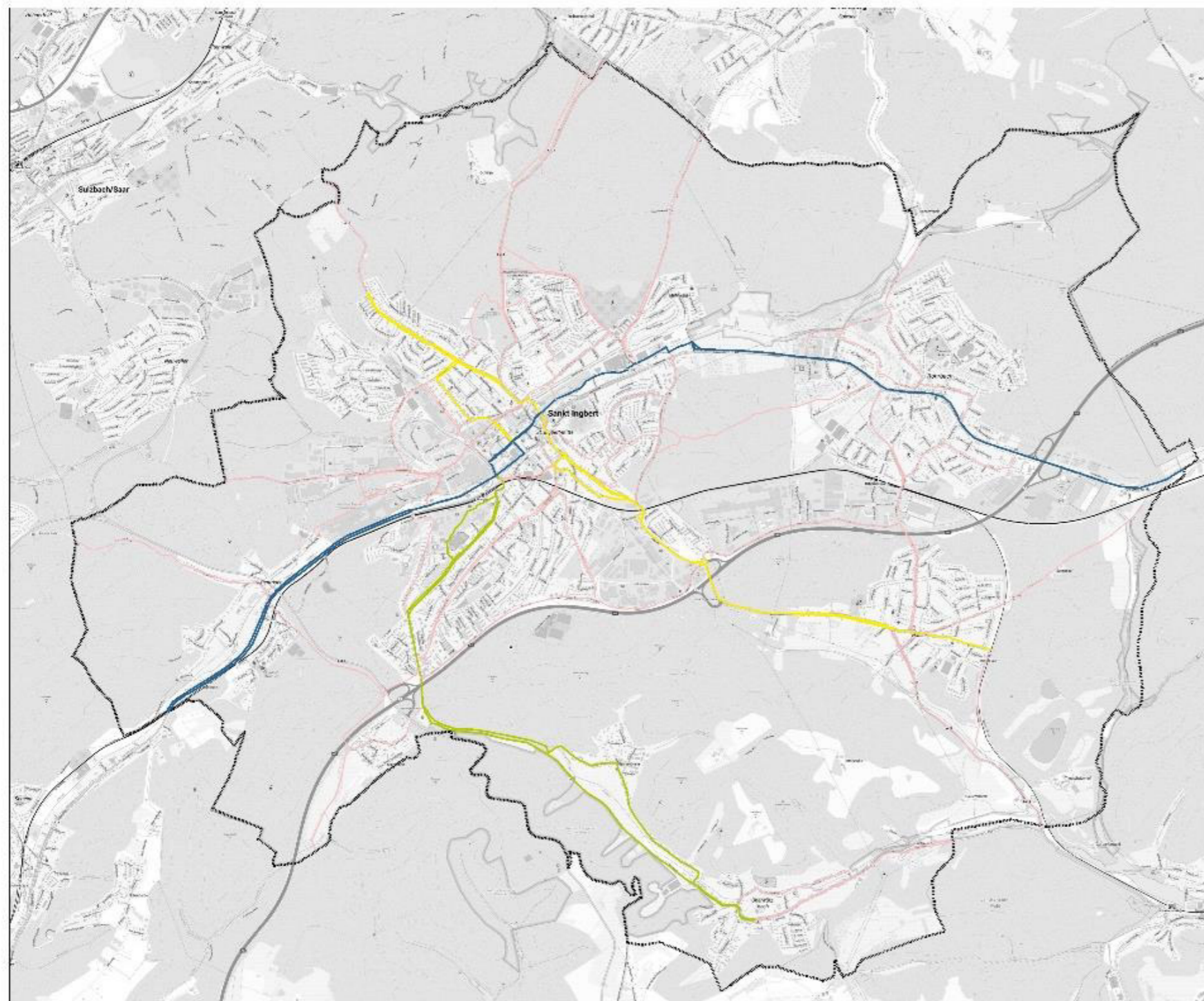
Parallel sind bei allen anstehenden Baumaßnahmen im Straßennetz die vorgeschlagenen Maßnahmen für den Radverkehr umzusetzen, auch wenn diese im Radverkehrskonzept nicht prioritär gekennzeichnet sind.

Drei Achsen als Rückgrat des Radverkehrsnetzes

Die im vorigen Absatz genannten Achsen erschließen die Innenstadt und die Stadtteile aus verschiedenen Himmelsrichtungen und eignen sich deshalb besonders für eine prioritäre Umsetzung. Für eine schnelle Umsetzung ist zunächst die Ertüchtigung der Nebenstrecken (z. B. Marienstraße vor Josefstaler Straße) zu empfehlen.

