

RADVERKEHRSKONZEPT

der Gemeinde Saarwellingen



**Förderung des Radverkehrs als Teil einer strategischen
Innenentwicklung Saarwellingens**

Inhalt

| | |
|--|----|
| 1 Hintergrund und Ausgangslage | 1 |
| 1.1 Geographische Rahmenbedingungen | 1 |
| 1.2 Topographische Gegebenheiten | 2 |
| 2 Erfordernis und Zielsetzung | 3 |
| 3 Methoden und Grundlagen der Radverkehrsplanung | 5 |
| 3.1 Methoden | 5 |
| 3.2 Grundlagen der Radverkehrsplanung | 6 |
| 4 Rahmenbedingungen und übergeordnete Planwerke | 11 |
| 4.1 Landesentwicklungsplan des Saarlandes (LEP) | 11 |
| 4.2 Gemeindeentwicklungskonzepte (GEKO, TEKO, ISEK) | 12 |
| 4.3 Radverkehrsplan des Saarlandes | 13 |
| 5 Bestandsanalyse | 17 |
| 5.1 Siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen | 18 |
| 5.2 Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur | 20 |
| 5.2.1 Übergreifende Schwächen im Gemeindegebiet | 26 |
| 5.3 Stärken und Potenziale | 28 |
| 5.3.1 Übergreifende Stärken und Potenziale | 30 |
| 5.4 Ergebnisse Bürgerbeteiligung | 34 |
| 6 Maßnahmenkonzept | 36 |
| 6.1 Maßnahmenbereich 1: Verbindungen mit dem Ortskern | 38 |
| 6.2 Maßnahmenbereich 2: Verbindung Reisbach | 43 |
| 6.3 Maßnahmenbereich 3: Verbindung Schwarzenholz | 46 |
| 6.4 Maßnahmenbereich 4: Allgemeine und ergänzende Maßnahmen | 48 |
| 7 Fördermöglichkeiten | 53 |
| 8 Fazit und Ausblick | 55 |

1 Hintergrund und Ausgangslage

Die Gemeinde Saarwellingen liegt im Landkreis Saarlouis und besteht aus den Ortsteilen Saarwellingen, Reisbach und Schwarzenholz. Die landschaftlich attraktive Lage zwischen dem Saartal und den Ausläufern des Hunsrücks sowie die insgesamt moderate Topographie bieten gute Voraussetzungen für den Radverkehr, sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. Zwar liegen derzeit keine belastbaren Zahlen zum Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr vor, doch ist davon auszugehen, dass das Fahrrad bisher nur eine untergeordnete Rolle im alltäglichen Mobilitätsverhalten spielt. Gleichzeitig zeigen sich, nicht zuletzt durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und Lastenrädern, deutliche Potenziale für eine stärkere Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Vorhandene Wegebeziehungen sowie die Anbindung an regionale Radrouten bieten bereits eine gute Grundlage, um den Radverkehr weiter auszubauen. Im Kontext aktueller Herausforderungen wie Klimaschutz, Luftreinhaltung und einer zukunftsfähigen Mobilität strebt die Gemeinde Saarwellingen an, den Radverkehr gezielt zu fördern.

1.1 Geographische Rahmenbedingungen

Die Gemeinde Saarwellingen gehört zur Saar-Lor-Lux-Region, einer grenzüberschreitenden europäischen Metropolregion mit enger wirtschaftlicher und verkehrlicher Verflechtung. Sie befindet sich in zentraler Lage und ist Teil des Verdichtungsraumes entlang der Achse Saarbrücken – Saarlouis – Dillingen. Das Gemeindegebiet erstreckt sich auf einer Fläche von rund 42 Quadratkilometern und umfasst aktuell 13.803 Einwohner.

Saarwellingen grenzt an mehrere Nachbargemeinden, die ebenfalls Teil des Landkreises Saarlouis sind. Im Westen schließt die Kreisstadt Saarlouis an, welche als wirtschaftliches und administratives Zentrum der Region gilt. Im Süden grenzt Saarwellingen an die Gemeinde Schwalbach sowie im Osten an Heusweiler. Im Norden schließen die Gemeinden Nalbach und Lebach an.

Durch diese Lage ist Saarwellingen sowohl mit den größeren Städten des Saarlandes als auch mit den angrenzenden Gemeinden verkehrlich eng verflochten. Die Entfernungen zu den nächstgelegenen größeren Städten sind vergleichsweise gering und ermöglichen kurze Fahrzeiten mit dem motorisierten Individualverkehr. So liegt die Kreisstadt Saarlouis in einer Entfernung von rund 7 Kilometern, während Dillingen/Saar etwa 10 Kilometer entfernt ist. Völklingen wird nach ungefähr 12 Kilometern erreicht. Die Landeshauptstadt Saarbrücken befindet sich in rund 25 Kilometern Entfernung und ist über die Autobahn A8 in etwa 25 Minuten problemlos erreichbar. (vgl. Google Maps o.J.)

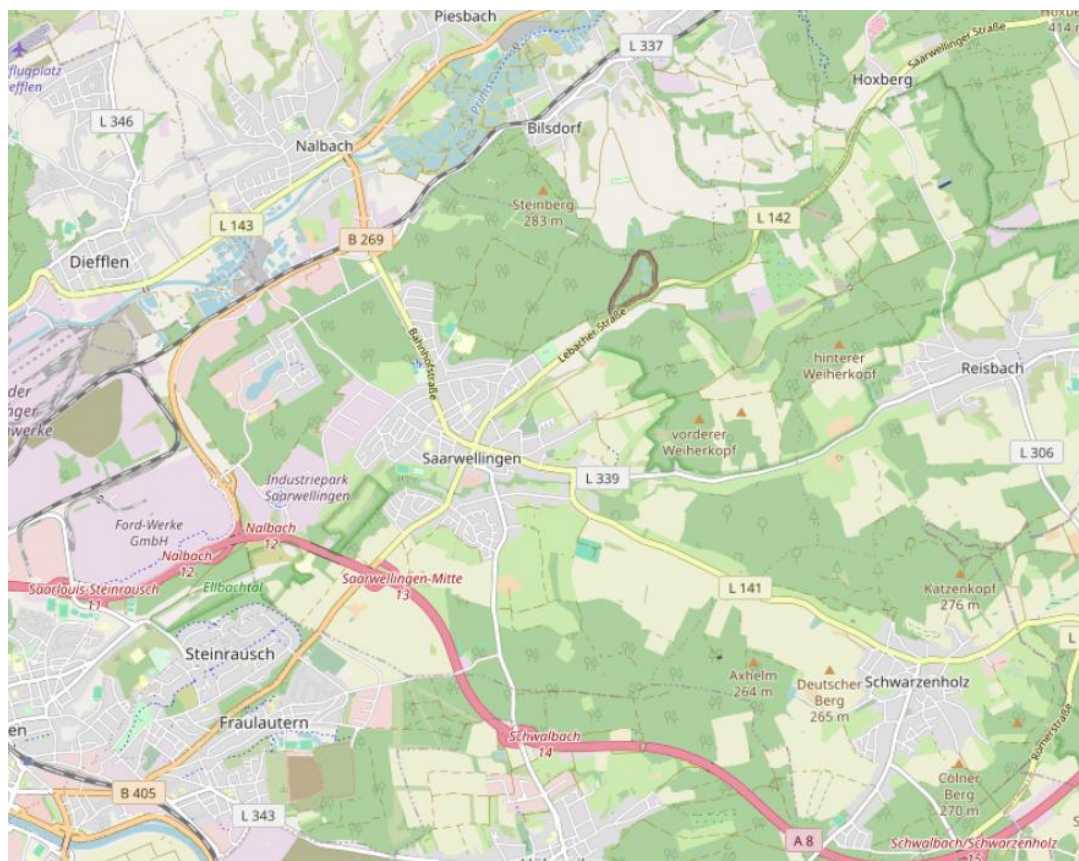


Abbildung 1: Übersicht über die Gemeinde Saarwellingen; Quelle: openstreetmap.org o.J.

Saarwellingen ist über die Bundesautobahn A8 (Luxemburg – Pirmasens) sowie die Bundesstraße B269 sehr gut an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Auch der öffentliche Nahverkehr ist über Buslinien mit Saarlouis, Lebach und Heusweiler vernetzt.

Durch diese zentrale Lage, kombiniert mit einer naturnahen Umgebung und kurzen innerörtlichen Distanzen, verfügt die Gemeinde Saarwellingen über günstige Voraussetzungen für die Förderung des Radverkehrs, sowohl im Alltags- als auch im Freizeitbereich.

1.2 Topographische Gegebenheiten

Die Gemeinde Saarwellingen liegt im Übergangsbereich zwischen dem Saar- und dem Primstal und wird durch eine abwechslungsreiche, sanft hügelige Topographie geprägt. Das Gelände weist Höhenunterschiede von rund 180 m über NHN im Primstal bis zu etwa 320 m über NHN in den nördlichen und östlichen Hanglagen auf. Diese Höhenstaffelung führt zu differenzierten topographischen Bedingungen innerhalb der drei Ortsteile Saarwellingen, Reisbach und Schwarzenholz.

Der Hauptort Saarwellingen liegt im flachen Talraum der Prims, deren Aue den Siedlungskern und die zentrale Ortslage prägt. Dieser Bereich zeichnet sich durch eine weitgehend ebene Geländestruktur aus und bietet somit günstige Voraussetzungen für den Alltagsradverkehr. Entlang der Prims und ihrer Nebentäler bestehen nur geringe Steigungen, wodurch sich diese Achsen ideal für radverkehrsfreundliche Verbindungen zwischen den Ortsteilen und zu den Nachbargemeinden eignen.

In Richtung Reisbach und Schwarzenholz steigt das Gelände allmählich an. Hier treten örtlich steilere Abschnitte auf, insbesondere an den südöstlichen Ortsrändern und entlang der Zufahrten zu den höhergelegenen Wohngebieten. Diese Abschnitte stellen für den Alltagsradverkehr zum Teil erschwerte Bedingungen dar, bieten aber durch den landschaftlich reizvollen Verlauf zugleich Potenziale für Freizeit- und touristische Radrouten mit attraktiven Aussichtspunkten.

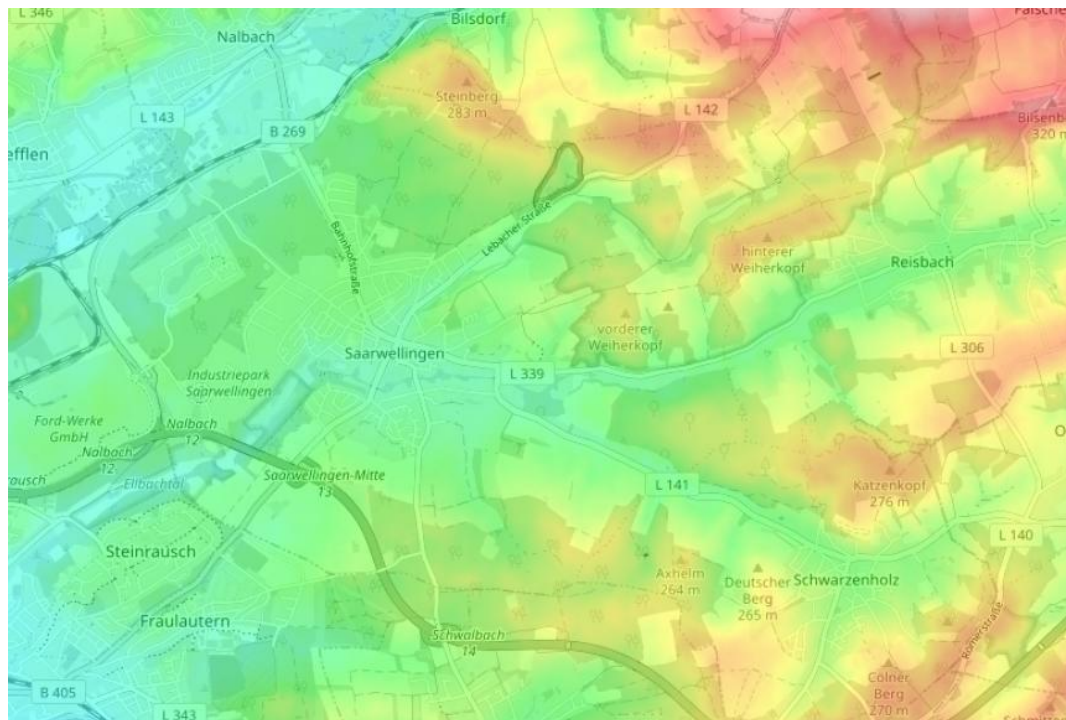


Abbildung 2: Topographische Darstellung Saarwellingens; Quelle: topographic-map.com o.J.

Das Gemeindegebiet ist zudem durch eine Mischung aus offenen Acker- und Wiesenflächen, bewaldeten Höhenzügen und eingeschnittenen Bachtälern geprägt. Diese vielfältige Geländestruktur sorgt für ein abwechslungsreiches Landschaftsbild, das den Radverkehr, insbesondere im Freizeitbereich, zusätzlich attraktiv macht.

Insgesamt lässt sich die Topographie Saarwellingens als moderat bewegt charakterisieren: Während die zentralen Bereiche gute Voraussetzungen für den Alltagsradverkehr mit geringen Steigungen bieten, erfordern die Randlagen teilweise eine gezielte infrastrukturelle Unterstützung, etwa durch die Wahl topographisch günstiger Routenführungen oder ergänzende Maßnahmen wie E-Bike-Angebote und Abstellanlagen.

2 Erfordernis und Zielsetzung

Dem Radverkehr kommt als ressourcenschonende und gesundheitsfördernde Mobilitätsform eine zentrale Rolle im kommunalen Klimaschutz und in der nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu. Um die damit verbundenen klima- und verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, ist eine gezielte und systematische Förderung des Radverkehrs unerlässlich. Entscheidend für die Stärkung des Radverkehrs ist nicht allein die individuelle Bereitschaft, im Alltag häufiger auf das Fahrrad umzusteigen, sondern vor allem die Verfügbarkeit einer sicheren, komfortablen und durchgängigen Radverkehrsinfrastruktur, die diese Entscheidung erleichtert und attraktiv macht.

Auch wenn das Fahrrad nicht in allen Situationen, etwa bei größeren Entfernungen oder beim Transport schwerer Lasten, den Pkw vollständig ersetzen kann, stellt es insbesondere auf Kurzstrecken eine klimafreundliche, effiziente und platzsparende Alternative dar. Untersuchungen zeigen, dass das Fahrrad im innerörtlichen Verkehr nicht nur umweltfreundlicher, sondern häufig auch zeitlich konkurrenzfähig ist, etwa durch die Möglichkeit, flexible Routen zu wählen und Staus oder längere Wartezeiten zu vermeiden.

Gleichwohl bestehen Einflussfaktoren, die die Nutzung des Fahrrads erschweren können, wie topographische Gegebenheiten oder Witterungsbedingungen, die planerisch nur begrenzt beeinflussbar sind. Andere Hemmnisse sind dagegen direkt gestaltbar, insbesondere die Verkehrssicherheit, die Qualität der Wegeinfrastruktur sowie die Erkennbarkeit und Kontinuität von Radverbindungen. Trotz rechtlicher Gleichstellung sind Radfahrer im Straßenverkehr weiterhin einem geringeren Schutzniveau ausgesetzt. Besonders an Knotenpunkten und in gemeinsam genutzten Verkehrsflächen kommt es regelmäßig zu Konfliktsituationen. Unübersichtliche oder unvollständige Radverbindungen, wechselnde Führungsformen und mangelnde Trassierung führen zusätzlich zu Unsicherheiten und Umwegen. Der bisherige Fokus auf den motorisierten Individualverkehr hat dazu geführt, dass der Radverkehr vielerorts nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Das vorliegende Radverkehrskonzept der Gemeinde Saarwellingen setzt genau hier an. Es verfolgt das Ziel, die Rahmenbedingungen für eine sichere, komfortable und attraktive Radmobilität zu schaffen und den Radverkehr als gleichwertigen Bestandteil der kommunalen Mobilität zu etablieren. Im Sinne einer integrierten und zentrumsorientierten Gemeindeentwicklung soll ein funktionales, sicheres und vernetztes Radwegenetz entstehen, das die Ortsmitte mit den Nachbargemeinden und Ortsteilen effizient verbindet.

Im Zuge der geplanten Aufwertung des zentralen Versorgungsbereichs ist von einer Zunahme der Verkehrsströme im Ortskern auszugehen. Gleichzeitig bieten die günstigen topographischen Voraussetzungen und die kompakte Siedlungsstruktur der Gemeinde ideale Bedingungen, um den Radverkehr langfristig zu stärken. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist daher als integraler Bestandteil der städtebaulichen Entwicklungsstrategie und als Beitrag zur Reaktivierung und Belebung der Ortsmitte zu verstehen.

Leitziele des Radverkehrskonzepts Saarwellingen

- 1. Sicherheit und Attraktivität erhöhen**
Schaffung eines sicheren und komfortablen Umfelds für Radfahrende – insbesondere im Hinblick auf Verkehrsspitzenzeiten und in einer traditionell MIV-geprägten Region.
- 2. Netzqualität und Durchgängigkeit verbessern**
Aufbau eines zusammenhängenden, klar geführten und beschilderten Radverkehrsnetzes, das Ortsmitte, Wohngebiete, Schulen, Nahversorgungseinrichtungen und Nachbarkommunen verbindet.
- 3. Innenentwicklung und Klimaschutz verknüpfen**
Nutzung der positiven Impulse aus der Innenentwicklung, um den Radverkehr als nachhaltige und platzsparende Mobilitätsform gezielt zu fördern.
- 4. Lebensqualität und Aufenthaltsqualität steigern**
Reduzierung der Verkehrsbelastung, Verbesserung der Luftqualität und Stärkung der Ortsmitte als lebendiger, fuß- und radverkehrsfreundlicher Raum.

Im Rahmen des Konzeptes wird die bestehende Infrastruktur systematisch analysiert, um Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe zu identifizieren. Darauf aufbauend werden konkrete Strategien und Maßnahmen entwickelt, die eine sichere, komfortable und alltagstaugliche Radmobilität in Saarwellingen ermöglichen.

3 Methoden und Grundlagen der Radverkehrsplanung

Zur fundierten Analyse des Radverkehrs in Saarwellingen und zur Entwicklung tragfähiger Maßnahmen wurde ein methodisch abgestimmter Untersuchungsansatz gewählt. Dieser kombiniert qualitative und quantitative Verfahren und basiert auf etablierten Standards der Radverkehrsplanung sowie den spezifischen Rahmenbedingungen der Gemeinde. Darüber hinaus wurden im Vorfeld die verschiedenen Ansätze der Radverkehrsplanung beleuchtet, um eine bessere Übersicht für die spätere Konzeption zu erlangen.

3.1 Methoden

Ein zentrales Element der Methodik waren mehrere Befahrungen und Begehungen des Untersuchungsraums. Diese erfolgten unter verschiedenen Witterungsbedingungen und Tageszeiten, um ein realistisches Bild der Situation zu erhalten. Dabei wurden insbesondere folgende Aspekte dokumentiert:

- Zustand und Oberfläche bestehender Straßen und Radwege
- Übergänge und Kreuzungssituationen
- Beschilderung und Wegweisung
- Gefahrenstellen und Nutzungskonflikte
- Anbindung an zentrale Einrichtungen und Ortsteile

Zur Einordnung lokaler Besonderheiten und Bedürfnisse wurden Gespräche mit Vertretern der Verwaltung sowie Mitgliedern des Forums geführt. Darüber hinaus wurden die Bürger im Rahmen einer Befragung beteiligt. Dabei wurden Hinweise auf Problemlagen, Nutzungsverhalten und Entwicklungsbedarfe gesammelt, die in die Maßnahmenentwicklung einfließen.

Ein weiterer Baustein war die Auswertung bestehender Planwerke. Diese Dokumente wurden im Hinblick auf Zielsetzungen, räumliche Prioritäten und übergeordnete Vorgaben für den Radverkehr analysiert und als Rahmen für die konzeptionelle Entwicklung herangezogen.

Auf Basis der Vor-Ort-Erhebungen sowie der Rückmeldungen der Beteiligten wurden die Schwächen analysiert und aufgeschlüsselt. Dabei wurden u. a. fehlende Bordsteinabsenkungen, gefährliche Mischverkehrssituationen, unübersichtliche Übergänge sowie defizitäre Beschilderung erfasst.

Die Erarbeitung der Maßnahmen erfolgte als fortlaufender Prozess. Zunächst wurden mögliche Handlungsansätze gesammelt und anschließend mit den örtlichen Gegebenheiten konkretisiert. Die Maßnahmen wurden mit Angaben zu Zielen, Zielgruppen und Umsetzungshorizont ergänzt.

3.2 Grundlagen der Radverkehrsplanung

Eine zukunftsorientierte Förderung des Radverkehrs erfordert ein umfassendes, sorgfältig abgestimmtes Maßnahmenpaket, das sowohl die bauliche Infrastruktur als auch funktionale, organisatorische und kommunikative Aspekte umfasst. Grundlage hierfür sind die aktuellen fachlichen Standards und Empfehlungen, insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie die einschlägigen Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Im Mittelpunkt steht die Schaffung eines sicheren, durchgängigen und komfortablen Radverkehrsnetzes, das den unterschiedlichen Anforderungen des Alltags-, Freizeit- und Schulradverkehrs gerecht wird. Der Einsatz geeigneter Infrastrukturtypen, wie Radfahrstreifen, baulich getrennte Wege oder Querungshilfen, trägt wesentlich dazu bei, Konflikte zu reduzieren, Wege zu verkürzen und die Attraktivität des Radfahrens spürbar zu erhöhen.

Neben der klassischen Infrastruktur spielen auch Serviceangebote, Netzgestaltung und unterstützende Maßnahmen eine zentrale Rolle. Erst das Zusammenspiel aus klaren Führungsformen, sicheren Knotenpunktlösungen, guter Orientierung, hoher Aufenthaltsqualität und Serviceangeboten ermöglicht es, den Radverkehr langfristig zu stärken und als Mobilitätsform im Gemeindegebiet zu stärken.

1. Radverkehrsführungen im Straßenraum

a) Radfahrstreifen (RFS)



Abbildung 3: Radfahrstreifen; Quelle ADFC

- **Beschreibung:** Ein durch Markierung (durchgezogene Linie) vom Kfz-Verkehr abgetrennter Streifen auf der Fahrbahn, ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten (§ 2 Abs. 4 Satz 2 StVO).
- **Einsatzbereich:** Innerorts auf Hauptverkehrsstraßen bei mittleren bis hohen Kfz-Belastungen und ausreichender Fahrbahnbreite (mind. 1,85 m, empfohlen 2,0–2,2 m).
- **Ziel:** Verbesserung der Sicherheit durch klare Flächenzuordnung und erhöhte Sichtbarkeit der Radfahrenden.
- **Vorteil:** Hohe Akzeptanz, gute Einbindung in Lichtsignalsteuerungen.
- **Nachteil:** Erfordert regelmäßige Reinigung und Kontrolle, kein baulicher Schutz. (vgl. u.a. ERA (2010), S.3-4 f.)

b) Schutzstreifen (Radfahrstreifen mit unterbrochener Linie)



Abbildung 4: Schutzstreifen; Quelle ADFC

- **Beschreibung:** Markierter Streifen mit unterbrochener Linie (Zeichen 340 StVO), der vom Kfz-Verkehr im Bedarfsfall überfahren werden darf, wenn Radfahrende nicht behindert werden.
- **Einsatzbereich:** Straßen mit geringerer Verkehrsbelastung (i.d.R. 1,50m breit, in Ausnahmefällen 1,25m)
- **Ziel:** Schaffung einer optischen Fahrbahneinengung, die den Kfz-Verkehr verlangsamt und das Radfahren auf der Fahrbahn erleichtert.
- **Vorteil:** Flexible Nutzung und vergleichsweise einfache Umsetzbarkeit.
- **Nachteil:** Eingeschränkter Sicherheitsgewinn bei hoher Verkehrsbelastung oder zu geringer Breite, kein baulicher Schutz. (vgl. u.a. ERA (2010), S.3-2 ff.).

c) Baulich getrennte Radwege



Abbildung 5: Baulich getrennter Fuß- und Radweg; Quelle: eigen Darstellung

- **Beschreibung:** Vom Gehweg und Fahrbahn baulich getrennter Radweg, häufig als eigenständiger Seitenweg ausgeführt (Zeichen 241 StVO).
- **Einsatzbereich:** Entlang überörtlicher Hauptachsen, auf stark befahrenen Straßen oder bei Platzverfügbarkeit.

- **Ziel:** Entflechtung von Rad- und Kfz-Verkehr, Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls.
- **Vorteil:** Besonders für Alltagsradverkehr und Familien geeignet.
- **Nachteil:** Gefahr von Sichtbehinderungen an Einmündungen, erhöhter Pflegeaufwand.

d) Gemeinsame Fuß- und Radwege



Abbildung 6: Gemeinsamer Fuß- und Radweg; Quelle: eigene Darstellung

- **Beschreibung:** Gemeinsame Nutzung des Seitenraums durch Rad- und Fußverkehr (Zeichen 240 StVO).
- **Einsatzbereich:** Außerorts oder innerorts bei geringer Fußverkehrsdichte.
- **Ziel:** Einfache und platzsparende Lösung für Mischverkehrsabschnitte.
- **Vorteil:** Platzsparende Infrastruktur in beengten Straßenräumen.
- **Nachteil:** Konfliktpotenzial bei hohem Fußgängeraufkommen sowie ein eingeschränkter Komfort durch schmale Wege.

e) Fahrradstraßen



Abbildung 7: Markierung einer Fahrradstraße; Quelle: ADFC

- **Beschreibung:** Straßen, die vorrangig dem Radverkehr dienen (§ 45 StVO). Andere Fahrzeuge dürfen diese nur mit Zusatzzeichen befahren.
- **Einsatzbereich:** Wohn- und Sammelstraßen mit geringer Kfz-Belastung oder als Teil von Radnetzachsen.
- **Ziel:** Vorrang für Radfahrende, Verkehrsberuhigung und Netzverknüpfung.
- **Vorteil:** Hohe Akzeptanz und klare Rechtslage.
- **Nachteil:** Eventuelle Konflikte im Mischverkehr, welche durch unachtsame Verkehrsteilnehmer verschärft werden.

2. Querungshilfen und Knotenpunktlösungen

a) Bauliche Überquerungshilfen / Mittelinseln



Abbildung 8: Bauliche Überquerungshilfe Quelle: ADFC

- **Beschreibung:** Auf Fahrbahnen mit hoher Verkehrsstärke werden bauliche Mittelinseln errichtet, um eine etappenweise Querung zu ermöglichen.
- **Ziel:** Erhöhung der Sicherheit und Reduzierung der Wartezeiten für Radfahrer und Fußgänger.
- **Einsatzbereich:** Innerorts an Hauptverkehrsstraßen, Übergänge zwischen Netzabschnitten.
- **Vorteil:** Überquerungshilfen erhöhen die Sicherheit, da Radfahrer und Fußgänger die Fahrbahn in zwei Etappen queren können und deutlich besser im Straßenraum wahrgenommen werden.
- **Nachteil:** Sie benötigen zusätzlichen Platz im Straßenraum

b) Überquerungshilfen durch Markierungen



Abbildung 9: Farbige Überquerungshilfe; Quelle: aktivmobil BW

- **Beschreibung:** Auf Fahrbahnen mit hoher Verkehrsstärke werden farbige Markierungen, um eine etappenweise Querung zu ermöglichen.
- **Ziel:** Ermöglichen einer sicheren Überquerung stark befahrener Straßen und Knotenpunkte für Radfahrer und Fußgänger.
- **Einsatzbereich:** Innerorts an Hauptverkehrsstraßen, Übergänge zwischen Netzabschnitten, Knotenpunkte.
- **Vorteil:** Erhöhen die Sicherheit bei der Überquerung von Verkehrsknotenpunkten.
- **Nachteil:** Bieten weniger Schutz als baulich getrennte Überquerungshilfen aufgrund der pflegeaufwendigen Markierungsarbeiten.

c) Fahrradfurten an Knotenpunkten



Abbildung 10: Farbige Markierung einer Kreuzung; Quelle Veloplan

- **Beschreibung:** Farbige markierte Furten verdeutlichen die Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich.
- **Ziel:** Verbesserung der Erkennbarkeit und Reduzierung von Konflikten mit abbiegendem Kfz-Verkehr.
- **Vorteil:** Fahrradfurten verbessern die Erkennbarkeit und Sichtbarkeit des Radverkehrs im Knotenpunktbereich und reduzieren Konflikte mit abbiegendem Verkehr.
- **Nachteil:** Ihre Wirksamkeit hängt stark von der regelmäßigen Markierungspflege und der Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs ab. Ohne klare Signaltechnik bleibt das tatsächliche Sicherheitsplus teilweise begrenzt.

4 Rahmenbedingungen und übergeordnete Planwerke

Im Zuge einer nun bereits langjährigen Schwerpunktsetzung der Gemeindeentwicklung auf eine funktionale Stärkung der Ortsmitte, ist eine parallele Anpassung der Radverkehrsinfrastruktur im Sinne der Nachhaltigkeit in die Ortsentwicklung zu integrieren. Die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches auf der „Breitwies“, die Umgestaltung des Schlossplatzes und des Römerparks, sowie der Neubau einer Festhalle sollen die Zukunftsfähigkeit der Gemeinde gewährleisten. Dabei werden Trends wie Zersiedelung sowie Funktionsverluste und Leerstände innerstädtischer Gewerbestandorte, welche üblicherweise in strukturschwachen Räumen auftreten, bewusst adressiert.

Die Abkehr von Siedlungserweiterungen „auf der grünen Wiese“, stellt für die Region eine beispielhafte Rückbesinnung auf historisch gewachsene Siedlungsqualitäten dar. Brachflächenverdichtung und Leerstandsmanagement sind städtebauliche Instrumente, die auch mit den von Landesentwicklungsplan aufgegriffenen Leitprinzipien der kompakten Siedlungsstruktur, der Nachhaltigkeit und der kurzen Wege einhergehen. Wo neue Versorgungsbereiche, Aufenthalts- und Freizeitmöglichkeiten für die lokale Anwohnerschaft entstehen, sind aber auch immer die zu erwartenden Verkehrsströme des Alltags- und Freizeitradverkehrs zu beachten.

4.1 Landesentwicklungsplan des Saarlandes (LEP)

Der Landesentwicklungsplan des Saarlandes (LEP) koordiniert als Bindeglied zwischen Politik und Planung in den Teilabschnitten *Siedlung (2006)* und *Umwelt (2004)* die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den Raum auf landesweiter Ebene. Der Teilabschnitt *Siedlung* geht zwar nur in geringem Maße direkt auf die Entwicklung der Radwegeinfrastruktur ein, betont jedoch im Zuge der Festlegungen zur Siedlungsstruktur, dass der Ausbau von Rad- und Fußwegen maßgeblich zur Verkehrsvermeidung und zur Reduzierung von Kfz-Verkehr beiträgt. Auch wenn keine eigenständigen Ziele speziell zum Radverkehr formuliert werden, werden übergeordnete Prinzipien wie die Nachhaltigkeit und die kompakte Siedlungsstruktur der kurzen Wege als zentrale Leitvorstellungen benannt. Ein gezielter Ausbau der Radwegeinfrastruktur trägt somit unmittelbar zur Umsetzung dieser landesplanerischen Grundsätze bei. Der Teilabschnitt *Umwelt* konkretisiert in den Zielen der Kategorie *Straße*, dass die Belange des Radverkehrs insbesondere beim Ausbau des Sekundär- und Tertiärstraßennetzes zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus wird gefordert, die Sicherheit und Qualität der Verkehrswege, auch für den Radverkehr, dort auszubauen, wo dies erforderlich ist. Dabei soll die Radinfrastruktur sicher, komfortabel und leistungsfähig ausgestaltet werden, um eine attraktive Nutzung zu ermöglichen.

Für die Gemeinde Saarwellingen ergibt sich daraus eine besondere Relevanz der L141, die als Verbindung zwischen den Nachbarkommunen Nalbach und Heusweiler Teil des landesweit bedeutsamen Tertiärstraßennetzes ist. Die Berücksichtigung radverkehrsbezogener Ausbaumaßnahmen entlang dieser Verbindungslinie entspricht somit auch landesplanerischen Prioritäten.

Darüber hinaus wird der Radverkehr im LEP im Kontext des Tourismus explizit benannt. Touristische Radwege sollen demnach vorrangig in Standortbereichen realisiert oder aufgewertet werden, in denen ein nachvollziehbarer Zusammenhang mit bestehenden oder

geplanten touristischen Angeboten besteht. Dies unterstreicht die Bedeutung einer systematischen Verknüpfung von Radverkehr und regionalem Tourismus.

4.2 Gemeindeentwicklungskonzepte (GEKO, TEKO, ISEK)

Das 2011 erarbeitete *Gemeindeentwicklungskonzept (GEKO)* dient als strategischer Richtungsweiser in Form von Handlungsansätzen und Steuerungsmöglichkeiten für das Gemeindegebiet von Saarwellingen. Bezüglich der Radwegeinfrastruktur wird bereits in der Stärken- und Schwächenanalyse auf das Fehlen von attraktiven innerörtlichen Radverbindungen hingewiesen. Folglich wird im Themenblock Städtebau und Wohnen für das Ortszentrum Saarwellingen, sowie die Ortsteile Reisbach und Schwarzenholz das Ziel formuliert, das Radwegenetz zur Schaffung attraktiver Zentren und zur städtebaulichen Neuordnung auszubauen. Darüber hinaus wird im Themenblock Infrastruktur und Verkehr das Ziel gesetzt das Ortszentrum mittels Radwege mit den umliegenden Wohnquartieren zu vernetzen, sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Das GEKO kommt auch zu dem Schluss, dass der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes zur Verringerung des starken motorisierten Verkehrsaufkommens führen kann, insbesondere durch Vermeidung von Kurzstreckenfahrten zur Erledigung von Besorgungen des täglichen Bedarfs. Es wird angeregt die Straßenfahrbahnbreite wo es möglich ist, auf das Minimum zu reduzieren, um Raum für Radfahrer und Fußgänger zu schaffen.