- Achse 1: Ost-West-Achse mit Potenzial für den Radschnellweg Rohrbach bis Rentrish über die Kaiserstraße / Gustav-Clauss-Anlage / Saarbrücker Straße / Untere Kaiserstraße
 - Vielfach schon Infrastruktur vorhanden mit gutem Ausbaupotenzial
 - Direkte Querung der Innenstadt
 - Geringe Steigung
 - Potenzial für Radschnellweg
- Achse 2: Nord-Süd-Achse Josefstaler Straße – Hassel über Haupttrouten
 - Alternative parallele Führungen abseits der Hauptverkehrsstraßen häufig möglich
 - Direkte Querung der Innenstadt
 - Erschließung von Wohnen und Gewerbe
- Achse 3: Erschließung Bahnhof und weiterführende Schulen (Ensheimer Straße)
 - Direkte Anbindung des Bahnhofs
 - Zum Teil schon Infrastruktur vorhanden bzw. gutes Ausbaupotenzial (Ensheimer Straße)

Abbildung 40: Karte Priorisierung von Achsen



Radverkehrskonzept St. Ingbert

Karte P1:

Priorisierung von Achsen zur Umsetzung

Magistralen des Radverkehrs zwischen Innenstadt und Stadtgebiet

- Ost-West-Achse (Anschluss nach Saarbrücken)
- Südliche Erschließung Innenstadt - Würzbach
- Nord-Süd-Achse durch die Innenstadt
- Geplantes Radwegenetz (gesamt)

Grenzen

Stadtgrenze St. Ingbert

8 Fazit und Ausblick

Aus der Bearbeitung des Klimaschutzteilkonzept, das im Jahr 2018 beauftragt wurde und eine Bearbeitungsdauer von etwa zwei Jahren hat, wurde dieses Radverkehrskonzept Ende 2019 beauftragt. Das Teilkonzept weist dafür eine größere Detailtiefe auf. Dabei bleibt die systematische Verknüpfung zum gesamtstädtischen Klimaschutzteilkonzept bestehen.

Das Radverkehrskonzept stellt für St. Ingbert Potenziale für die zukünftig höhere Radverkehrsnutzung fest. Die kompakte Struktur der Kernstadt und der Stadtteile nördlich der Autobahn erlauben es das Fahrrad auf geeigneten Entfernungen häufiger zu nutzen. Aus den Stadtteilen südlich der Autobahn und in die Nachbarkommunen kann die stark wachsende Verbreitung von Pedelecs dazu beitragen, das Fahrrad in St. Ingbert attraktiver zu machen. Es besteht ein großes Potenzial, dass das Fahrrad zukünftig einen größeren Stellenwert bei der Abwicklung alltäglicher Wege in St. Ingbert bekommt.

Dazu braucht es allerdings eine Infrastruktur, die sicher ist und durch die zukünftigen Nutzenden akzeptiert wird. Hier bestehen für die Stadt erhebliche Herausforderungen, da bisher kein stadtweites und durchgehendes Radverkehrsnetz zur Verfügung steht.

Das Radverkehrskonzept bietet einen umfangreichen Maßnahmenkatalog und Umsetzungsempfehlungen bzw. eine zusammenfassende Umsetzungsstrategie, die ein gesamtheitliches Angebot für den Radverkehr darstellt. In der Umsetzungsstrategie werden dazu klar die wichtigsten drei Achsen in die Innenstadt priorisiert, um zunächst ein Rückgrat für den Radverkehr zu entwickeln. In Hinblick auf die begrenzten Ressourcen und den bisher rudimentären Ausbau des Radverkehrs ermöglicht diese Priorisierung eine wirksame erste Stufe des Ausbaus. Der darauffolgende Umsetzungsfahrplan, trägt diese Entwicklung weiter in die Fläche, um eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur mit passenden flankierenden Maßnahmen bieten zu können. Damit ordnet sich das Radverkehrskonzept in die Zielsetzung des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität.

Durch die Erstellung des Radverkehrskonzepts und die parallele Öffentlichkeitsbeteiligung– aber auch des Klimaschutzteilkonzepts – zeigt die Stadt St. Ingbert den Willen für eine Veränderung der Mobilität im Stadtgebiet. Die Stadt fördert die zukünftig tragende Rolle und den wachsenden Stellenwert des Radverkehrs. Die innerhalb des Konzeptes erarbeiteten Maßnahmen und die Umsetzungsstrategie erlauben dabei eine transparente Kommunikation des Fortschritts der Anstrengungen. In Kombination mit den Evaluationsempfehlungen aus dem Klimaschutzteilkonzept können Erfolge auf dem Weg zu einer zukünftigen stadtverträglichen Mobilität nachgehalten werden.

Quellenverzeichnis

bast (2016): Bundesanstalt für Straßenwesen – Forschung Kompakt (08/16). Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheits-relevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen. Bergisch Gladbach, 2016

GDV (2010): Unfallforschung der Versicherer GDV – Fahrradunfallstudie Münster, 2010, zugegriffen über: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/419191/>

Karlsruhe (2020): <https://feedback.karlsruhe.de/start>; zugegriffen im Mai 2020

Meschick (2008): Planungshandbuch Radverkehr, Springer Verlag, Wien 2008

Anhang

Leitfaden zum Einsatz von Fahrradstraßen in St. Ingbert

Begründung zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Leitfaden zum Einsatz von Fahrradstraßen in St. Ingbert

Was sind Fahrradstraßen?

Fahrradstraßen sind laut StVO Straßen (richtigerweise Fahrbahnen), die ausschließlich Radfahrenden vorbehalten sind. Gekennzeichnet werden sie durch das Verkehrszeichen 244.1. (siehe Abbildung rechts). Es gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für den Radverkehr. Anderer Verkehr, wie allgemeiner Kfz-Verkehr oder Kfz-Anliegerverkehr, kann per Zusatzbeschilderung in Fahrradstraßen ausnahmsweise zugelassen werden (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h wie Radverkehr). Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen grundsätzlich nebeneinander fahren. Wenn Kfz-Verkehr zugelassen ist, darf dieser den Radverkehr weder gefährden noch behindern. Wenn nötig, muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit verringern. (vgl. Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO).



Was soll durch den Einsatz von Fahrradstraßen erreicht werden?

Fahrradstraßen verdeutlichen die zentrale Bedeutung des Radverkehrs auf besonderen Abschnitten. Eine Bündelung des Radverkehrs kann durch Fahrradstraßen z. B. im Hauptnetz des Radverkehrs erreicht werden. Auch die Orientierung wird erleichtert, da besonders geeignete Verbindungen im Radverkehrsnetz leicht erkennbar sind. Die Sicherheit des Radverkehrs wird durch Fahrradstraßen erhöht, da auch der Kfz-Verkehr, wenn die Fahrradstraße für Kfz freigegeben ist, nur langsam (max. 30 km/h) fahren darf und sich dem Radverkehr unterordnen muss. Zudem werden gemeinsame Fahrten attraktiver, da Radfahrende nebeneinander fahren und sich unterhalten können.

Welche Einsatzkriterien von Fahrradstraßen sind definiert?

In der VwV-StVO werden die Bedingungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen konkretisiert. Auf Fahrradstraßen darf der Kfz-Verkehr nur gering sein, z. B. Anliegerverkehr (vgl. VwV StVO: zu § 31 (2) Abs. 3 StVO). Zudem kommen Fahrradstraßen nach VwV-StVO nur in Betracht, wenn der Radverkehr bereits die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies perspektivisch zu erwarten ist. Alternative Führungen für den Kfz-Verkehr müssen gegeben sein, falls die Mitbenutzung der Fahrradstraße durch den Kfz-Verkehr nicht erlaubt ist. (vgl. VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße)

Welche Vorteile bieten Fahrradstraßen?

Fahrradstraßen sind grundsätzlich ein gutes Mittel zur Radverkehrsförderung, weil sie relativ kurzfristig umsetzbar sind und ein deutlich sichtbares öffentliches Zeichen für die Sicherheit und den Komfort des Radverkehrs setzen. Durch die Einrichtung Fahrradstraßen kann sich die Rücksichtnahme unter Verkehrsteilnehmenden und damit die Sicherheit verbessern. Radverkehr auf der Fahrbahn wird zum Normalzustand, auf den sich Kfz-Fahrende gut einstellen können.

Welche Gestaltungsgrundsätze sollten angewandt werden?

Fahrbahnbreite und Gestaltung

Die Fahrbahnbreite beträgt für einen bequemen Begegnungsverkehr zwischen jeweils zwei Radfahrenden mindestens 4,0 m in der Regel aber 4,5 m – 5 m. Sicherheitsabstände von mindestens 0,5 m zu Längsparkständen und 0,75 m zu Schräg- und Senkrechtparkständen sind einzuhalten. Die Sicherheitstrennstreifen sind durch Markierungen eindeutig zu kennzeichnen, ggf. unterstützt durch Piktogramme, die den Fahrweg des Radfahrers kennzeichnen. Größere Fahrbahnbreiten sind zu vermeiden, um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu dämpfen und Überholungen zu unterbinden. Wenn das Befahren der Fahrradstraße für Kfz nicht zulässig ist oder hohe Radverkehrsstärken das Überholen unterbinden, können größere Fahrbahnbreiten genutzt werden.

Eine möglichst einheitliche Gestaltung der gesamten Fahrradstraße ist erforderlich, um die Wiedererkennbarkeit zu gewährleisten und die Orientierung der Verkehrsteilnehmenden zu vereinfachen. In der Regel eignen sich bituminöse Oberflächen am besten, da sie am komfortabelsten und sichersten für den Radverkehr sind. Engfugiges, in Längsrichtung verlegtes Betonsteinpflaster ohne Fuge kann als Gestaltungsalternative genutzt werden, wenn eine dauerhafte Qualität auch bei Befahrung durch Schwerlastfahrzeuge (Müllabfuhr etc.) gewährleistet ist (siehe Abbildung 42). Eine gute Qualität der Oberfläche ist Grundvoraussetzung für eine gute Akzeptanz der Fahrradstraßen.

Abbildung 41: 5 m breite, Bituminöse Fahrbahn der Fahrradstraße (Kamen, Bahnhofstraße)



Abbildung 42: Farblich abgesetzter und einheitlich gepflasterte Fahrradstraße (Rendsburg)



Quelle (beide Bilder): Planersocietät

Markierung und Beschilderung

Die Beschilderung von Fahrradstraßen ist eindeutig geregelt mit dem Zeichen 244.1, welches an jeder Zufahrt zur Fahrradstraße anzubringen ist. Die Praxiserfahrung vieler Städte zeigt aber, dass die Beschilderung allein nicht ausreichend ist, um die Verkehrsteilnehmenden für die Besonderheiten der Fahrradstraße zu sensibilisieren. Auch die ERA sehen deswegen das Aufbringen des Piktogramms „Fahrradstraße“ an Einmündungen und Kreuzungen vor. Die Ausführung kann je nach Örtlichkeit variieren und ein oder mehrfarbig sein.