Das 2012 noch als teilräumliches Entwicklungskonzept (TEKO) verfasste und bis 2018 fortgeschriebene integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) analysiert für den Gemeindekern Saarwellingens Stärken, Schwächen, Chancen und Handlungsschwerpunkte und formuliert darauf aufbauend konkrete Maßnahmen. Generell benennt das Konzept Fuß- und Radwege als „überaus wichtige Elemente der innerörtlichen Verkehrsstruktur“. Es werden jedoch der fehlende Zusammenhang des gemeindlichen Radverkehrsnetzes und das erhebliche Gefahrenpotential durch die Mischnutzung des Straßenraums und das Fehlen ausgewiesener Radwege und Schutzstreifen bemängelt. Es wird zusätzlich auf die Wichtigkeit des Prinzips der kurzen Wege und die Relevanz weicher Standortfaktoren bei der Siedlungsentwicklung hingewiesen. Im Zuge der Maßnahmenevaluierung wird die Umsetzung des Radweges am Ewigkeitsweg in Richtung Campus Nobel genannt. Darüber hinaus wird die Handlungsempfehlung geäußert, dass weitere Radwege geschaffen und bestehende Radwege attraktiver gestaltet werden müssen. Weiterhin wird der uferbegleitende Radweg in der Verbindung Breitwies – Zentrum – Wohngebiete genannt, welcher zu dem Zeitpunkt jedoch bereits fast vollständig realisiert war. Weiterhin wird empfohlen die Wegeverbindung entlang des Eilbachs zu vervollständigen. Weitere, noch nicht umgesetzte Maßnahmen, bezüglich der Radwegeinfrastruktur, betreffen eine Fahrradrunde um das Ortszentrum, den generellen Flächenerwerb zur Schaffung von Radwegen und ein Leitsystem für Fußgänger und Radfahrer durch Hinweistafeln an zentralen Punkten.

4.3 Radverkehrsplan des Saarlandes

Mit der Fortschreibung des Radverkehrsplans Saarland im Jahr 2025 verfolgt das Land das Ziel, den Radverkehr insbesondere im Alltagsverkehr systematisch zu stärken und landesweit einheitliche Grundlagen für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Während frühere Planungen vor allem touristisch geprägte Routen in den Fokus stellten, richtet sich die aktuelle Fortschreibung verstärkt auf alltagsrelevante, direkte und sichere Verbindungen zwischen zentralen Orten, Wohngebieten, Arbeitsstandorten und Versorgungseinrichtungen.

Für die Gemeinde Saarwellingen ergibt sich aus der Fortschreibung des Radverkehrsplans eine besondere Relevanz. Saarwellingen ist im landesweiten System der zentralen Orte im Rahmen des Landesentwicklungsplans als Grundzentrum eingeordnet und übernimmt damit eine wichtige Versorgungsfunktion für das umliegende Gemeindegebiet. Entsprechend sieht der Radverkehrsplan vor, Grundzentren über leistungsfähige und durchgängige Radverkehrsverbindungen sowohl untereinander als auch mit benachbarten Mittelzentren zu verknüpfen.

Die Fortschreibung des Radverkehrsplans betont ausdrücklich die Rolle der Kommunen als zentrale Handlungsebene bei der Umsetzung der Ziele. Maßnahmen zur Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsführung, zur sicheren Anbindung von Ortsteilen sowie zur Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen tragen dazu bei, die landesweiten Zielsetzungen vor Ort wirksam umzusetzen. Für Saarwellingen bedeutet dies, dass geplante Maßnahmen nicht nur der lokalen Verkehrssicherheit und Attraktivität dienen, sondern zugleich Bestandteil eines übergeordneten landesweiten Radverkehrsnetzes sind und damit eine hohe fachliche und förderrechtliche Relevanz besitzen.

Durch das Gemeindegebiet von Saarwellingen verlaufen mehrere Alltagsradrouten der 1. und 2. Ordnung (siehe Abbildung 11), die Teil des landesweiten Radverkehrsnetzes sind. Diese Routen dienen insbesondere dem täglichen Verkehr zu Arbeitsstätten, Bildungseinrichtungen, Versorgungseinrichtungen und ÖPNV-Knotenpunkten. Die Einbindung Saarwellingens in beide Netzebenen unterstreicht die Funktion der Gemeinde als wichtigen Verknüpfungspunkt im regionalen Radverkehr.

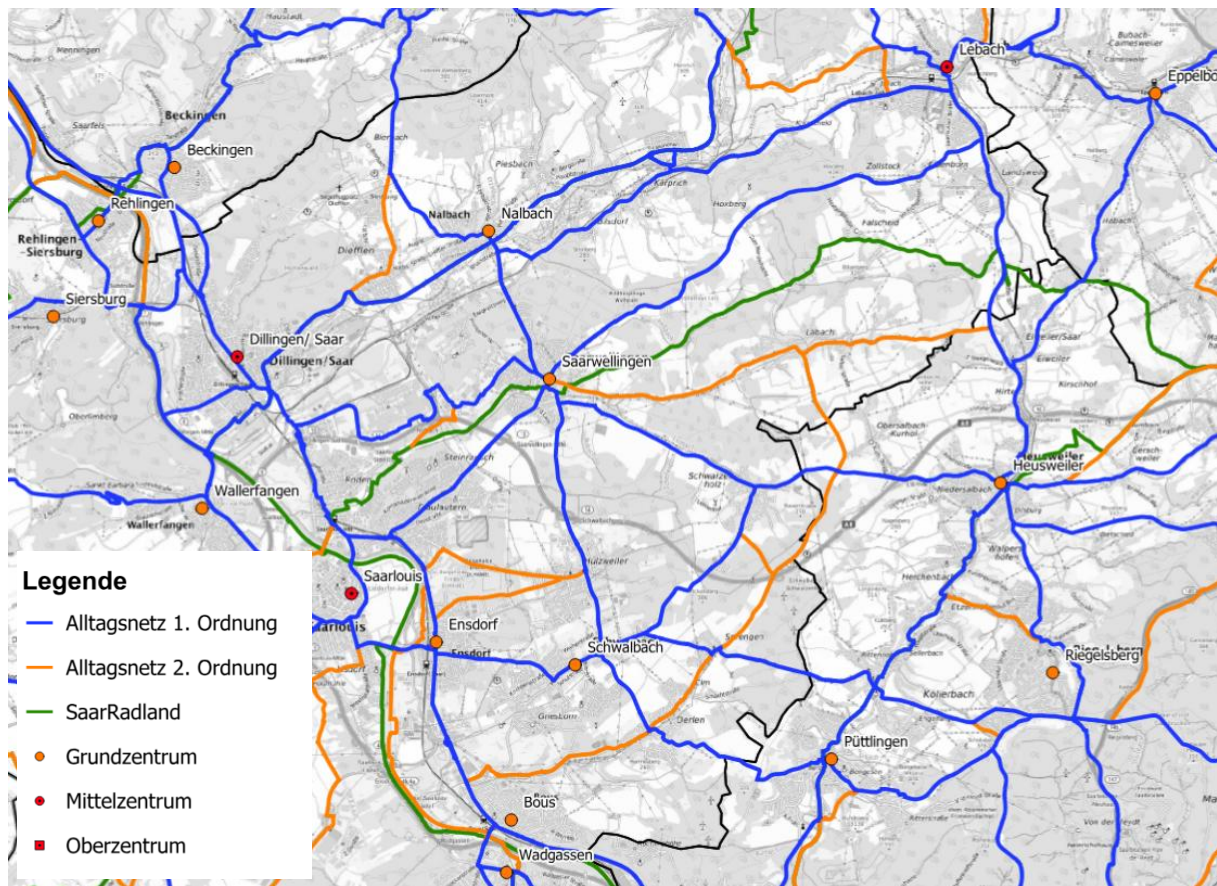


Abbildung 11: Hierarchisierung des Alltagsnetzes; Quelle: LFS

Ergänzend dazu verläuft mit dem SaarRadland eine überregionale touristische Radverbindung durch das Gemeindegebiet. Die Kombination aus Alltagsnetzen und überregionaler Route bietet besondere Potenziale, da unterschiedliche Nutzergruppen angesprochen werden und Synergien zwischen Freizeit und Alltagsverkehr entstehen können. Für Saarwellingen ergibt sich daraus die Chance, den Radverkehr insgesamt zu stärken und die Gemeinde sowohl als Wohn- und Arbeitsstandort als auch als Ziel im regionalen Radverkehrsnetz aufzuwerten.

Die Darstellung der bestehenden Radverkehrsführung (siehe Abbildung 12) zeigt, dass das Radwegenetz im Gemeindegebiet Saarwellingen derzeit nicht durchgängig und uneinheitlich ausgebildet ist. Unterschiedliche Führungsformen wechseln häufig und teilweise ohne klare Übergänge, wodurch zusammenhängende und gut nachvollziehbare Radverbindungen nur eingeschränkt vorhanden sind. Insbesondere an Knotenpunkten, Ortsrändern sowie bei Verbindungen zwischen Ortsteilen treten Netzlücken auf, die eine kontinuierliche Führung des Radverkehrs unterbrechen.

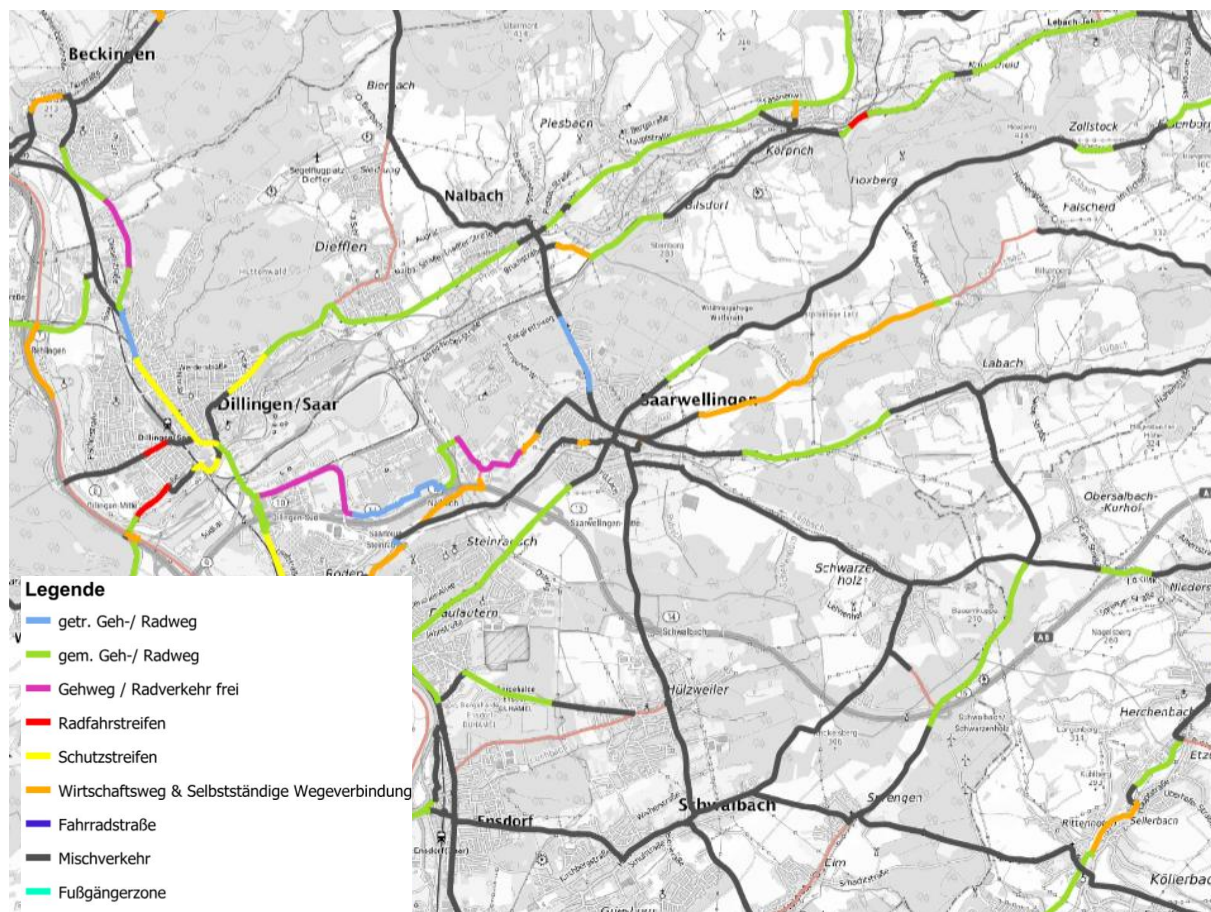


Abbildung 12: Radverkehrsführung im Bestand¹; Quelle: LFS

Diese lückenhafte Struktur beeinträchtigt sowohl die Orientierung als auch den Nutzungskomfort und wirkt sich negativ auf die Attraktivität des Radverkehrs im Alltag aus. Radfahrer sind stellenweise gezwungen, in den Mischverkehr zu wechseln oder Umwege in Kauf zu nehmen. Insgesamt wird deutlich, dass eine systematische Schließung von Netzlücken und eine stärkere Standardisierung der Führungsformen erforderlich sind, um ein leistungsfähiges und durchgängiges Radverkehrsnetz für Saarwellingen zu entwickeln.

Die Darstellung der Prioritäten und Handlungsbedarfe im landesweiten Alltagsnetz (siehe Abbildung 13) zeigt, dass im Gemeindegebiet Saarwellingen entlang der zentralen Radverkehrsrouten in Richtung Nalbach ein erhöhter Handlungsbedarf mit hoher Priorität besteht. Diese Route übernimmt eine wichtige Funktion im übergeordneten Alltagsnetz und ist für die Verknüpfung Saarwellingens mit benachbarten Gemeinden von besonderer Bedeutung.

Darüber hinaus sind innerhalb des Gemeindegebiets überwiegend Kleinstmaßnahmen sowie Maßnahmen mittlerer Priorität ausgewiesen. Diese betreffen vor allem punktuelle Defizite, Netzlücken, Übergänge und qualitative Verbesserungen bestehender Radverkehrsführungen.

¹ Die Radverkehrsführung für Saarwellingen wurde im Rahmen der Bestandsanalyse erneut überprüft und wird in Kapitel 5 näher ausgeführt

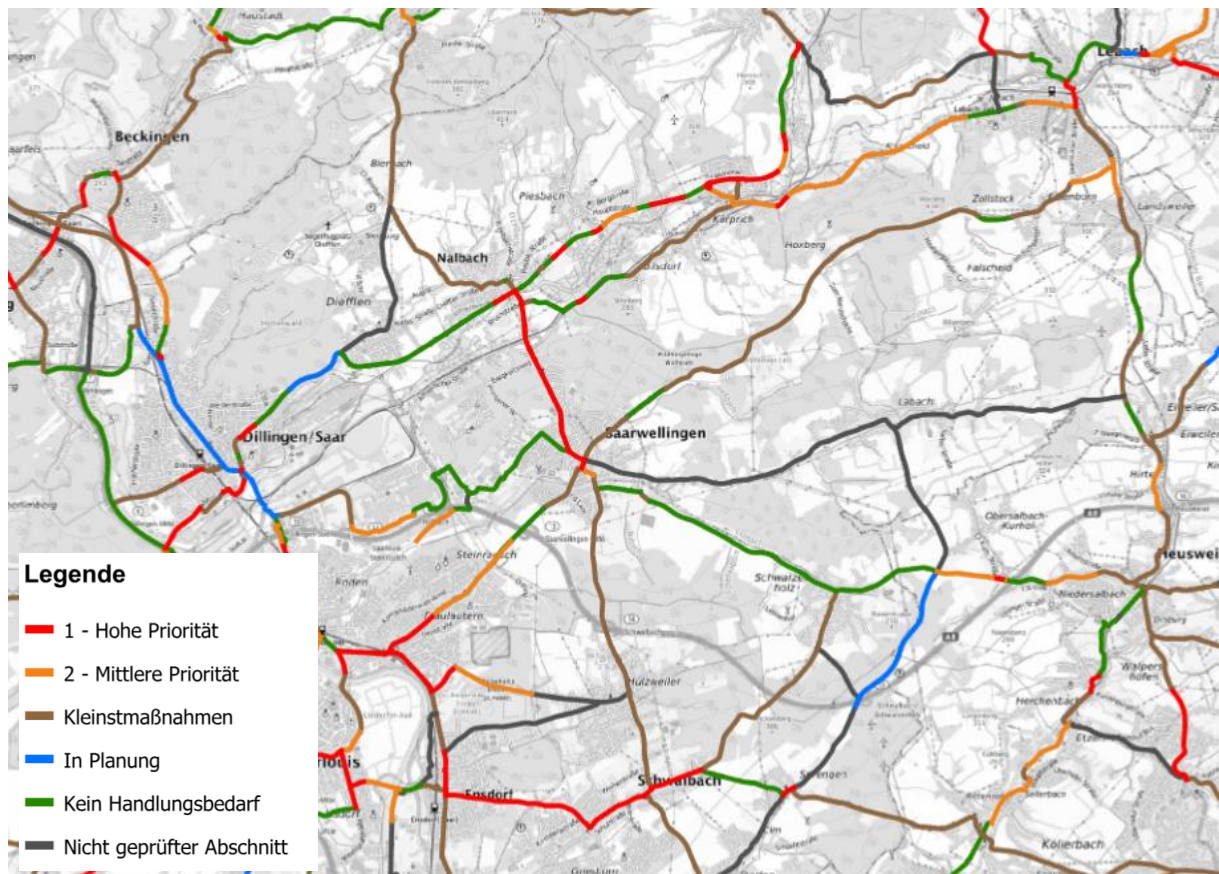


Abbildung 13: Prioritäten und Handlungsbedarf im Alltagsnetz; Quelle: LFS

Für Saarwellingen ergibt sich daraus ein klarer kommunaler Handlungsspielraum. Während die priorisierte Route eine wichtige übergeordnete Verbindung darstellt, liegt der Schwerpunkt der örtlichen Maßnahmen in der Verbesserung der innerörtlichen Durchgängigkeit, der sicheren Anbindung von Ortsteilen sowie der funktionalen Verknüpfung mit dem landesweiten Alltagsnetz. Die dargestellten Kleinmaßnahmen besitzen dabei eine hohe Relevanz für den Alltagsradverkehr und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der Ziele des Radverkehrsplans Saarland auf kommunaler Ebene.