Abbildung 43: Piktogramm und Beschilderung Fahrradstraße (Freiburg)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 44: 3-farbiges Fahrradstraßenpiktogramm mit Fahrbahneinengungen (Kamen, Bahnhofstraße)



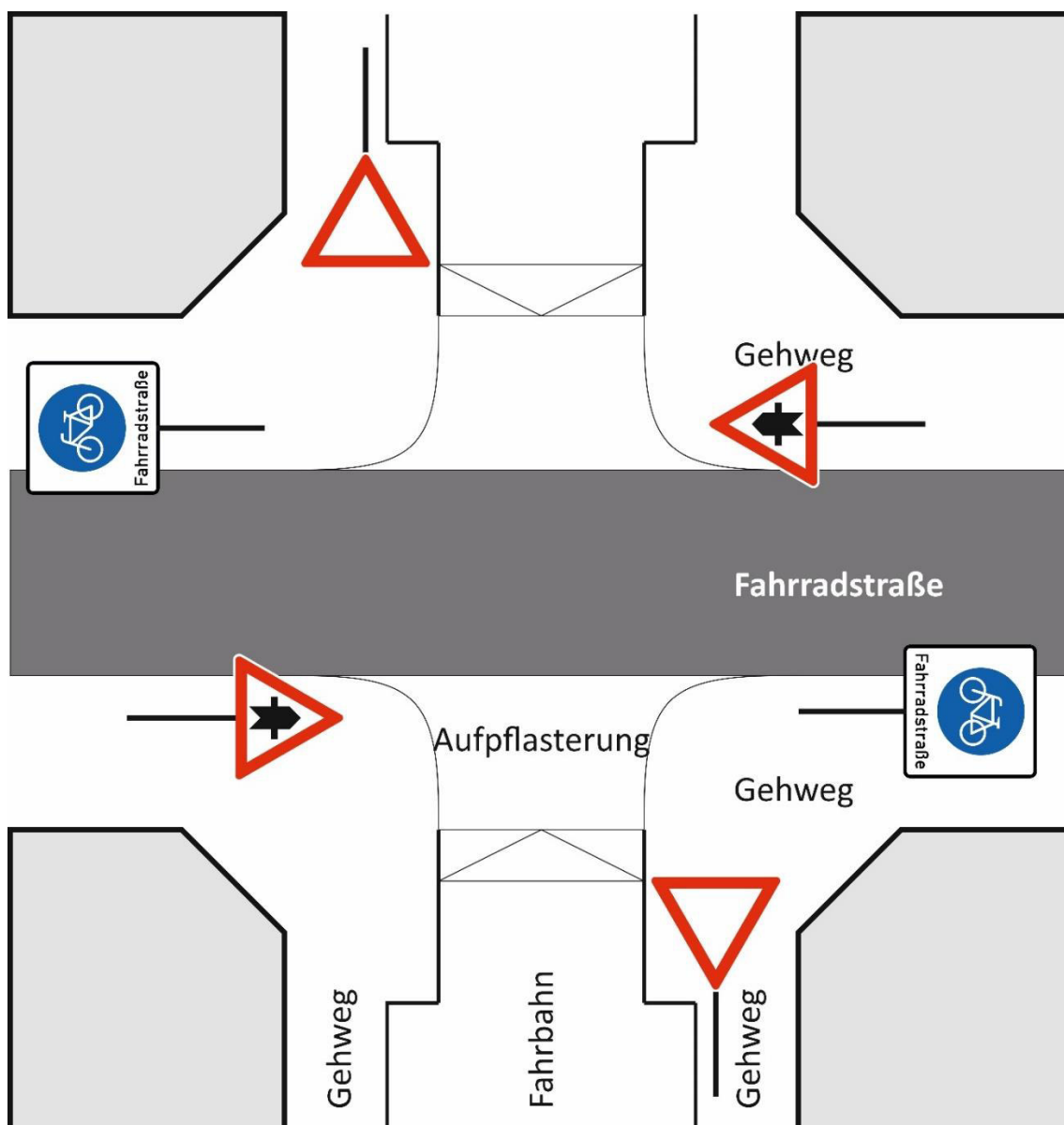
Quelle: Planersocietät

Vorfahrtregelung und Kreuzungsgestaltung

In Fahrradstraßen gelten zunächst die allgemeinen Vorfahrtregeln (rechts-vor-links). Um den Radverkehr zu beschleunigen, ist jedoch eine einheitliche Vorfahrt der Fahrradstraße gegenüber kreuzenden Straßen hilfreich. Dies ist laut ERA zu beschildern und durch die bauliche Gestaltung zu verdeutlichen. So sind zum Beispiel Aufpflasterungen der kreuzenden Straßen (siehe Abbildung 45) ebenso im Einzelfall prüfenswert, wie die Verengungen der Einfahrtbereiche in die Fahrradstraße, um die Einfahrtgeschwindigkeiten aus den untergeordneten Straßen zu senken.

Gestalterisch nicht zwingend erforderlich, aber je nach Örtlichkeit sinnvoll, ist das bauliche Hervorheben von Beginn und Ende einer Fahrradstraße. Dies kann zum Beispiel durch Aufpflasterungen oder Oberflächenwechsel geschehen, die für Radfahrende aber so zu gestalten sind, dass die komfortabel passierbar sind und keine Unfallgefahren darstellen.

Abbildung 45: Kreuzungsbereich mit Aufpflasterung der kreuzenden Straßen



Quelle: Planersocietät; Grundlage: FGSV 2010 (ERA)

Abbildung 46: Angehobener Kreuzungsbereich, Fahrradstraße mit Vorrang (Lünen, Akazienstraße)

Quelle: Planersocietät

Abbildung 47: Angehobener Kreuzungsbereich, Erschließungsstraße mit Nachrang (Lünen, Akazienstraße)

Quelle: Planersocietät

Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhenden Kfz-Verkehr ist durch Markierung und Beschilderung im Seitenraum oder baulich angelegte Parkbuchten zu ordnen und das Parken auf der Fahrbahn zu unterbinden, damit die Fahrbahn mit einer Breite von ca. 4,5 – 5 m für den Radverkehr auch im Begegnungsfall immer freigehalten wird. Alternierendes Parken auf der Fahrbahn ist nicht zu empfehlen, da dies den Fluss des Radverkehrs bei Kfz-Gegenverkehr deutlich behindern kann. Ausreichende Sicherheitsabstände zum ruhendem Kfz-Verkehr sind zur Vermeidung von Unfällen einzuhalten (laut ERA 0,5 m– 0,75 m je nach Aufstellungsart).

Abbildung 48: Ruhender Kfz-Verkehr und Fahrradparker im Seitenraum der Fahrradstraße (Freiburg)



Abbildung 49: Ordnung des ruhenden Verkehrs im Seitenraum (Fahrradstraße in Bocholt)



Quelle: Planersocietät

Steuerung des Kfz-(Durchgangs)Verkehrs

Dem Kfz-Verkehr wird häufig das Befahren von Fahrradstraßen gestattet, da die Erschließung der angrenzenden Bebauung gesichert sein muss. Um den Komfort und die Sicherheit des Radverkehrs zu sichern, können besonders auf breiten bestehenden Fahrbahnen punktuelle Verengungen eingebaut werden, welche die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs dämpfen.

Bei einer Freigabe für Kfz über längere Strecken sind Diagonalsperren zu prüfen, um (schnellen) Durchgangsverkehr zu unterbinden, welcher von der Bevorrechtigung der Fahrradstraße angezogen wird. Eine Umfahrung und/oder Wendemöglichkeiten für Kfz sind bei Diagonalsperren erforderlich.

Eine Kombination mit Einbahnstraßenregelungen für den Kfz-Verkehr ist möglich.

Abbildung 50: Optische Durchfahrtsperre für Kfz-Verkehr Fahrradstraße (Karlsruhe)



Quelle: Planersocietät

Flankierende Elemente

Viel Radverkehr bringt in Zentrenbereichen auch eine hohe Nachfrage nach Fahrradparkern mit sich. Entsprechend sollten Fahrradstraßen, an denen wichtige Ziele für Radfahrende liegen, mit einer großen Anzahl an guten Fahrradparkern (z. B. Anlehnbügeln) ausgestattet werden. Auch Aufenthaltsmöglichkeiten und zusätzliche Serviceangebote wie Luftpumpen und Werkzeug können in stark frequentierten Fahrradstraßen sinnvoll sein.

Für den Nachweis des Erfolgs von Fahrradstraßen sind temporäre oder dauerhafte Zählstationen in zentralen Bereichen sinnvoll, die wertvolle Daten zur Veränderung der Menge der Radfahrenden und zum (zeitlichen) Nutzendenverhalten geben können.

Abbildung 51: Fahrradständer und Luftpumpe/Werkzeug in der Fahrradstraße (Eberhardstraße Stuttgart)



Quelle: Planersocietät

Welche Informations- und Kommunikationsangebote sind sinnvoll?

Obwohl Fahrradstraßen seit der StVO-Novelle 1997 als Baustein im Radverkehrsnetz genutzt werden können, sind sie durch ihre relativ geringe Verbreitung vielen Bürgerinnen und Bürgern weitestgehend unbekannt. Städte wie Kiel und Karlsruhe, die viele Fahrradstraßen in der Vergangenheit eingerichtet haben, empfehlen deshalb eine intensive begleitende Öffentlichkeitsarbeit. Zur Erhöhung der Akzeptanz und zum regelkonformen Verhalten ist es zu empfehlen, Flyer mit den grundlegenden Regeln in Fahrradstraßen an die umliegenden Haushalte und z. B. angrenzende Schulen oder andere öffentliche Einrichtungen zu verteilen. Parallel sind zur Eröffnung Banner an den wichtigen Ein- und Ausfahrten der Fahrradstraße sinnvoll, welche die wesentlichen Regeln enthalten. Zu ergänzen ist dies durch ein digitales Informationsangebot.