Die Darstellung der Baulastträger und Zuständigkeiten im Radverkehrsnetz (siehe Abbildung 14) verdeutlicht die komplexe Aufgabenteilung zwischen Land, Bund und Kommune. Die Karte zeigt, dass ein erheblicher Teil der Radverkehrsinfrastruktur im Gemeindegebiet sowie in den angrenzenden Bereichen unter der Zuständigkeit des Landesbetriebs für Straßenbau liegt, insbesondere entlang klassifizierter Straßen. Daneben bestehen Abschnitte, für die die kommunale Unterhaltungspflicht maßgeblich ist, sowie Bereiche mit geteilter oder nicht eindeutig zugeordneter Zuständigkeit.

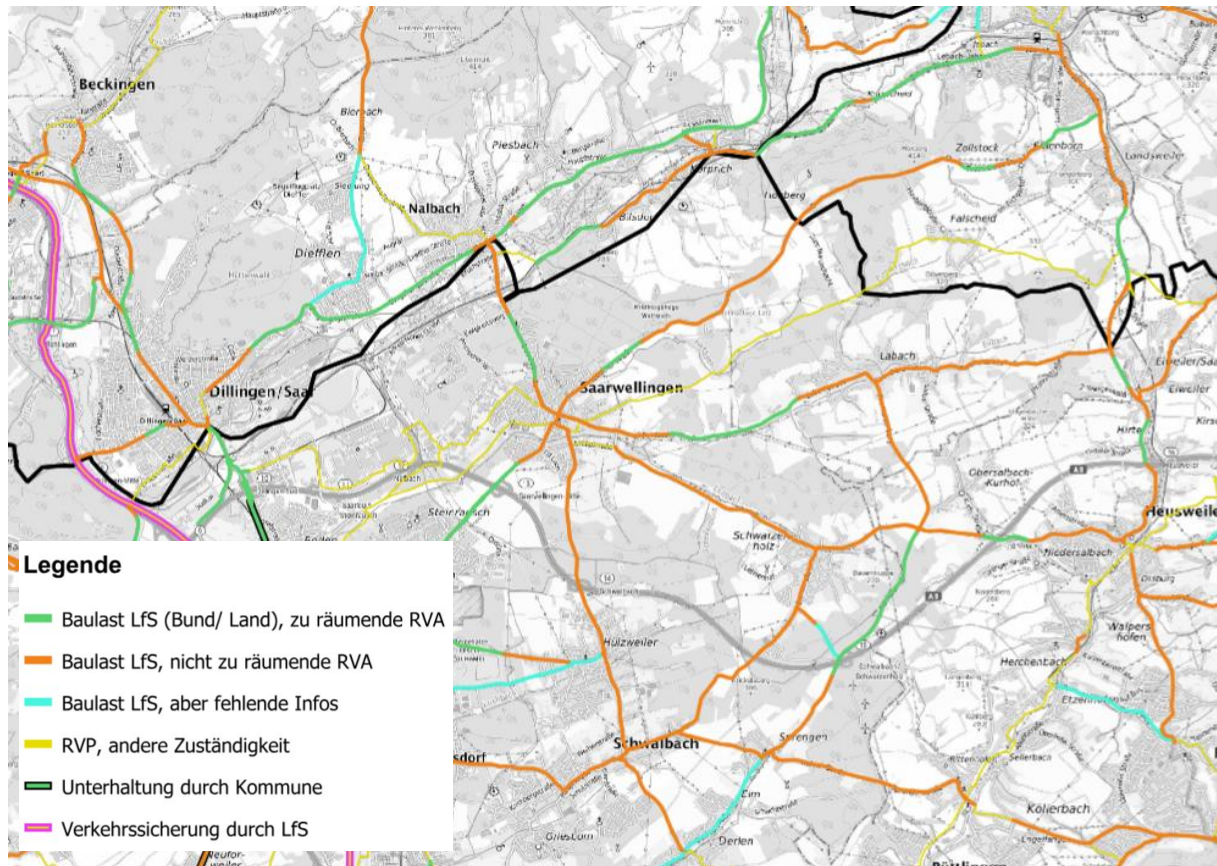


Abbildung 14: Baulastträger und Zuständigkeiten; Quelle: LFS

Für Saarwellingen bedeutet diese Struktur, dass die Umsetzung von Maßnahmen im Radverkehr sowohl kommunale Handlungsmöglichkeiten als auch eine enge Abstimmung mit dem Landesbetrieb erfordert. Insbesondere bei Maßnahmen entlang von Landes- und Bundesstraßen ist eine klare Klärung der Zuständigkeiten Voraussetzung für Planung, Finanzierung und Umsetzung. Gleichzeitig wird deutlich, dass kommunale Maßnahmen vor allem dort ansetzen können, wo die Unterhaltungspflicht bei der Gemeinde liegt oder wo ergänzende Maßnahmen zur Qualifizierung bestehender Anlagen erforderlich sind.

5 Bestandsanalyse

Grundlage für die Entwicklung eines fundierten Radverkehrskonzepts ist eine Analyse der bestehenden Infrastruktur. Ziel der Bestandsaufnahme ist es, bestehende Qualitäten zu identifizieren, strukturelle Defizite sichtbar zu machen und zentrale Handlungsbedarfe im Radverkehrssystem zu benennen.

Im Fokus stehen dabei sowohl das innerörtliche als auch das überörtliche Radwegenetz, dessen Zustand, Führung, Verkehrssicherheit und Verknüpfung mit relevanten Zielpunkten (z. B. Schulen, Ortsmitte, Bahnhof, Naherholung). Auch bestehende Konfliktpunkte im Mischverkehr, unklare Wegführungen oder Barrieren für bestimmte Nutzergruppen werden erfasst. Die Bestandsaufnahme bildet die analytische Grundlage für das Maßnahmenkonzept und ermöglicht eine objektive und nachvollziehbare Ableitung von Entwicklungszielen und Maßnahmen.

5.1 Siedlungsstrukturelle Rahmenbedingungen

Die Gemeinde Saarwellingen liegt im Landkreis Saarlouis und befindet sich damit im Herzen des Saarlandes. Durch die unmittelbare Nähe der Kreisstadt Saarlouis und der Hüttenstadt Dillingen/Saar kann Saarwellingen dem Industrie-Verdichtungsraum Untere Saar zugeordnet werden.

Als größter Ortsteil ist Saarwellingen Namensgeber der Gemeinde und bildet gleichzeitig das Ortszentrum. Auf einer Fläche von 21 Quadratkilometern leben rund 8.050 Einwohner. Die günstige Lage hat den Ausbau und die Weiterentwicklung des Ortes gefördert und den Wohn- und Freizeitwert erheblich gesteigert. In den Neubaugebieten „Hülzweiler Pfad“, „Neugeländ“ und „Bahnt“ ist in den letzten Jahren fleißig gebaut worden.

Im Jahr 2012 wurde in der Gemeinde ein Zentrumsbüro eingerichtet, um verschiedene Projekte und Maßnahmen umzusetzen. Dazu zählt unter anderem das Versorgungszentrum „Breitwies“ in der zentralen Ortsmitte von Saarwellingen. Im April 2019 wurde die Breitwies mit Lidl und Edeka eröffnet und stellt seither den zentralen Versorgungsschwerpunkt der Gemeinde dar. Die Ortsmitte in Saarwellingen soll zukünftig durch den Neubau der Festhalle und der damit verbundenen Umgestaltung des Schlossplatzes ein neues Gesicht erhalten. Es werden neue funktionale Zusammenhänge geschaffen und das Ortszentrum als solches gestärkt. Wichtig ist bei der Planung den Radverkehr im Ortszentrum als auch die Anbindung zu den umliegenden Gewerbegebieten und Wohngebieten zu stärken. Neben dem innerörtlichen Radverkehr sind auch größere Bau- und Umgestaltungsmaßnahmen wie die Schaffung von neuen Radwegen angedacht.

Gewerbegebiet John:

In unmittelbarer Ortsnähe auf dem "John" wurde in den letzten Jahren ein 21 ha großes Gewerbegebiet erschlossen. Hier sind inzwischen alle Grundstücke an Firmen der Klein- und Mittelindustrie vergeben worden. Das Gewerbegebiet "John" ist ebenso wie der Industriepark über die BAB 8 Autobahnanschlussstelle Nalbach zu erreichen.

Saarwellingen verfügt über gute straßenmäßige Anbindungen und ist unmittelbar von der BAB A 8 anzufahren. Sowohl das Autobahndreieck Saarlouis (A 620) als auch das Autobahnkreuz Saarbrücken (A1) sind unmittelbar zu erreichen, so dass nicht nur die Schwerpunkte des Saarlandes, sondern auch der Trierer Raum und der Bereich Kaiserslautern, Mannheim, Frankfurt und das Ruhrgebiet gut über Autobahnverbindungen zu erreichen sind. Verkehrsanbindungen bestehen außerdem über die B 269 und die B 405.

Campus Nobel:

Das Gebiet, das heute als Campus Nobel in Saarwellingen bekannt ist, geht auf das ehemalige Werk der Dynamit Nobel AG zurück, das ab etwa 1910 im Ortsteil Saarwellingen Sprengstoffproduktion betrieb. Das Werk wurde 1982 geschlossen. Danach lag das Gelände brach, bis Anfang der 2000er-Jahre ein Neubau- und Entwicklungskonzept initiiert wurde. (vgl. business-on.de)



Abbildung 15: Campus Nobel; Quelle: saarwellingen-partnerstaedte.de

Der Campus Nobel stellt für die Gemeinde Saarwellingen einen bedeutsamen Entwicklungsbaustein dar und wirkt sich in mehreren Bereichen auf die städtebauliche und funktionale Struktur aus. Mit der Entwicklung des Wohnbereichs entstehen unterschiedliche Wohnformen, die zu einer Ausdifferenzierung des Wohnangebots beitragen. Dadurch können neue Bevölkerungsgruppen angesprochen und die demographische Struktur der Gemeinde ergänzt werden. Ergänzend übernehmen die im Quartier vorgesehenen Frei- und Grünflächen eine Erholungsfunktion und tragen zur Aufwertung des Wohnumfelds bei. Insbesondere der zentrale Wasserbereich sowie die Einbindung angrenzender Grün- und Waldflächen prägen die Freiraumqualität des Areals.

Neben der Wohnnutzung sind auf dem Campus Nobel auch gewerbliche Nutzungen zu finden. Diese tragen zur Schaffung von Arbeitsplätzen bei und ergänzen die wirtschaftliche Struktur der Gemeinde. Insgesamt steht das Projekt beispielhaft für einen strukturellen Wandel von ehemals industriell genutzten Flächen hin zu einer gemischten Nutzung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Für Saarwellingen bedeutet die Entwicklung des Campus Nobel eine funktionale und räumliche Ergänzung des bestehenden Siedlungsgefüges. Im Zusammenhang mit dem Radverkehrskonzept ergibt sich daraus die Notwendigkeit, das neue Quartier angemessen in das bestehende Verkehrsnetz einzubinden. Eine hochwertige Radverkehrsanbindung bietet die Möglichkeit, neue Wegebeziehungen nachhaltig zu gestalten und die Alltagsmobilität zwischen Campus Nobel, Ortszentrum und weiteren Zielorten zu unterstützen.

Reisbach:

Der Ortsteil Reisbach liegt etwa 5 Kilometer östlich des Zentrums von Saarwellingen und erstreckt sich auf rund 13,4 km² Fläche an den südlichen Ausläufern des Hoxbergs. Mit rund 2400 Einwohnern vereint Reisbach ruhiges, naturnahes Wohnen mit guter Anbindung an Saarwellingen und die umliegende Region. (vgl. Gemeinde Saarwellingen)

Historisch war Reisbach ein Zusammenschluss der früheren Orte Reisweiler und Labach (1937) und seit der Gebietsreform von 1974 Teil der Gemeinde Saarwellingen. Die Wirtschaftsstruktur hat sich gewandelt: Wo einst Bergbau und Landwirtschaft dominierten, liegt der Schwerpunkt heute im Dienstleistungsbereich und im Wohnen. (vgl. Gemeinde Saarwellingen)

Bedeutung für Saarwellingen und Potenzial im Radverkehr:

- Durch seine naturnahe Lage und moderate Topographie bietet Reisbach gute Voraussetzungen für Alltags- und Freizeitradverkehre, etwa als Verbindung zwischen Wohngebieten und umliegenden Grünräumen.
- Die gute Erreichbarkeit von Saarwellingen und die vorhandene Raumstruktur eröffnen Möglichkeiten, Radverkehrsachsen gezielt zu entwickeln und das Ortsnetz mit dem Zentrum zu verzahnen.
- Der Ortsteil ist somit ein Schlüsselfaktor für die Verbreiterung der Radnutzung in der Gemeinde, insbesondere, wenn Verbindungen zu Schulen, Nahversorgung und Freizeitangeboten gestärkt werden.

Schwarzenholz:

Der Ortsteil Schwarzenholz liegt etwa 4 Kilometer südöstlich von Saarwellingen, eingebettet in eine Grünstruktur aus Wiesen, Feldern und Waldflächen und gleichzeitig unmittelbar an der Autobahnanschlussstelle Schwalbach/Schwarzenholz (A8) gelegen. Schwarzenholz beheimatet aktuell rund 2900 Einwohner (vgl. Gemeinde Saarwellingen)

Bedeutung für Saarwellingen und Potenzial im Radverkehr:

- Die Lage in naturnaher Umgebung und der Anschluss an das überregionale Verkehrsnetz eröffnen große Chancen für die Entwicklung von hochwertigen Radverbindungen sowohl innerörtlich wie auch in die umliegende Landschaft.
- Für den Alltagsradverkehr stellen insbesondere die Verknüpfung mit Schulen, Nahversorgung und dem Zentrum von Saarwellingen wichtige Zielrichtungen dar.
- Das Potenzial für Freizeit- und Ausflugsradverkehr ist in Schwarzenholz besonders ausgeprägt da Waldflächen, Freiräume und eine naturnahe Umgebung attraktive Routen ermöglichen, die über rein funktionale Wege hinausgehen.
- Damit ist Schwarzenholz ein strategischer Baustein innerhalb des Radverkehrskonzepts, um Radmobilität zu stärken und Wohn- sowie Erholungsraum gut zu vernetzen.

5.2 Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur

Im Gemeindegebiet bestehen verschiedene Schwachstellen, die die Nutzung des Fahrrads im Alltag erschweren und die Attraktivität des Radverkehrs insgesamt mindern. Neben infrastrukturellen Defiziten wirken sich insbesondere fehlende Kontinuität in der Führung, Einschränkungen im Komfort sowie Unsicherheiten an konflikträchtigen Stellen negativ auf die Nutzbarkeit aus.

1. Abruptes Ende des Radwegs an der B 269

Im Bereich der Bundesstraße 269, die das Gemeindegebiet tangiert, endet der vorhandene Radweg plötzlich, ohne dass eine sichere Fortführung oder Querungshilfe angeboten wird. Dies entspricht einem im saarlandweiten Radverkehrsplan als Mangel benannten Zustand, bei dem Radwege abrupt enden und auf ungeeignete oder nicht geschützte Abschnitte übergeleitet werden, ohne dass sichere Querungspunkte vorhanden sind.

Solche Übergänge beeinträchtigen die Netzdurchgängigkeit und erhöhen die Sicherheitsrisiken für Radverkehrsteilnehmer, da sie gezwungen sind, den stark befahrenen Straßenraum der B 269 zu queren oder ungeschützte Abschnitte zu nutzen.

2. Fehlende Bordsteinabsenkungen sowie Wurzelschäden im Bereich der Bahnhofstraße

Im Bereich der Bahnhofstraße sind zum Teil fehlende oder unzureichend ausgeprägte Bordsteinabsenkungen zu finden. Dies führt zu erschwerten Übergängen zwischen Fahrbahn und Radweg sowie zu einer deutlichen Beeinträchtigung der Nutzungsqualität. Insbesondere an Einmündungen, Querungsstellen und Übergängen zwischen unterschiedlichen Führungsformen entstehen dadurch Barrieren, die den Radverkehr verlangsamen oder unterbrechen. An vielen Übergängen besteht für Radfahrer die Notwendigkeit abzustiegen, um Höhenversätze sicher zu überwinden. Alternativ wird das Hindernis trotz des Versatzes befahren, was insbesondere bei geringer Aufmerksamkeit oder ungünstigen Witterungsverhältnissen das Risiko von Stürzen und Unfällen deutlich erhöht. Fehlende oder unzureichende Absenkungen beeinträchtigen somit eine komfortable, sichere und durchgängige Radverkehrsführung und stellen einen zentralen Aspekt dar, der im Rahmen der Netzqualifizierung dringend berücksichtigt werden muss.