In jedem Fall ist – wie bei allen Verbesserungen im Radverkehr – eine intensive Pressearbeit zu empfehlen, die den Sinn der Maßnahme und die Vorteile erklärt. Ein wichtiger Kommunikationsfokus ist dabei immer die Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr und die Vermeidung von Unfällen, was die Akzeptanz auch bei kritischen Bürgerinnen und Bürgern deutlich erhöht. Dazu kann z. B. ein öffentlichkeitswirksamer Eröffnungstermin mit Politik, Verwaltung und Presse angesetzt werden.

Abbildung 52: Banner mit Regeln der Fahrradstraße (Magdeburg)



Quelle: <https://magdeburg-stadtfeld.de/2019/09/18/pilotprojekt-eroeffnung-der-fahrradstra%C3%9Fen-in-der-goethestra%C3%9Fe/>

Ausblick - Fahrradzonen

Mit der StVO-Novelle 2020, die im April 2020 in Kraft getreten ist, wurden Fahrradzonen eingeführt, die analog bzw. alternativ zu Tempo 30-Zonen angeordnet werden können. Die Regelung orientiert sich an den Regeln für Fahrradstraßen. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Entscheidender Unterschied ist allerdings, dass in Fahrradzonen die rechts-vor-links-Regelung gilt und damit eine Beschleunigung des Radverkehrs nicht wie auf bevorrechtigten Fahrradstraßen

erfolgen kann. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Damit können sie zum Beispiel für zusammenhängende Siedlungsbereiche, die bereits mit Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt sind, eine gute Weiterentwicklung sein. Für den flächendeckenden Einsatz in zentralen Innenstädten ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu bedenken, die höher liegt, als die in Innenstädten häufig anzutreffenden verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche (Tempo-20-Zone) oder verkehrsberuhigte Bereiche (Schrittgeschwindigkeit). Im Einzelfall ist die Verträglichkeit von Fahrradzonen mit fußgängerbezogenen Straßenräumen zu prüfen.

Auch Elektrokleinstfahrzeuge sollen hier künftig fahren dürfen. Laut Bundesverkehrsministerium sollen die Straßenverkehrsbehörden Fahrradzonen unter erleichterten Voraussetzungen anordnen können.

Gutachtliche Vorschläge für Fahrradstraßen in St. Ingbert

In den folgenden Straßen wird aus gutachterlicher Sicht die zeitnahe Einrichtung von Fahrradstraßen empfohlen. Die vorgeschlagenen Straßenabschnitte haben eine wichtige Funktion im Radverkehrsnetz. Die Fahrradstraßen füllen vorhandene Netzlücken in Kombination mit der anschließenden Radverkehrsinfrastruktur. Die vorgeschlagenen Fahrradstraßen verlaufen häufig auf Nebenfahrbahnen, was die Einrichtung deutlich erleichtert.

- **Albert-Weißgerber-Alle (Nebenfahrbahn FR Oberwürzbach)** zwischen Südenstraße und Staffelweg
 - Nebennetz, aber mit Verbindungsfunktion für den Radverkehr (Alternative Ensheimer Straße)
 - Kein gutes Radverkehrsangebot auf Fahrbahn möglich
 - Starker Schülerverkehr – Erschließung Schulen
 - VBB nur mit Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr (Tempo 7) – Radverkehr kann hier Hauptverkehrsmittel sein
- **Arthur-Kratzsch-Str.** bis Auf der Spick
 - Hauptroute in Ost-West-Richtung aus Rohrbach nach St. Ingbert
 - Direkter Anschluss an den Radweg in der Gustav-Clauss-Anlage
- **Ensheimer Straße (Nebenfahrbahn FR Oberwürzbach)** zwischen Heinrich-Laur-Str. und Im Schmelzerwald
 - Hauptnetz mit weiträumiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr
 - Kein gutes Radverkehrsangebot auf der Fahrbahn möglich
 - Nebenstraße nur mit Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr (Tempo 10) – Radverkehr kann hier Hauptverkehrsmittel sein
- **Josefstaler Straße (Nebenfahrbahn FR St. Ingbert)** zwischen Am Rischbacher Rech und Brahmstraße
 - Hauptnetz mit weiträumiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr
 - Kein gutes Radverkehrsangebot auf Hauptfahrbahn möglich
 - Nebenstraße nur mit Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr (Tempo 30) – Radverkehr kann hier Hauptverkehrsmittel sein
 - Lückenschluss zu anschließendem Radweg

- **Marienstraße / St.-Barbara-Straße**
 - Hauptnetz / Nord-Süd-Haupttroute für den Radverkehr
 - Umfahrung für Josefstaler Straße
 - Für den Kfz-Verkehr nur Nebennetz – Radverkehr kann hier perspektivisch Hauptverkehrsmittel sein
- **Neunkircher Straße**
 - Nebennetz, aber mit wichtiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr
 - Gefährdung von Radfahrenden durch ungeduldige Kfz laut Bürgerbeteiligung
- **Pfarrgasse / Dammstraße / Hasseler Pfad**
 - Nebennetz, aber mit Verbindungsfunktion für den Radverkehr (Alternative zur Blieskasteler Straße)
- **Pfarrgasse / Wolfsholstraße bis Auf der Teufelsinsel**
 - Pfarrgasse durchgängig als Fahrradstraße
 - Nebennetz, aber Erschließung Gewerbegebiet
- **Untere Kaiserstraße / Saarbrücker Straße (Nebenfahrbahn FR St. Ingbert)** zwischen Brücke L 126 und Weststraße
 - Haupttroute mit Potenzial für Radschnellweg
 - Nebenfahrbahn wird als Radwegäquivalent genutzt
 - Parken muss geordnet werden, da Kfz-Betrieb die Fahrbahn zu großen Teilen mitnutzt

Gutachterliche Vorschläge für perspektivische zukünftige Fahrradstraßen in St. Ingbert

Perspektivisch können sich die die folgenden Straßen zukünftig ebenfalls für die Einrichtung von Fahrradstraßen eignen. Eine eingehendere Prüfung ist vorab sinnvoll, da die genannten Verbindungen keine so hohe Netzbedeutung für den Radverkehr haben, wie die oben vorgeschlagenen Fahrradstraßen. Auch Abhängigkeiten (z. B. der nötige vorherige Bau von neuen Radwegen) sind dabei zu berücksichtigen.

- **Albert-Weissgerber-Allee** Abzweig in Richtung Fußgänger-LSA Ensheimer Straße
 - Nebenstraße und Radverkehrsnebennetz
 - Kurzer Anschlussstummel zur LSA
- **Albert-Weissgerber-Allee zwischen** Seyenstraße und Koela-Karm-Straße
 - Nebennetz, aber mit Verbindungsfunktion für den Radverkehr (Alternative Ensheimer Straße)
 - Kein gutes Radverkehrsangebot auf Hauptfahrbahn möglich
 - Starker Schülerverkehr – Erschließung Schulen
 - Teilweise Tempo-30-Zone
- **Alte Schmelz**
 - Momentan nur nachrangige Erschließungsfunktion
 - Nur sinnvoll, wenn ein Radweg über das Grundstück des ehemaligen Parks der Gebrüder Krämer gebaut wird (Verbindung Rentrischer Weg und / oder Dudweiler Straße)
- **Am Mühlenwald und Parkplatz**
 - Nebennetz
 - Nur kurzer Anschlussstummel an Gustav-Clauss-Anlage

- **Am Schafweiher / Elstersteinstraße**
 - Nebennetz mit geringer Verbindungsfunktion für den Radverkehr
 - Kaum Kfz-Verkehr
- **Am Schmelzerwald**
 - Nebennetz, allerdings mit gewisser Verbindungsfunktion
 - Gut befahrbare Tempo-30-Zone vorhanden
 - Erschließung Schulen!
- **Die Rote Flur Erschließungsstraßen** (Zuwegung Klinik Haus Elstersteinpark, Verbindung Behringstr - Elversberger Str, Behringstr, Paul-Ehrlich-Str, Prälat-Eckhard-Str, Verbindung Am Alten Friedhof - Prälat-Eckhard-Str, Am Alten Friedhof, Jägerstr)
 - Nur Erschließungsfunktion für den Radverkehr
 - Keine Hauptnetzalternative
- **Dudweilertal / Am Spellenstein** (ggf. mit Verlängerung als Fahrradstraße außerorts bis Stadtgrenze)
 - Nachrangige periphere Verbindung im Nebennetz
 - Straße als Tempo-30-Zone auch so gut mit dem Rad befahrbar
- **Hobels Erschließungsstraßen**
 - Reine Erschließungsfunktion ohne durchgehende Verbindung für den Radverkehr
 - Keine Hauptnetzalternative

Begründung zur Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist ein zentrales Element zur Verbesserung der messbaren und empfundenen Verkehrssicherheit innerorts. Unfälle können durch die längere zur Verfügung stehende Reaktionszeit und den kürzeren Bremsweg vermieden werden und die Kollisionsenergie ist geringer. Zugleich verbessert sich die Querbarkeit von Straßen für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende und die gefühlte Sicherheit für Radfahrende steigt stark an, weil die Differenzgeschwindigkeiten beim Überholen geringer werden. Bergab bleiben Überholvorgänge häufig sogar ganz aus, weil Radfahrende 30 km/h im Gefälle schnell erreichen.

Temposenkung auf 30 km/h innerorts aus gutachterlicher Sicht erforderlich

Auf folgenden Strecke ist wegen des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens, fehlender Radverkehrsinfrastruktur und ggf. örtlicher Besonderheiten (Steigung, Engstelle, parkende Kfz) eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nach dem Stand der Technik unerlässlich, um Radfahrende sicher auf der Fahrbahn zu führen (Mischverkehr bzw. Schutzstreifen). Die Temposenkung wird als Ultima Ratio nach Ausschluss aller anderer Optionen vorgesehen. In den betroffenen Abschnitten ist der Bau der erforderlichen Radwege wegen fehlender Straßenquerschnitte de facto unmöglich).