Abbildung 16: Fehlende Bordsteinabsenkung
Bahnhofstraße

Wurzelschäden an Radwegen führen häufig zu Unebenheiten, Aufwerfungen und Verformungen der Fahrbahnoberfläche und stellen damit ein erhebliches Sicherheitsrisiko für Radfahrer dar. Das beschriebene Defizit wurde insbesondere am Radweg entlang der Bahnhofstraße festgestellt. Dort verursachen ausgeprägte Wurzelhebungen sichtbare Unebenheiten, die sowohl die Sicherheit als auch den Fahrkomfort erheblich beeinträchtigen.



Abbildung 17: Wurzelschäden in der Bahnhofstraße

Aufgrund des dichten Baumbestands ist zudem mit einer fortschreitenden Schädigung der Oberfläche zu rechnen, sofern keine baulichen Maßnahmen ergriffen werden. Gerade in den Abendstunden oder bei ungünstigen Lichtverhältnissen sind diese Schadstellen nur eingeschränkt wahrnehmbar. Dies erhöht das Risiko von Stürzen und Alleinunfällen deutlich und macht die Nutzung der Strecke unattraktiv.

3. Gefahrensituation am Schlossplatz

Im Bereich des Schlossplatzes kommt es aufgrund der räumlichen Enge und der Bündelung verschiedener Verkehrsströme regelmäßig zu einer kritischen Verdichtung des Verkehrsgeschehens. Insbesondere zu Spitzenzeiten entstehen Situationen, in denen sich Radverkehr, Kfz-Verkehr sowie querende und wartende Verkehrsteilnehmer gleichzeitig im gleichen Straßenraum bewegen. Dadurch erhöht sich das Konfliktpotenzial deutlich, da Überholvorgänge, Spurwechsel und Richtungsentscheidungen auf engem Raum stattfinden und die Übersichtlichkeit eingeschränkt ist.



Abbildung 18: Anhäufung von Verkehrsteilnehmern am Schlossplatz

Für den Radverkehr ergibt sich daraus ein erhöhtes Sicherheitsrisiko, da Radfahrer in diesem Abschnitt häufig in unmittelbarer Nähe zum fließenden Kfz-Verkehr geführt werden und gleichzeitig mit unklaren Bewegungen anderer Verkehrsteilnehmer rechnen müssen. Die Situation wird zusätzlich durch eingeschränkte Sichtbeziehungen, kurzfristige Fahrmanöver und eine insgesamt unruhige Verkehrsdynamik verstärkt. Insgesamt stellt der Schlossplatz damit einen konfliktträchtigen Bereich dar, der die subjektive und objektive Sicherheit beeinträchtigt und eine durchgängige, komfortable Radverkehrsführung erschwert.

4. Unübersichtliche Wegeführung sowie sanierungsbedürftiger Radwegeabschnitt im Bereich des Vereinsheims

Im Bereich des Vereinsheims zeigt sich eine unübersichtliche Wegeführung, die die Orientierung erschwert und zu Unsicherheiten im Radverkehr führt. Die vorhandene Radwegeverbindung ist an dieser Stelle nicht eindeutig erkennbar, wodurch es zu unklaren Fahrbeziehungen und potenziellen Konflikten mit anderen Nutzungen im Umfeld kommen kann. Insbesondere bei Ortsfremden oder bei eingeschränkten Sichtverhältnissen entsteht dadurch ein erhöhtes Risiko für Fehlfahrten und abruptes Abbremsen.



Abbildung 19: Unterbrochener Radweg am Sportplatz

Zusätzlich weist der Radwegeabschnitt in diesem Bereich deutliche bauliche Mängel auf und ist insgesamt sanierungsbedürftig. Unebenheiten und ein insgesamt schlechter Oberflächenzustand beeinträchtigen den Fahrkomfort, erhöhen das Sturzrisiko und wirken sich negativ auf die Attraktivität der Strecke aus.

5. Gefahrensituation durch fehlende Querungshilfe und fehlenden innerörtlichen Radweg im Kreuzungsbereich der Reibacher Straße

Im dargestellten Straßenabschnitt an der Kreuzung Reibacher Straße zur Schwarzenholzer Straße besteht eine erhöhte Gefahrensituation, da eine gesicherte Quermöglichkeit für den Radverkehr fehlt. Die Fahrbahn ist in diesem Bereich breit und wird durch den fließenden Kfz-Verkehr geprägt, wodurch Querungen nur unter erhöhtem Risiko möglich sind. Besonders kritisch ist dies, wenn Radverbindungen oder wichtige Ziele auf der gegenüberliegenden Straßenseite liegen und ein regelmäßiger Querungsbedarf entsteht.



Abbildung 20: Kreuzung Reibacher Straße ohne Querungshilfe

Ohne bauliche oder verkehrsorganisatorische Unterstützung, etwa durch eine Mittelinsel oder eine eindeutig geführte Querungsstelle, müssen Radfahrer die Fahrbahn in einem Zug überqueren und sind dabei auf ausreichend große Zeitlücken im Verkehr angewiesen. Dies führt zu Unsicherheiten, verlängerten Wartezeiten und einer insgesamt reduzierten Attraktivität der Verbindung. Die fehlende Querungshilfe stellt damit eine relevante Schwachstelle dar, da sie die Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes beeinträchtigt und gleichzeitig ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit dem motorisierten Verkehr erzeugt.

6. Abruptes Enden des Radwegs am Ortseingang Saarwellingen

Im Bereich der Verbindung Reibacher Straße zur Donaustraße, am Ortseingang Saarwellingen, endet die vorhandene Radverkehrsführung abrupt, ohne dass eine sichere und nachvollziehbare Weiterführung angeboten wird. In der Donaustraße ist darüber hinaus beidseitiges Parken erlaubt, was zu einer unübersichtlichen Situation für Radfahrer im Mischverkehr führt. Dadurch entsteht ein deutlicher Bruch in der Netzlogik, da Radfahrer an dieser Stelle unvermittelt in den fließenden Kfz-Verkehr wechseln müssen oder gezwungen sind, im Seitenraum anzuhalten und sich neu zu orientieren. Insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen und höheren Geschwindigkeiten führt diese Situation zu einem erhöhten Unsicherheitsgefühl und einem relevanten Sicherheitsrisiko. Die fehlende Übergangslösung beeinträchtigt sowohl die Durchgängigkeit als auch die Attraktivität der Strecke. Radfahrer werden in eine konfliktrichtige Situation gedrängt, da der Wechsel in den Mischverkehr ohne ausreichende Schutzwirkung erfolgt und gleichzeitig wenig Raum für sichere Einfädelvorgänge zur Verfügung steht. Insgesamt stellt das abrupte Ende des Radwegs in der Reibacher Straße eine wesentliche Schwachstelle dar, die den Alltagsradverkehr hemmt und eine kontinuierliche, sichere Radverkehrsverbindung zwischen den Ortsteilen erschwert.



Abbildung 21: Fehlende Wegüberleitung an der Reibacher Straße

7. Beengter sowie unübersichtlicher Fuß- und Radweg entlang der Reisbacher Straße (L339)

Entlang der Reisbacher Straße (L339) verläuft der gemeinsame Fuß- und Radweg lediglich einseitig entlang der Straße. Dadurch ist der vorhandene Verkehrsraum sowohl für den Radverkehr als auch für den Fußverkehr zu nutzen, was insbesondere bei höheren Radgeschwindigkeiten und gleichzeitigem Fußverkehr zu Nutzungskonflikten führen kann. Zusätzlich erschweren bauliche Hindernisse in der Wegefläche, wie die im Verlauf angeordneten Leitpfosten, die Befahrbarkeit und schränken die nutzbare Breite weiter ein. Diese Leitpfosten wirken insbesondere beim Begegnungsverkehr problematisch, da Ausweichmöglichkeiten nur eingeschränkt vorhanden sind und sichere Überholvorgänge erschwert werden. In der Folge entstehen Unsicherheiten, abrupte Bremsmanöver und ein erhöhtes Konfliktpotenzial, insbesondere bei Gruppenfahrten, bei Nutzung mit Anhänger oder bei breiteren Fahrrädern wie Pedelecs und Lastenrädern.



Abbildung 22: Beengte und unübersichtliche Wegführung entlang der L339

Der Anfangsbereich des gemeinsamen Fuß- und Radweges Ortsausgangs Reisbach in Richtung Saarwellingen stellt sich als unübersichtlich heraus. Dies wird auch durch zum Zeitpunkt der Begehung parkende Fahrzeuge verdeutlicht.

Insgesamt beeinträchtigt die Kombination aus gemeinsamer Nutzung, einseitiger Führung und zusätzlichen Engstellen sowohl den Fahrkomfort als auch die Verkehrssicherheit und stellt damit eine relevante Schwachstelle im bestehenden Radwegenetz dar.



Abbildung 23: Unübersichtlicher Beginn des gemeinsamen Fuß- und Radwegs

8. Abruptes Ende des Radwegs am Ortseingang Schwarzenholz

Am Ortseingang Schwarzenholz (Übergang Raiffeisenstraße, Friedensstraße) endet der zwischen Saarwellingen und Schwarzenholz gut ausgebaute Radweg abrupt. Der Radverkehr wird bis zu diesem Punkt auf einem gut ausgebauten Radweg geführt, muss jedoch im Bereich des Übergangs von der Raiffeisenstraße zur Friedensstraße ohne vorbereitete Übergangslösung in den innerörtlichen Straßenraum wechseln. Eine klare Weiterführung oder alternative sichere Führung ist an dieser Stelle nicht erkennbar.



Abbildung 24: Unvorhersehbares Ende des Radwegs

Dieser Bruch in der Radverkehrsführung beeinträchtigt die Durchgängigkeit der Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen erheblich. Radfahrer werden unvermittelt mit veränderten Verkehrsbedingungen konfrontiert und müssen sich neu orientieren, was insbesondere bei höherem Verkehrsaufkommen zu Unsicherheiten führt. Das abrupte Ende des Radwegs am

Ortseingang Schwarzenholz stellt damit eine relevante Schwachstelle dar, da eine eigentlich leistungsfähige und attraktive Radverbindung nicht konsequent bis in den Ort hinein fortgeführt wird und der Übergang in den Mischverkehr ohne ausreichende Schutzwirkung erfolgt.

9. Gefahrenstelle im Bereich des Kreisverkehrs und der Verbindung Werner-von-Siemens- Straße

Im Bereich der Werner-von-Siemens-Straße ist die Führung des Radverkehrs derzeit nur eingeschränkt eindeutig. An diesem Knotenpunkt fehlen klar erkennbare Querungshilfen, die eine geordnete und komfortable Querung der Fahrbahn unterstützen würden. Dadurch sind Radfahrer auf geeignete Verkehrslücken angewiesen, um den Straßenraum zu queren.



Abbildung 25: Kreisverkehr Werner-von-Siemens-Straße

Insbesondere bei erhöhtem Verkehrsaufkommen kann dies zu Unsicherheiten führen, da einfahrende und ausfahrende Fahrzeuge aus dem Kreisverkehr gleichzeitig zu berücksichtigen sind und keine baulichen oder markierten Orientierungshilfen zur Verfügung stehen. Die fehlenden Querungselemente beeinträchtigen somit die Durchgängigkeit der Verbindung und wirken sich auf die Nutzungsqualität der Radverbindung aus. Eine klarere und auffällige Markierung des Querungsbereichs könnte zur Verbesserung der Situation beitragen.

10. Gefahrenstelle durch fehlende Querungshilfen im Bereich Ewigkeitsweg und Bahnhofstraße

Im Bereich der Einmündung Ewigkeitsweg und Bahnhofstraße bestehen Defizite bei der sicheren Querung der Fahrbahn für den Radverkehr. Derzeit fehlen unterstützende Querungshilfen entlang des Radwegs, die eine klare und geordnete Querung ermöglichen. Radfahrer müssen die Bahnhofstraße ohne bauliche oder markierte Führung queren und sind dabei auf ausreichend große Verkehrslücken angewiesen.



Abbildung 26: Bahnhofstraße in Richtung Ewigkeitsweg

Aufgrund der geradlinigen Straßenführung und der damit verbundenen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs entstehen insbesondere bei erhöhtem Verkehrsaufkommen Unsicherheiten. Gleichzeitig ist die Querungsstelle räumlich wenig hervorgehoben, sodass die Querungsabsicht des Radverkehrs für den motorisierten Verkehr nur eingeschränkt erkennbar ist. Die fehlenden Querungselemente beeinträchtigen die Durchgängigkeit der Radverbindung und stellen eine Schwachstelle im bestehenden Radverkehrsnetz dar.

11. Steiles Verbindungsstück zwischen dem Rodener Weg und dem Gewerbegebiet John

Zwischen dem Rodener Weg und dem Gewerbegebiet John ist die Radverkehrsverbindung derzeit nur eingeschränkt geeignet. Das vorhandene Verbindungsstück weist eine vergleichsweise starke Steigung sowie einen unruhigen Oberflächenzustand auf, wodurch die Befahrbarkeit für den Radverkehr erschwert wird. Der Abschnitt bietet weder eine komfortable noch eine durchgängig gut nutzbare Verbindung. Insbesondere für den Alltagsradverkehr stellt die Strecke damit eine Einschränkung dar, da sie nur mit erhöhtem Kraftaufwand und reduzierter Fahrstabilität befahren werden kann. In der Folge ist das Gewerbegebiet John auf dieser Strecke mit dem Fahrrad nur bedingt erreichbar, obwohl grundsätzlich eine Verbindung zwischen den Bereichen besteht. Der Abschnitt ist daher als Schwachstelle im bestehenden Radverkehrsnetz zu bewerten.



Abbildung 27: Unbefestigtes Verbindungsstück mit starker Neigung

5.2.1 Übergreifende Schwächen im Gemeindegebiet

Unvermitteltes Enden von Radwegen

Mehrere Radwege enden abrupt, teilweise ohne entsprechende Beschilderung oder Überleitung zu einem straßenbegleitenden Radstreifen. Diese fehlende Kontinuität erschwert die Orientierung und Kommunikation im Straßenverkehr. Für Autofahrer ist ohne Markierungen kaum erkennbar, wann und in welchem Umfang Radfahrer auf die Fahrbahn wechseln. Für Radfahrer entstehen dadurch potenziell gefährliche Situationen, die insbesondere von weniger erfahrenen Nutzern falsch eingeschätzt werden können. Dies ist zum Beispiel am Ortseingang Schwarzenholz erkennbar.

Fehlende Radverkehrsmarkierungen und Infrastruktur

In vielen Straßen des Ortszentrums und auf stark befahrenen Strecken fehlen sowohl Fahrbahnmarkierungen als auch bauliche Elemente wie Radwege oder Schutzstreifen. Diese Defizite führen dazu, dass Radfahrer häufig auf die Fahrbahn oder den Gehweg ausweichen müssen, was das Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern deutlich erhöht.

Die fehlende visuelle Abgrenzung mindert die subjektive Sicherheit und erschwert die Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer. Ohne klare Markierungen und eine durchgängige



Abbildung 28: Fehlende Fahrradspur in der Engelstraße

Radverkehrsführung steigt das Risiko von Unfällen und gefährlichen Situationen. Darüber hinaus reduziert das Fehlen einer sicheren und erkennbaren Infrastruktur die Attraktivität des Radfahrens insgesamt und senkt den Anreiz, das Fahrrad im Alltag zu nutzen. Zusätzlich fehlen auffällige Markierungen wie Radpiktogramme oder Hinweislinien, die Autofahrer auf die Präsenz von Radfahrern aufmerksam machen. Solche Elemente sind besonders in

Mischverkehrsbereichen wichtig, um die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen und Konflikte zu reduzieren. Ihre Einführung könnte die Akzeptanz des Radverkehrs verbessern und die Sicherheit deutlich steigern.

Unübersichtliche und zum Teil fehlende Beschilderung

Die Beschilderung für den Radverkehr ist im gesamten Untersuchungsgebiet lückenhaft und unübersichtlich. Sowohl im Ortskern als auch auf neu angelegten Strecken, wie im Bereich Campus Nobel, fehlt eine klare Wegweisung. Dies erschwert die Orientierung, insbesondere für ortsunkundige Radfahrer, und erhöht das Risiko für Fehlverhalten im Verkehr.



Abbildung 29: Kaum sichtbare Beschilderung der Radwege

In Kombination mit fehlenden oder unterbrochenen Radwegen wird es schwierig, die sicherste und effizienteste Route zu finden. Die mangelnde Beschilderung mindert die Nutzungsqualität der vorhandenen Infrastruktur und kann dazu führen, dass Radfahrer auf ungeeignete oder gefährliche Straßenabschnitte ausweichen.

Fehlende Querungshilfen

Im Untersuchungsgebiet fehlen an mehreren stärker frequentierten Straßen sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger. Besonders im Bereich Ewigkeitsweg und Bahnhofstraße sind keine baulich angelegten Querungshilfen wie Mittelinseln, markierte Überwege oder Ampelanlagen vorhanden.

Dies führt dazu, dass Radfahrer und Fußgänger die Fahrbahn oft ungesichert queren müssen, was insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen oder eingeschränkter Sicht zu gefährlichen Situationen führt. Fehlende Querungshilfen beeinträchtigen die Netzqualität erheblich, da sie die Durchgängigkeit und Sicherheit des Radverkehrs unterbrechen und die Attraktivität für Alltags- und Freizeitnutzer mindern.

Befahrbarkeit und Ausbau der Radwege

Einige Radwege sind derzeit nur eingeschränkt nutzbar oder nicht vollständig ausgebaut. Besonders problematisch sind Strecken, die als regionale Fahrradroute ausgeschildert sind, aber abrupt auf einem Parkplatz enden. Dies führt zu Verwirrung und Unsicherheit bei Radfahrern. Zusätzlich erschweren zu eng gesetzte Poller im Ortskern die Durchfahrt, sodass Radfahrer häufig absteigen müssen. Solche Unterbrechungen mindern den Fahrkomfort und können für weniger erfahrene Radfahrer ein Sicherheitsrisiko darstellen, da die Situation oft falsch eingeschätzt wird.

Wenige Lade- und Verweilmöglichkeiten im Zentrum für Radler

Im Ortszentrum von Saarwellingen bestehen derzeit nur sehr begrenzte Möglichkeiten für Radfahrer, ihre Fahrräder sicher abzustellen oder kurze Pausen einzulegen. Es fehlen ausreichend Fahrradabstellanlagen in zentraler Lage, die sowohl eine sichere Befestigung als auch Witterungsschutz bieten. Ebenso mangelt es an Verweilmöglichkeiten wie Sitzgelegenheiten, die den Aufenthalt für Radfahrer attraktiver gestalten würden. Darüber hinaus gibt es kaum E-Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes, was die Nutzung von

Elektrofahrrädern im Alltag einschränkt. Diese Defizite wirken sich negativ auf die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität des Radverkehrs aus, insbesondere für Personen, die das Zentrum als Ziel für Einkäufe oder Freizeitaktivitäten nutzen. Eine fehlende Infrastruktur zur kurzen Erholung, zum sicheren Abstellen des Fahrrads und zum Laden von Akkus kann dazu führen, dass Radfahrer auf weniger geeignete Flächen ausweichen oder das Fahrrad nicht als Verkehrsmittel wählen.

5.3 Stärken und Potenziale

Neben bestehenden Defiziten lassen sich im Gemeindegebiet auch positive Ausgangsbedingungen erkennen, die für die Weiterentwicklung des Radverkehrs relevant sind. Die Betrachtung von Stärken und Potenzialen ergänzt die Bestandsanalyse und schafft eine Grundlage, um vorhandene Strukturen und Rahmenbedingungen gezielt für eine nachhaltige Verbesserung des Radverkehrs zu nutzen.

1. Durch Grünstreifen getrennter Fuß- und Radweg entlang der Bahnhofstraße

Entlang der Bahnhofstraße ist der Fuß und Radverkehr stellenweise durch einen Grünstreifen vom fließenden Kfz-Verkehr getrennt geführt. Diese räumliche Trennung trägt zu einer erhöhten Übersichtlichkeit und einem verbesserten Sicherheitsgefühl bei, da klare Abstände zwischen den Verkehrsarten bestehen. Gleichzeitig wirkt der Grünstreifen als gestalterisches Element, das den Straßenraum auflockert und die Aufenthaltsqualität im Seitenraum erhöht.



Abbildung 30: Getrennter Fuß- und Radweg in der Bahnhofstraße

Die vorhandene Führungsform stellt eine positive Ausgangsbasis für den Radverkehr dar, da sie sowohl eine klare Linienführung als auch einen vergleichsweise hohen Fahrkomfort ermöglicht. Insbesondere für den Alltagsradverkehr bietet dieser Abschnitt günstige Voraussetzungen, da Konflikte mit dem motorisierten Verkehr reduziert und gleichmäßige Fahrbewegungen unterstützt werden. Der vorhandene Ausbau kann somit als Stärke im bestehenden Radverkehrsnetz bewertet werden und bietet Potenzial für eine weitergehende Qualifizierung und Vernetzung entlang der Bahnhofstraße.

2. Gut ausgebauter Radweg entlang der L141 in Richtung Schwarzenholz

Entlang der L141 in Richtung Schwarzenholz ist ein gut ausgebauter gemeinsamer Fuß- und Radweg vorhanden, der durch einen Grünstreifen klar vom fließenden Kfz-Verkehr getrennt ist. Diese bauliche Trennung schafft eine übersichtliche und ruhige Führung und trägt wesentlich zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl bei. Sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer entstehen dadurch günstige Bedingungen, da direkte Konflikte mit dem motorisierten Verkehr deutlich reduziert werden.



Abbildung 31: Fuß- und Radweg in Richtung Schwarzenholz

Die räumliche Absetzung vom Straßenraum ermöglicht einen hohen Fahrkomfort und unterstützt eine kontinuierliche Nutzung im Alltags- und Freizeitverkehr. Lediglich die fehlende Beleuchtung entlang des Radwegs sorgt für erschwerte Bedingungen in den Abendstunden und bei einsetzender Dämmerung.

Der Abschnitt stellt dennoch eine wichtige Stärke im bestehenden Radwegenetz dar und bildet eine hochwertige Verbindung zwischen Saarwellingen und Schwarzenholz. Gleichzeitig bietet die vorhandene Infrastruktur ein hohes Potenzial für eine weitergehende Vernetzung und Qualifizierung des Radverkehrs entlang dieser Achse.

3. Möglichkeit zur Errichtung eines Radwegs entlang der Straße „Zum Campus Nobel“ zur KiTa Kinderland

Entlang der Straße „Zum Campus Nobel“ besteht ein hohes Potenzial zur Herstellung einer offiziellen Radverkehrsverbindung zwischen dem Ortszentrum und der Kindertagesstätte Kinderland. Bereits heute wird diese Straße informell von Radfahrern genutzt, da sie eine direkte und gut nachvollziehbare Verbindung darstellt. Eine gesicherte und eindeutig ausgewiesene Radverkehrsführung ist bislang jedoch nicht vorhanden.



Abbildung 32: Alfred-Nobel-Allee mit Blick auf die Kita Kinderland

Aufgrund der vorhandenen Straßenraumstruktur und der bereits bestehenden Nutzung bietet die Straße „Zum Campus Nobel“ günstige Voraussetzungen, um den informellen Verlauf als Radverkehrsverbindung zu qualifizieren. Durch eine klare Gestaltung und rechtliche Absicherung könnte die Verbindung insbesondere für alltagsrelevante Wege aufgewertet werden und einen wichtigen Beitrag zur sicheren Erreichbarkeit der Kindertagesstätte sowie zur besseren Anbindung an das Ortszentrum leisten.

4. Möglichkeit einer direkten Verbindung in Richtung Campus Nobel

Über den Primsener Weg besteht ein besonders hohes Potenzial zur Entwicklung einer direkten, sicheren und alltagstauglichen Radverkehrsverbindung zwischen dem Campus Nobel und dem Ortszentrum der Gemeinde Saarwellingen. Die Verbindung folgt einer klaren und nachvollziehbaren Linienführung und stellt eine kurze, räumlich logische Achse dar, die zentrale Wohn- und Arbeitsstandorte miteinander verknüpft. Bereits heute wird der Weg informell genutzt, was auf einen bestehenden Bedarf und eine hohe Akzeptanz hinweist.

Durch eine gezielte Qualifizierung des Primsener Wegs kann diese Verbindung zu einer zentralen innerörtlichen Radverkehrsachse weiterentwickelt werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung des Campus Nobel als Wohn- und Arbeitsstandort ergibt sich hier die Möglichkeit, eine leistungsfähige Verbindung für den Alltagsradverkehr zu schaffen, die Wege zum Einkaufen, zur Arbeit sowie zu weiteren zentralen Einrichtungen erleichtert. Die vergleichsweise günstige Topographie und der direkte Verlauf bieten gute Voraussetzungen für eine komfortable und sichere Nutzung. Darüber hinaus besitzt die Verbindung eine hohe strategische Bedeutung für das gesamte Radverkehrsnetz der Gemeinde. Sie ermöglicht eine direkte Anbindung eines wichtigen Entwicklungsbereichs an das Ortszentrum und trägt zur Reduzierung von Umwegen sowie zur Bündelung von Radverkehrsströmen bei. Als Bestandteil eines zusammenhängenden und durchgängigen Radverkehrsnetzes kann der Primsener Weg einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs leisten und die Attraktivität des Fahrrads für alltägliche Wege erhöhen.

5.3.1 Übergreifende Stärken und Potenziale

Ausbau des Radwegenetzes

Ein wesentliches Potenzial liegt im Ausbau der Radwegeinfrastruktur und der Schließung bestehender Lücken im Radverkehrsnetz. Ein durchgängiges und einheitliches Radwegenetz erhöht die Attraktivität des Radfahrens, schafft Anreize für die Nutzung des Fahrrads und reduziert gleichzeitig Gefahrensituationen. Ergänzend ist eine klare und konsistente Beschilderung erforderlich, um innerörtliche Verbindungen von regionalen Radrouten zu unterscheiden und ein leicht verständliches Leitsystem zu etablieren.

Hervorzuheben ist die Möglichkeit zur Errichtung eines straßenbegleitenden Radwegs entlang der Ringstraße zur Kita. Diese Verbindung würde eine wichtige Lücke im innerörtlichen Radverkehrsnetz schließen. Durch die Schaffung einer komfortablen und sicheren Führung für den Radverkehr kann die Nutzung des Fahrrads für kurze Alltagswege deutlich attraktiver gestaltet werden.

Verkehrsberuhigung zur Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität

Gezielte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bieten große Chancen, die Sicherheit und Attraktivität des Ortszentrums sowie wichtiger Verbindungsstraßen zu erhöhen. Durch eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit, die Schaffung klarer Querungsstellen und eine bessere Führung des Radverkehrs können Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern deutlich verringert werden.

Besonders auf stark frequentierten Achsen, wie im Bereich des Schlossplatzes, der Bahnhofstraße (Richtung B269), der Vorstadtstraße (Richtung A8) und der Dillinger Straße (Richtung Gewerbegebiet), könnten Maßnahmen wie Tempo-30-Zonen, bauliche Elemente zur Geschwindigkeitsdämpfung (z. B. Fahrbahnverengungen, Mittelinseln) und eine klare Radverkehrsführung spürbare Verbesserungen bringen.

Integration von Lade- und Serviceinfrastruktur

Die Einrichtung von E-Bike-Ladestationen, wettergeschützten Abstellanlagen und komfortablen Verweilmöglichkeiten im Zentrum stellt ein weiteres Potenzial dar. Diese Maßnahmen erhöhen die Attraktivität des Radverkehrs, fördern die Nutzung von Pedelecs und tragen zur Vernetzung nachhaltiger Mobilitätsangebote bei.

Qualitätssteigerung durch Sanierung und Netzqualifizierung

Die Beseitigung von Oberflächenschäden, wie Wurzelhebungen oder fehlenden Absenkungen, sowie die Ergänzung von Markierungen und Sicherheitsstreifen bietet die Chance, die Qualität und Sicherheit des bestehenden Netzes deutlich zu verbessern. Eine kontinuierliche Netzqualifizierung ist entscheidend, um den Radverkehr komfortabel und sicher zu gestalten.

Beleuchtung und Sicherheit im Dunkeln

Eine verbesserte Beleuchtung auf Radwegen und an Kreuzungen erhöht die Sicherheit, insbesondere in den Abendstunden. Dies ist ein wichtiger Faktor für die ganzjährige Nutzung des Fahrrads.

Förderung von Lastenrädern und Sharing-Angeboten

Die Einrichtung von Stellplätzen für Lastenräder und die Integration von Sharing-Angeboten (E-Bikes, Lastenräder) schaffen neue Möglichkeiten für den Transport von Einkäufen oder Kindern und stärken die Alltagstauglichkeit des Radverkehrs.

Verknüpfung mit ÖPNV und Mobilitätsstationen

Die Kombination von Radverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln bietet große Chancen für eine nachhaltige Mobilität. Sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen Bushaltestellen sowie die Integration von Bike-Sharing-Systemen können die Attraktivität des Radverkehrs steigern.

Kampagnen und Bewusstseinsbildung

Informations- und Motivationskampagnen können das Bewusstsein für die Vorteile des Radfahrens stärken und die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöhen. Dies ist besonders wichtig, um Verhaltensänderungen anzustoßen.

Nachhaltigkeit und Klimaschutz

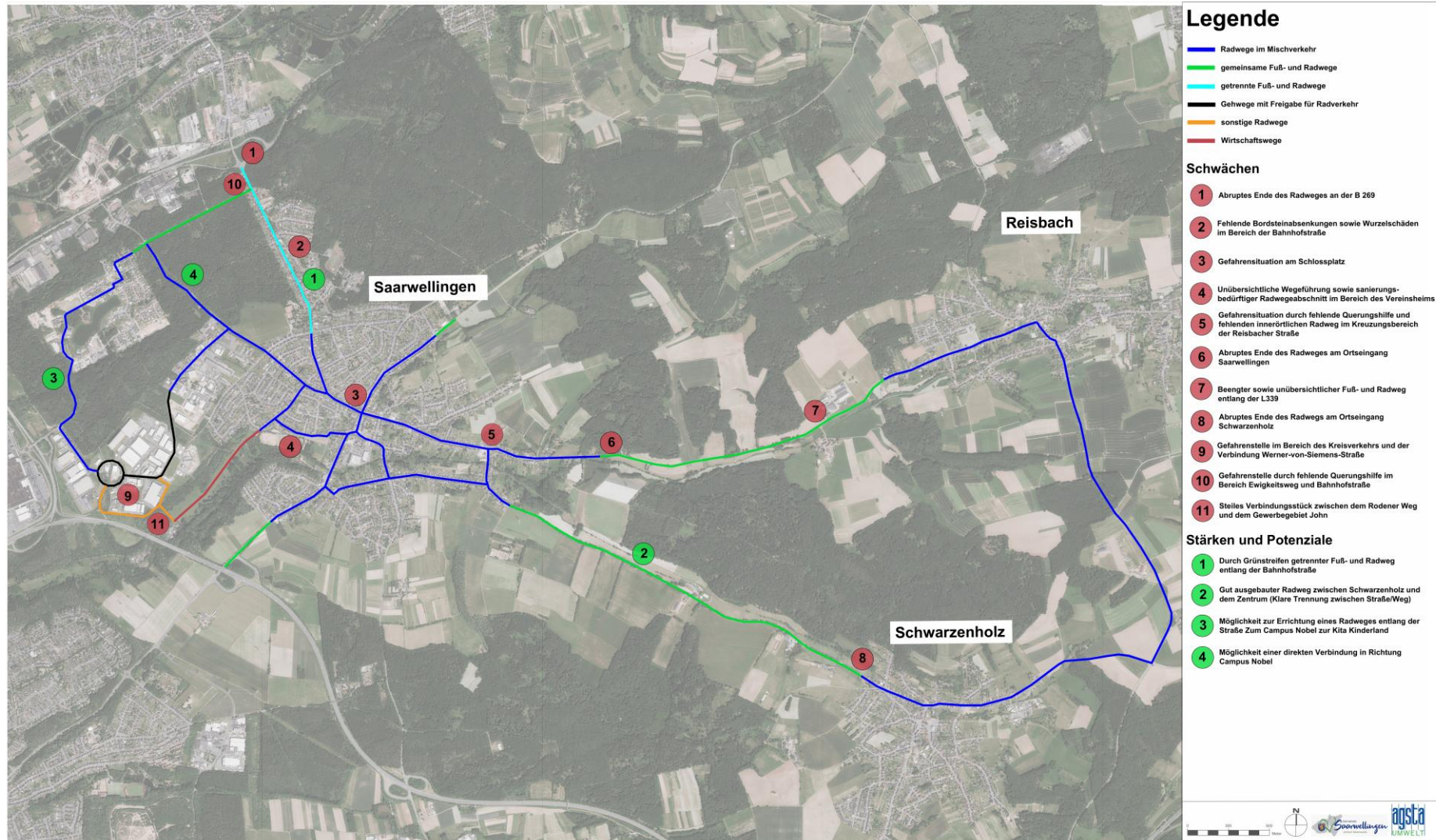
Die Förderung des Radverkehrs ist ein zentraler Baustein für die Umsetzung kommunaler Klimaschutzziele. Jeder Weg, der vom Auto auf das Fahrrad verlagert wird, reduziert den Ausstoß von CO₂ und anderen Schadstoffen und trägt damit unmittelbar zur Verbesserung der Luftqualität bei. Dies ist besonders relevant für kurze innerörtliche Wege, die häufig mit dem Pkw zurückgelegt werden, obwohl sie ideal für das Fahrrad geeignet sind. Durch den Ausbau eines sicheren und attraktiven Radverkehrsnetzes kann die Gemeinde den Anteil des Radverkehrs am Modal Split deutlich erhöhen und so einen messbaren Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs leisten.

Neben der ökologischen Wirkung ergeben sich weitere Vorteile: Weniger Autoverkehr bedeutet weniger Lärm, geringeren Flächenverbrauch für Parkplätze und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die Integration des Radverkehrs in ein ganzheitliches Mobilitätskonzept unterstützt die Ziele der kommunalen Klimastrategie und stärkt das Image der Gemeinde als nachhaltiger und zukunftsorientierter Standort. Ergänzend können Maßnahmen wie die Förderung von E-Bikes und Lastenrädern sowie die Verknüpfung mit dem ÖPNV die Attraktivität des Radfahrens weiter steigern und den Umstieg vom Auto erleichtern.