BK I-IV = Belastungsklasse nach ERA (vgl. Kapitel 3.2)

- **Am Güterbahnhof**
 - T50 BK: I Mischverkehr zulässig
 - Zu beachten:
 - Engstelle
 - sehr unübersichtlicher Straßenverlauf mit Lkw-Anlieferungsverkehr zum Werk
 - hohes Geschwindigkeitsniveau durch Gefälle Im Schmelzerwald
- **Blieskasteler Straße** zwischen Wollbachstraße und Oststraße
 - T50 BK: II-III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
 - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
 - Zu beachten: sehr schmale Fahrbahn
- **Dudweilerstraße** im Bereich zwischen KVP Alleestraße und Einfahrt Supermärkte
 - T50 BK: II-III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
 - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
 - Zu beachten: starke Steigung
 - Fahrbahnbreite zu schmal für beidseitige Schutzstreifen
- **Elversberger Straße** zwischen Josefstaler Str. und Rote Flurstraße
 - T50 BK: II-III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
 - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig

- Zu beachten:
 - starke Steigung
 - sehr enger Straßenquerschnitt im südl. Teil
- **Ensheimer Straße und Alte Bahnhofstraße** zwischen Unterführung Bahn und Im Schmelzerwald
 - T50 BK III: Radfahrstreifen oder Radwege erforderlich
 - T30 BK II: Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
- **Hasseler Straße (Rohrbach/Hassel)** Bereich Unterführung Bahngleise
 - T50 BK: II-III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
 - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
 - Zu beachten: Engstelle in der Bahnunterführung
- **Hauptstraße (Oberwürzbach)** zwischen Reichenbrunner Straße und Beginn jetziger T30-Bereich
 - T50 BK: II Schutzstreifen + Mischverkehr mit Einschränkungen zulässig
 - T30 BK: I Mischverkehr zulässig
 - Zu beachten Straße im weiteren Verlauf schon heute T 30
- **Josefstaler Straße** zwischen Kohlenstraße und Brahmsstraße
 - T50 BK: II-III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
 - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
 - Zu beachten: Starke Steigung
- **Kohlenstraße (West)** zwischen Rickertstraße und Schlachthofstraße
 - T50 BK: III: Radfahrstreifen oder Radwege erforderlich
 - T30: BK II: i. d. R. Schutzstreifen
 - Zu beachten: Breite Fahrbahn / Straße für Radfahrstreifen/Radwege nicht ausreichend
- **Kohlenstraße (Ost)** zwischen Theodorstraße und Ludwigstraße
 - T50 BK: III: Radfahrstreifen oder Radwege erforderlich
 - T30: BK II: i. d. R. Schutzstreifen
 - Zu beachten: Breite Fahrbahn/ Straße für Radfahrstreifen/ Radwege nicht ausreichend
- **Rischbachstraße**
 - T50 BK: II – III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
 - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
 - Zu beachten: starke Steigung
- **Saarbrücker Straße** zwischen Schlachthofstraße und Am Güterbahnhof
 - T50 BK: II – III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
 - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr mit Einschränkungen zulässig
 - Zu beachten: kein wesentliches Gefälle → asymmetrische Aufteilung bietet sich nicht an

- **Spieser Landstraße** zwischen In der Lauerswiese und Peter-Reif-Straße
 - T50 BK: II – III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
 - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
 - Zu beachten: starke Steigung
- **St. Ingberter Straße** (Hassel)
 - T50 BK: II – III Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
 - T30 BK: I-II Schutzstreifen + Mischverkehr mit Einschränkungen zulässig

Temposenkung auf 30 km/h innerorts aus gutachterlicher Sicht sinnvoll

Zur Vereinheitlichung der Temporegelungen auf längeren Streckenabschnitten wird empfohlen auf den folgenden Straßen ebenfalls die Anordnung von Tempo 30 innerorts zu prüfen. Damit wird außerdem die Attraktivität des Radverkehrs erhöht, da die empfundene Sicherheit verbessert wird.

BK I-IV = Belastungsklasse nach ERA (vgl. Kapitel 3.2)

- **Albert-Weißgerber-Allee**
 - T50 BK: I Mischverkehr zulässig
 - Zu beachten:
 - Starker Schülerverkehr – Erschließung Schulen
 - bestehende Tempo-30-Regelungen in Abschnitten
 - keine Hauptverkehrsstraße
- **Alleestraße**
 - T50 BK: II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle mit Einschränkungen zulässig
 - T30 BK: I Mischverkehr zulässig
- **Dudweilerstraße** zwischen Alte Schmelz und Schlachthofstraße
 - T50 BK: I-II: Schutzstreifen + Mischverkehr grenzwertig zulässig
 - T30: Mischverkehr zulässig
- **In der Lauerswiese** zwischen Neunkircher Straße und Dr. Erhardt-Straße
 - **T50 BK: I-II**
 - T30 BK: I Mischverkehr zulässig
 - Zu beachten:
 - Starke Steigung
 - Wirkung wie außerorts
- **Industriestraße**
 - T50 BK: I Mischverkehr zulässig
 - Zu beachten:
 - Gewerbegebiet
 - LKW-Verkehr
 - Lückenschluss im Radwegenetz
- **Josefstaler Straße** zwischen Brahmsstraße und Ortsausgang
 - T50 BK: II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle zulässig

- T30 BK I: Mischverkehr grenzwertig zulässig (Steigung!)
- Einschränkung: Steigung
- **Grubenstraße**
 - T50 BK: I – II Schutzstreifen + Mischverkehr bei Gefälle grenzwertig zulässig
 - T30 BK I: Mischverkehr grenzwertig zulässig (Steigung!)
 - Einschränkung: starke Steigung