Barrierefreiheit und Inklusion

Die Berücksichtigung von Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Personen ist ein wichtiges Potenzial, um die Radverkehrsinfrastruktur für alle Bevölkerungsgruppen nutzbar zu machen. Normgerechte Bordsteinabsenkungen, sichere Querungen und ausreichend breite Wege sind zentrale Elemente, um soziale Teilhabe zu gewährleisten.

Bestandsanalyse - Radverkehrskonzept für die Gemeinde Saarwellingen



5.4 Ergebnisse Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der schriftlichen Bürgerbeteiligung wurden wertvolle Hinweise und Anregungen aus der Bevölkerung zusammengetragen, die wertvolle Einblicke in die alltäglichen Herausforderungen und Bedarfe der Radfahrenden in Saarwellingen liefern. Die Auswertung der Rückmeldungen zeigt deutlich, dass die Radverkehrsinfrastruktur in weiten Teilen des Gemeindegebiets als unzureichend, unsicher oder lückenhaft wahrgenommen wird. Dabei wiederholen sich bestimmte Problemstellungen in den verschiedenen Ortsteilen und deuten auf strukturelle Schwächen im bestehenden Wegenetz hin.

Wesentliche Hinweise aus der Beteiligung:

- Mangelnde Sicherheit an vielbefahrenen Straßen (z. B. L141, L339)
- Fehlende oder schlecht einsehbare Querungshilfen
- Unzureichende oder fehlende Beleuchtung von Radwegen
- Schlechte Oberflächenbeschaffenheit oder fehlende Befestigung (z. B. am Saar-Öster-Radweg)
- Fehlende oder unklare Beschilderung und unübersichtliche Wegführung
- Zu schmale Wege für den Begegnungsverkehr
- Unsichere Führung an Kreuzungen oder in Mischverkehrssituationen
- Unzureichende Anbindung wichtiger Alltagsziele wie Schulen, Kindergärten, das Schwimmbad oder Gewerbegebiete

Die Rückmeldungen unterstreichen, dass der Radverkehr aktuell vielerorts durch Unsicherheiten, Umwege oder fehlende Infrastruktur gehemmt wird. Diese Ausgangslage stellt die Gemeinde vor die Aufgabe, bestehende Defizite nicht nur punktuell, sondern im Sinne eines durchgängigen, komfortablen und sicheren Gesamtnetzes zu beheben. Dabei gilt es, den unterschiedlichen Bedürfnissen verschiedener Zielgruppen gerecht zu werden.

Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit sowie der durchgängigen, nachvollziehbaren Wegweisung für Alltags- und Freizeitverkehre. Auch die Integration bereits vorhandener Wege (z. B. touristischer Routen oder Wirtschaftswege) in das kommunale Radwegenetz stellt eine Chance dar, vorhandene Ressourcen sinnvoll zu nutzen und Synergieeffekte zu schaffen.

Zielableitungen:

Aus den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung lassen sich folgende übergeordnete Ziele für das Radverkehrskonzept ableiten:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere an neuralgischen Punkten und Übergängen
- Herstellung durchgängiger, alltagstauglicher Verbindungen zwischen den Ortsteilen, wichtigen Einrichtungen und dem Ortszentrum
- Qualitative Aufwertung bestehender Wege durch Befestigung, Beleuchtung und sichere Führung
- Einrichtung eines verständlichen, konsistenten und ortsweiten Wegeleitsystems
- Berücksichtigung topografischer Bedingungen zur Förderung einer möglichst barrierearmen Radverkehrsnutzung

- Sensibilisierung für Radverkehrsbelange in zukünftigen Planungen

Die Hinweise aus der Bevölkerung bilden damit eine wichtige Grundlage für die Priorisierung der Maßnahmen und die Entwicklung eines nachhaltigen, nutzerorientierten Radverkehrsnetzes in Saarwellingen.

6 Maßnahmenkonzept

Die im Rahmen dieses Konzepts entwickelten Maßnahmen sind Bestandteil eines übergeordneten Radverkehrskonzepts und verfolgen das Ziel, die Ortsmitte der Gemeinde Saarwellingen funktional und räumlich mit den Ortsteilen zu verknüpfen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf der Herstellung, dem Ausbau und der Qualifizierung von Radverkehrsverbindungen zwischen dem Ortskern und den Bereichen Campus Nobel, Reisbach und Schwarzenholz.

Ausgehend von den Entwicklungsimpulsen der Ortsmitte sollen gezielt positive Anreize für den Radverkehr gesetzt werden. Die Maßnahmen greifen bestehende Problembereiche auf, die den Radverkehr derzeit in seiner Attraktivität, Sicherheit oder Durchgängigkeit einschränken, und setzen an diesen Stellen konkrete Verbesserungen an.

Im Fokus der Maßnahmen stehen sowohl die Reduzierung von Gefahrenpotenzialen als auch die Schaffung einer klaren und verständlichen Wegeföhrung innerhalb des Radverkehrsnetzes. Eine eindeutige Orientierung sowie eine nachvollziehbare Linienföhrung sind zentrale Voraussetzungen, um den Radverkehr nachhaltig zu stärken. Neben dem Alltagsradverkehr profitieren auch der Freizeitverkehr sowie der Wirtschaftsverkehr von den vorgesehenen Maßnahmen.

Die räumliche Verortung und der Zusammenhang der einzelnen Maßnahmen sind in der Maßnahmenkarte dargestellt, die diesem Konzept beigefügt ist. Sie zeigt die geplanten Maßnahmenbereiche im Gemeindegebiet und verdeutlicht deren Einbindung in das bestehende Radverkehrsnetz.

Auf dieser Grundlage wurden vier Maßnahmenbereiche definiert, die den Aufbau eines sicheren, durchgängigen und standardisierten innerörtlichen Radverkehrssystems unterstützen:

Maßnahmenbereich 1: Verbindung mit dem Ortskern, insbesondere Campus Nobel und Gewerbegebiet John

Maßnahmenbereich 2: Ausbau der Radverkehrsverbindung entlang der L339 in Richtung des Ortsteils Reisbach

Maßnahmenbereich 3: Qualifizierung der Radverkehrsverbindung entlang der L141 in Richtung Schwarzenholz, unter anderem durch die Ausstattung mit Straßenbeleuchtung

Maßnahmenbereich 4: Allgemeine und ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im gesamten Gemeindegebiet


Die beschriebenen Maßnahmenbereiche bilden den Rahmen für die nachfolgend dargestellten Einzelmaßnahmen und stellen die Grundlage für eine schrittweise und zielgerichtete Umsetzung dar.


Übersicht der Einzelmaßnahmen:

| Maßnahmenbereich 1: Verbindungen mit dem Ortskern | |
|--|---|
| 1-1 | Herstellung eines offiziellen Fahrradweges entlang der Straße „Zum Campus Nobel“ zur Kita Kinderland |
| 1-2 | Erneuerung der Verbindung zwischen dem Rodener Weg und dem Gewerbegebiet John |
| 1-3 | Befestigung des Saar-Öster-Radweges am Abschnitt des Sportplatzes |
| 1-4 | Erhöhung der Sicherheit für Fahrradfahrer im Mischverkehr am Schlossplatz |
| 1-5 | Errichtung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges „Primsener Weg“ |
| Maßnahmenbereich 2: Verbindung Reisbach | |
| 2-1 | Integration eines Schutzstreifens Ortseingang Saarwellingen (Übergang Reisbacher Straße, Donaustraße) |
| 2-2 | Herstellung einer Querungshilfe in der Reisbacher Straße |
| 2-3 | Verbreiterung des einspurigen Radweges an der L339 in Richtung Reisbach |
| Maßnahmenbereich 3: Verbindung Schwarzenholz | |
| 3-1 | Integration eines Schutzstreifens Ortseingang Schwarzenholz (Übergang Raiffeisenstraße, Friedensstraße) |
| 3-2 | Beleuchtung im Verlauf des Radweges entlang der L141 in Richtung Schwarzenholz |
| Maßnahmenbereich 4: Allgemeine und ergänzende Maßnahmen | |
| 4-1 | Herstellung einer eindeutigen Beschilderung als Wegeleitsystem |
| 4-2 | Ergänzung von Mobilitätsstationen |
| 4-3 | Behebung der Wurzelschäden sowie fehlender Bordsteinabsenkungen |
| 4-4 | Einheitliche Netzlogik und Routenhierarchie |
| 4-5 | Beleuchtung auf wichtigen Verbindungsachsen |
| 4-6 | Querungshilfen an Knotenpunkten |


6.1 Maßnahmenbereich 1: Verbindungen mit dem Ortskern

| | | |
|---|---|--|
| <p>1-1 Herstellung eines straßenbegleitenden Fahrradwegs entlang der Straße „Zum Campus Nobel“ zur Kita Kinderland</p> | | |
|  | | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld der Kindertagesstätte • Erweiterung des lokalen Radwegenetzes • Beitrag zur Reduzierung des MIV im Ortskern, vor allem zu Verkehrsspitzen • Förderung des Radverkehrs im Alltag | |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Entlang der Straße Zum Campus Nobel soll eine durchgängige Radverkehrsverbindung geplant und hergestellt werden, um eine sichere und komfortable Anbindung der Kindertagesstätte Kinderland zu ermöglichen. Ziel der Maßnahme ist es, alltagsrelevante Wege zwischen Wohngebieten, der Kindertagesstätte und dem innerörtlichen Netz sicher zu gestalten und bestehende Nutzungskonflikte zu reduzieren.</p> <p>Die Straße wird bereits durch Radfahrer genutzt, verfügt jedoch bislang über keine offiziell ausgewiesene Radverkehrsführung. Durch die Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage kann diese Nutzung aufgegriffen und qualitativ aufgewertet werden. Die Anbindung der neuen Radverkehrsverbindung soll an die Werner von Siemens Straße erfolgen, sodass eine funktionale Verknüpfung mit dem bestehenden Radverkehrsnetz entsteht.</p> | |
| <p>Zielgruppe</p> | <p>Eltern und Kinder, Freizeitradler</p> | |
| <p>Zeithorizont</p> | <p>Hohe Priorität Umsetzungshorizont: kurzfristig bis mittelfristig, ca. 1 bis 3 Jahre</p> | |


| | | |
|---|---|--|
| <p>1-2 Erneuerung der Verbindung zwischen dem Rodener Weg und Gewerbegebiet „John“</p> | | |
|  | | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung bestehender Radwegeverbindungen • Herstellung eines dichten, geschlossenen und sicheren Netzes an Radverkehrsverbindungen • Beitrag zur Reduzierung des MIV im Ortskern, vor allem zu Verkehrsspitzen. | |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebiets John soll die bestehende Verbindung zwischen dem Rodener Weg und dem Gewerbegebiet grundlegend erneuert und für den Radverkehr qualifiziert werden. Ziel der Maßnahme ist es, eine dauerhaft nutzbare, sichere und alltagstaugliche Radverkehrsverbindung herzustellen.</p> <p>Die derzeit vorhandene wassergebundene Wegedecke ist insbesondere aufgrund der vorhandenen Steigung stark erosionsanfällig und weist eine eingeschränkte Befahrbarkeit auf. Vorgesehen ist daher die Planung und Herstellung einer Radverkehrsanlage mit asphaltierter Decke, einschließlich Unterbau und Oberbau, um eine gleichmäßige Oberfläche, eine höhere Witterungsbeständigkeit und einen verbesserten Fahrkomfort zu gewährleisten.</p> <p>Ergänzend soll der Weg mit einer Beleuchtung ausgestattet werden, um auch in den lichtarmen Monaten eine sichere Nutzung zu ermöglichen und die Verbindung für den Alltagsradverkehr aufzuwerten. Zur Verbesserung der Orientierung und zur eindeutigen Einbindung in das Radverkehrsnetz ist zudem die Herstellung einer klaren Beschilderung vorgesehen.</p> | |
| <p>Zielgruppe</p> | <p>Berufspendler, Freizeitradler</p> | |
| <p>Zeithorizont</p> | <p>Geringe Priorität Umsetzungshorizont: langfristig, ca. 6 bis 10 Jahre</p> | |


| | | |
|---|---|--|
| <p>1-3 Befestigung des Saar-Öster-Höhen-Radweges am Abschnitt des Sportplatzes</p> | | |
|  | | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der ganzjährigen Nutzbarkeit und des Fahrkomforts • Herstellung einer klaren und durchgängigen Wegeführung • Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität der Verbindung | |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Im Bereich des Saar Öster Höhen Radweges entlang des Sportplatzes ist die Wegefäche derzeit lediglich wassergebunden ausgebildet und weist keine eindeutige Führung für den Radverkehr auf. Dies beeinträchtigt die Nutzbarkeit und den Fahrkomfort, insbesondere bei ungünstigen Witterungsbedingungen.</p> <p>Vorgesehen ist die Herstellung einer befestigten Radverkehrsanlage, einschließlich Unterbau und Oberbau. Ergänzend sollen Maßnahmen zur klaren Strukturierung des Weges umgesetzt werden, darunter optische Leitelemente, eine eindeutige Beschilderung sowie der Rückbau der bestehenden Wegsperre in Richtung Im Weidenbruch. Die Sperre soll durch Poller ersetzt werden, um den motorisierten Verkehr weiterhin zu unterbinden und gleichzeitig einen fließenden Radverkehr zu ermöglichen. Zusätzlich ist die Ausstattung des Weges mit Beleuchtung vorgesehen, um eine sichere Nutzung auch in den dunkleren Monaten zu gewährleisten.</p> | |
| <p>Zielgruppe</p> | <p>Berufspendler, Freizeitradler</p> | |
| <p>Zeithorizont</p> | <p>Hohe Priorität Umsetzungshorizont: kurzfristig bis mittelfristig, ca. 1 bis 3 Jahre</p> | |


| | | |
|---|---|--|
| <p>1-4 Erhöhung der Sicherheit für Fahrradfahrer im Mischverkehr am Schlossplatz</p> | | |
|  | | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Gewährleistung einer ausreichenden Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer • Anpassung der lokalen Verkehrsinfrastruktur an die Bedürfnisse des Radverkehrs • Beitrag zur Reduzierung des MIV im Ortskern, vor allem zu Verkehrsspitzen. | |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr im Bereich des Schlossplatzes soll die bestehende Führung im Mischverkehr gezielt entschärft werden. Derzeit ist der Radverkehr hier unmittelbar in den fließenden Kfz- Verkehr eingebunden, wodurch insbesondere an Engstellen und bei höherem Verkehrsaufkommen Unsicherheiten entstehen.</p> <p>Vorgesehen ist die Freigabe eines geeigneten Teilbereichs des Schlossplatzes für den Radverkehr, um Radfahrer abschnittsweise vom Straßenraum zu entkoppeln und konfliktträchtige Situationen zu reduzieren. Durch diese Maßnahme kann der Radverkehr räumlich klarer geführt und der Druck auf den Mischverkehr verringert werden.</p> <p>Ergänzend sollen optische Leitelemente sowie eine eindeutige Beschilderung umgesetzt werden, um die Wegführung des Radverkehrs im Bereich des Schlossplatzes klar erkennbar zu machen. Eine nachvollziehbare Linienführung trägt dazu bei, Orientierung zu schaffen, Nutzungskonflikte zu minimieren und die Akzeptanz der Maßnahme bei allen Verkehrsteilnehmern zu erhöhen.</p> | |
| <p>Zielgruppe</p> | <p>Berufspendler, Freizeitradler</p> | |
| <p>Zeithorizont</p> | <p>Mittlere Priorität Umsetzungshorizont: mittelfristig, ca. 3 bis 6 Jahre</p> | |

| | | |
|---|---|--|
| <p>1-5 Errichtung eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs Primsener Weg</p> | | |
|  | | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Direkte und fahrradfreundliche Verbindung des Campus Nobel mit dem Zentrum Saarwellingens • Verbindung Primsener Weg / Alfred-Nobel-Straße mit direkter Anbindung in Richtung Diefflen/Dillingen. • Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer • Attraktivierung des Radverkehrs | |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Zur Schaffung einer sicheren und komfortablen Verbindung zwischen dem Campus Nobel und dem Ortszentrum von Saarwellingen soll entlang des Primsener Weges ein durchgängiger gemeinsamer Fuß und Radweg errichtet werden. Der Primsener Weg stellt aufgrund seines direkten Verlaufs und der vorhandenen räumlichen Situation eine geeignete Achse dar, um eine alltagstaugliche Radverbindung zwischen dem Campus Nobel und dem Ortskern herzustellen. Durch die Weiterführung des Radwegs in der Alfred-Nobel-Straße soll eine direkte Anbindung in Richtung Diefflen/Dillingen ermöglicht werden.</p> <p>Vorgesehen ist die Herstellung eines gemeinsamen Fuß und Radwegs, der ausreichend Platz für Begegnungsverkehr bietet und eine gleichzeitige Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer ermöglicht. Durch die räumliche Trennung vom fließenden Kfz- Verkehr kann das Sicherheitsgefühl deutlich erhöht und eine attraktive Alternative zum Mischverkehr geschaffen werden. Die Maßnahme nutzt den bestehenden Seitenraum und wertet diesen funktional auf, ohne die Leistungsfähigkeit der Fahrbahn wesentlich zu beeinträchtigen. Durch eine klare Linienführung, eine durchgängige Oberflächengestaltung und eine eindeutige Einbindung in das bestehende Radverkehrsnetz entsteht eine komfortable und gut erkennbare Verbindung, die den Radverkehr nachhaltig stärkt und zur Verlagerung von Kurzstrecken auf das Fahrrad beiträgt.</p> | |
| <p>Zielgruppe</p> | <p>Berufspendler, Freizeitradler</p> | |
| <p>Zeithorizont</p> | <p>Mittlere Priorität Umsetzungshorizont: mittelfristig, ca. 3 bis 6 Jahre</p> | |


6.2 Maßnahmenbereich 2: Verbindung Reisbach

| | | |
|---|---|--|
| <p>2-1 Integration eines Schutzstreifens Ortseingang Saarwellingen (Übergang Reisbacher Straße, Donaustraße)</p> | | |
|  | | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verkehrssicherheit im Mischverkehr durch klare Führung • Erhöhung der Sichtbarkeit des Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr • Förderung des Alltagsradverkehrs zwischen Wohnquartieren und Ortsmitte | |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Am Ortseingang Saarwellingen im Übergangsbereich zwischen Reisbacher Straße und Donaustraße soll ein Schutzstreifen für den Radverkehr eingerichtet werden. Ziel der Maßnahme ist es, den Übergang vom außerörtlichen in den innerörtlichen Straßenraum klar zu strukturieren und die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen.</p> <p>Der Schutzstreifen dient dazu, dem Radverkehr einen eindeutig zugeordneten Raum im Fahrbahnbereich bereitzustellen und gleichzeitig eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung auf den Kfz- Verkehr zu entfalten. Insbesondere im Ortseingangsbereich trägt die Maßnahme dazu bei, die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer zu erhöhen und die Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs zu verbessern</p> <p>Durch die Integration des Schutzstreifens entsteht eine klare und nachvollziehbare Radverkehrsführung, die den Anschluss an bestehende innerörtliche Führungsformen unterstützt. Die Maßnahme stellt eine vergleichsweise einfach umsetzbare Lösung dar, um die Verkehrssicherheit und den Komfort für den Radverkehr im Ortseingangsbereich zu verbessern und den Übergang in das innerörtliche Radverkehrsnetz eindeutig zu gestalten.</p> | |
| <p>Zielgruppe</p> | <p>Alltagsradler, Erholungssuchende, Familien</p> | |
| <p>Zeithorizont</p> | <p>Hohe Priorität Umsetzungshorizont: kurzfristig bis mittelfristig, ca. 1 bis 3 Jahre</p> | |

| | | |
|---|---|--|
| <p>2-2 Herstellung einer Querungshilfe in der Reisbacher Straße</p> | | |
|  | | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Gewährleistung einer ausreichenden Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer • Anpassung der lokalen Verkehrsinfrastruktur an die Bedürfnisse des Radverkehrs • Beitrag zur Reduzierung des MIV im Ortskern, vor allem zu Verkehrsspitzen. | |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Querbarkeit der Reisbacher Straße soll im Bereich des Gebäudes Reisbacher Straße 48 eine Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger geplant und hergestellt werden.</p> <p>Die Querungshilfe soll den Querungsvorgang strukturieren, Wartebereiche schaffen und die Querungsdistanz verkürzen. Dadurch wird die Querung insbesondere für Radfahrer und Fußgänger erleichtert und sicherer gestaltet. Ergänzend ist die Herstellung einer eindeutigen Beschilderung vorgesehen, um die Querungsstelle klar zu kennzeichnen und die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs zu erhöhen.</p> <p>Zusätzlich soll im Kreuzungsbereich der Reisbacher Straße eine weitere Querungshilfe vorgesehen werden, um auch dort eine sichere und nachvollziehbare Querungsmöglichkeit zu schaffen. Die Maßnahme trägt zur Verbesserung der innerörtlichen Vernetzung des Rad- und Fußverkehrs bei und unterstützt eine sichere Erreichbarkeit angrenzender Ziele entlang der Reisbacher Straße.</p> | |
| <p>Zielgruppe</p> | <p>Berufspendler, Freizeitradler</p> | |
| <p>Zeithorizont</p> | <p>Hohe Priorität Umsetzungshorizont: kurzfristig bis mittelfristig, ca. 1 bis 3 Jahre</p> | |

| | |
|---|---|
| <p>2-3 Verbreiterung des einspurigen Radweges an der L339 in Richtung Reisbach</p> | |
|  | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Beseitigung eines infrastrukturellen Engpasses • Steigerung der Sicherheit durch mehr Abstand zu Kfz-Spuren • Förderung von Berufspendler- und Freizeitverkehr |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Entlang der Landstraße L339 in Richtung Reisbach soll der bestehende einspurige Radweg verbreitert und baulich qualifiziert werden. Ziel der Maßnahme ist es, den Radweg auf die empfohlene Regelbreite von mindestens 1,60 m aufzuweiten und damit den Begegnungsverkehr sowie ein sicheres Überholen zu ermöglichen.</p> <p>Vorgesehen ist die Herstellung eines neuen Unter- und Oberbaus auf der gesamten Strecke, um eine dauerhaft tragfähige und komfortable Oberfläche zu gewährleisten. Im Zuge dessen soll das Straßenprofil angepasst werden, sodass eine klare bauliche Trennung zwischen Fahrbahn und Radweg entsteht und die Führung des Radverkehrs eindeutig erkennbar ist.</p> <p>Ergänzend ist die Anbindung des verbreiterten Radweges an bestehende Querungsstellen sowie an das vorhandene Radverkehrsnetz vorgesehen. Dadurch wird eine durchgängige und sichere Radverkehrsverbindung zwischen Saarwellingen und dem Ortsteil Reisbach geschaffen, die insbesondere für den Alltagsradverkehr eine deutliche Qualitätsverbesserung darstellt.</p> |
| <p>Zielgruppe</p> | <p>Berufstätige, Schüler, Freizeitradler</p> |
| <p>Zeithorizont</p> | <p>Mittlere Priorität Umsetzungshorizont: mittelfristig, ca. 3 bis 6 Jahre</p> |

6.3 Maßnahmenbereich 3: Verbindung Schwarzenholz


| | |
|---|--|
| <p>3-1 Integration eines Schutzstreifens Ortseingang Schwarzenholz (Übergang Raiffeisenstraße, Friedensstraße)</p> | |
|  | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer durchgehenden, sichtbaren Radverkehrsführung • Entschärfung von Konfliktsituationen im Mischverkehr • Förderung sicherer Schul- und Arbeitswege |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Am Ortseingang Schwarzenholz endet die bestehende Radverkehrsanlage derzeit abrupt, sodass der Radverkehr ohne vorbereitete Übergangslösung in den Mischverkehr geführt wird. Zur Verbesserung der Sicherheit und Orientierung soll in diesem Bereich ein Schutzstreifen für den Radverkehr geplant und umgesetzt werden, um eine klare Fortführung der Radverkehrsführung im Ortseingangsbereich zu gewährleisten.</p> <p>Vorgesehen ist die Anpassung der Fahrbahnmarkierung, um den Schutzstreifen deutlich sichtbar auszuweisen und den Radverkehr eindeutig zu führen. Ergänzend sollen Radwegpiktogramme sowie straßenbegleitende Beschilderung eingesetzt werden, um auf die Führung des Radverkehrs und das Ende der bisherigen Radverkehrsanlage hinzuweisen. Dies trägt insbesondere unter den bestehenden Rahmenbedingungen zu einer verbesserten Wahrnehmbarkeit und Akzeptanz der neuen Führung bei.</p> <p>Darüber hinaus sollen die Einmündungsbereiche im Umfeld des Ortseingangs geprüft werden, um sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr sicherzustellen. Die Maßnahme stellt eine vergleichsweise kurzfristig umsetzbare Lösung dar, um den Übergang vom außerörtlichen Radweg in den innerörtlichen Straßenraum sicherer und nachvollziehbarer zu gestalten.</p> |
| <p>Zielgruppe</p> | <p>Schüler, Alltagsradler</p> |
| <p>Zeithorizont</p> | <p>Hohe Priorität Umsetzungshorizont: kurzfristig bis mittelfristig, ca. 1 bis 3 Jahre</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>3-2 Beleuchtung im Verlauf des Radweges entlang der L141 in Richtung Schwarzenholz</p> | | |
|  | | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit in der Dämmerung und Nacht • Ganzjährige Nutzbarkeit des Radweges • Verbesserung der Aufenthaltsqualität | |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Nutzbarkeit des Radweges entlang der Landstraße L141 in Richtung Schwarzenholz soll die bestehende Radverkehrsanlage mit einer durchgängigen Beleuchtung ausgestattet werden. Ziel der Maßnahme ist es, die Verbindung insbesondere in den dunkleren Jahreszeiten sicherer und attraktiver nutzbar zu machen und die Alltagstauglichkeit der Strecke zu erhöhen. Vorgesehen ist die Errichtung solarbetriebener LED- Leuchten in regelmäßigen Abständen entlang der Strecke. Durch den Einsatz energieeffizienter und autarker Beleuchtungssysteme kann eine nachhaltige Lösung umgesetzt werden, die ohne zusätzliche Eingriffe in die bestehende Infrastruktur auskommt. Dabei soll eine blendfreie Lichttechnik eingesetzt werden, um Beeinträchtigungen für die Umwelt zu minimieren und zugleich eine ausreichende Ausleuchtung des Weges sicherzustellen. Ergänzend sollen Wegweisungselemente sowie reflexionsstarke Bodenmarkierungen vorgesehen werden, um die Sichtbarkeit der Radverkehrsführung weiter zu verbessern und eine klare Orientierung auch bei eingeschränkten Lichtverhältnissen zu gewährleisten. Die Maßnahme trägt zur Erhöhung der Sicherheit, zur Stärkung des Alltagsradverkehrs und zur besseren Vernetzung des Ortsteils Schwarzenholz mit dem Gemeindegebiet Saarwellingen bei.</p> | |
| <p>Zielgruppe</p> | <p>Freizeitradler, Schüler, Pendler</p> | |
| <p>Zeithorizont</p> | <p>Geringe Priorität Umsetzungshorizont: langfristig, ca. 6 bis 10 Jahre</p> | |

6.4 Maßnahmenbereich 4: Allgemeine und ergänzende Maßnahmen

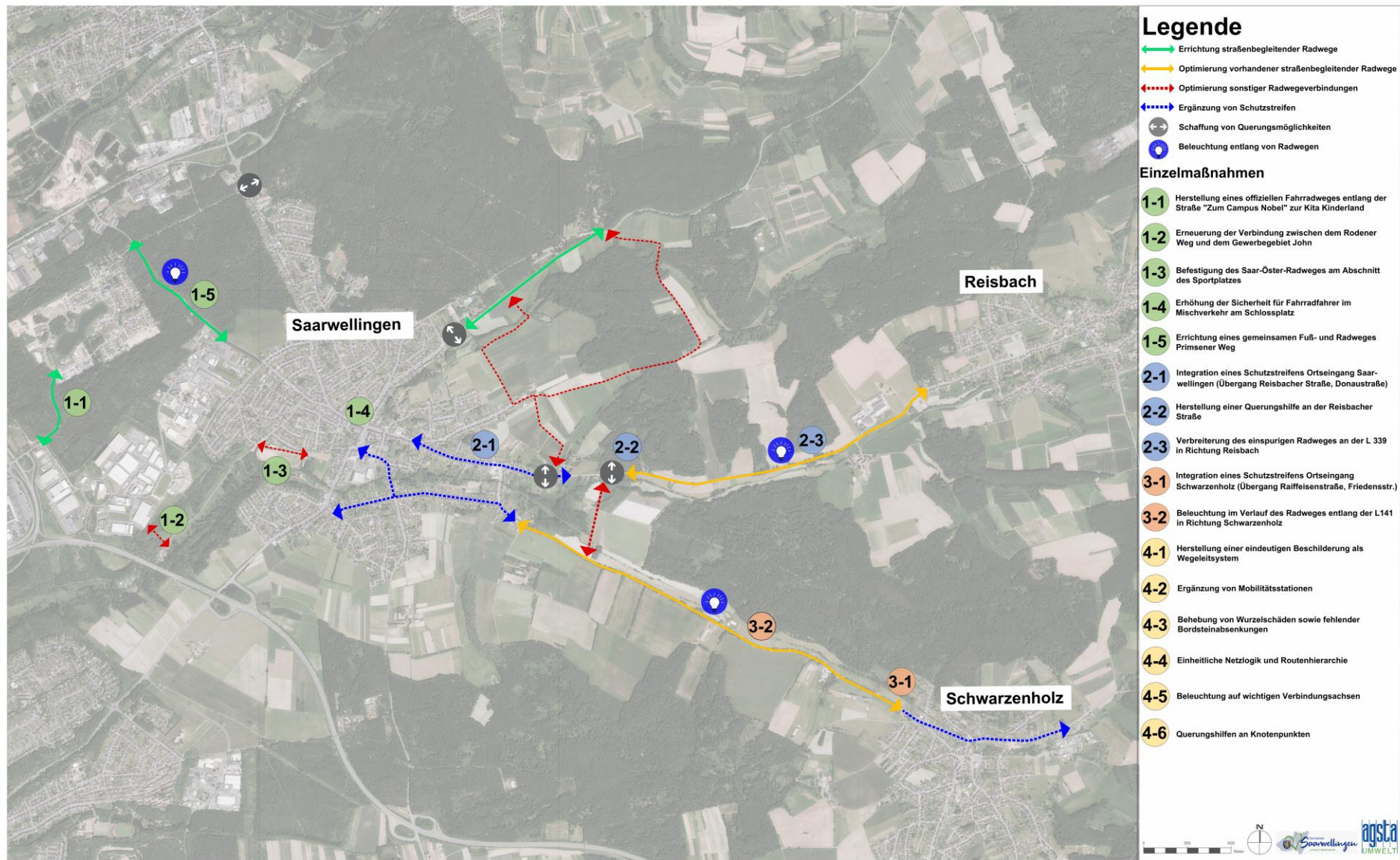
| | |
|---|---|
| <p>4-1 Herstellung einer eindeutigen Beschilderung als Wegleitsystem</p> | |
|  | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Orientierung und Auffindbarkeit von Radverkehrsverbindungen im Gemeindegebiet • Erhöhung der Nutzbarkeit und Attraktivität des Radverkehrsnetzes für den Alltags und Freizeitverkehr • Unterstützung der Netzlogik und der im Radverkehrskonzept definierten Maßnahmenbereiche |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Zur Verbesserung der Orientierung und Nutzbarkeit des Radverkehrsnetzes in der Gemeinde Saarwellingen soll ein einheitliches und durchgängiges Wegleitsystem für den Radverkehr eingeführt werden. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass bestehende Radverbindungen derzeit nur unzureichend beschildert sind und insbesondere an Knotenpunkten, Übergängen und Netzlücken Orientierungsschwierigkeiten auftreten. Dies erschwert die Nutzung des Fahrrads im Alltag und mindert die Attraktivität des Radverkehrsnetzes insgesamt.</p> <p>Das Wegleitsystem soll zentrale Ziele wie Ortszentrum, Ortsteile, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen sowie übergeordnete Radverkehrsachsen eindeutig ausweisen. Durch eine einheitliche Gestaltung und klare Zielangaben wird eine nachvollziehbare Führung des Radverkehrs ermöglicht, die sowohl ortskundigen als auch ortsfremden Nutzern eine sichere Orientierung bietet. Die Maßnahme ergänzt die baulichen Maßnahmen des Radverkehrskonzepts und unterstützt deren Wirksamkeit, indem sie die einzelnen Netzbestandteile logisch miteinander verknüpft.</p> <p>Die Einführung des Wegleitsystems leistet einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Alltagstauglichkeit des Radverkehrs, zur besseren Einbindung überörtlicher Routen sowie zur Stärkung des Radverkehrs als gleichwertige Mobilitätsform innerhalb der Gemeinde Saarwellingen.</p> |

| | | |
|--|--|--|
| <p>4-2 Ergänzung von Mobilitätsstationen</p> | | |
|  <p>Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf</p> | | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Radverkehrs durch ergänzende Service und Ladeangebote an zentralen und gut frequentierten Standorten • Förderung multimodaler Mobilität durch die Verknüpfung von Radverkehr, Aufenthalt und weiteren Mobilitätsangeboten • Erhöhung der Attraktivität und Alltagstauglichkeit des Radverkehrsnetzes im Gemeindegebiet Saarwellingen | |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Zur Aufwertung des Radverkehrs und zur Stärkung multimodaler Mobilität sollen Mobilitätsstationen an geeigneten Standorten ergänzt werden. Als potenzieller Standort bietet sich unter anderem der Bereich des Schwimmbads an, da hier sowohl Freizeit als auch Alltagsverkehre zusammenkommen.</p> <p>Die Mobilitätsstationen können mit E Bike Ladestationen, Trinkwasserbrunnen sowie einfachen Serviceelementen wie Luftpumpen oder Ersatzteilen ausgestattet werden. Damit wird der Radverkehr funktional unterstützt und zugleich die Aufenthaltsqualität an wichtigen Knotenpunkten erhöht. Die Maßnahme ergänzt bestehende Radverkehrsinfrastruktur und stärkt Saarwellingen als fahrradfreundliche Gemeinde.</p> | |

| | |
|---|--|
| <p>4-3 Behebung von Wurzelschäden sowie fehlender Bordsteinabsenkungen</p> | |
|  | |
| <p>Ziele</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung von Stolperstellen, Unebenheiten und gefährlichen Kanten im Radverkehrsraum • Erhöhung des Fahrkomforts und der Barrierefreiheit durch eine gleichmäßige und gut befahrbare Wegeoberfläche • Sicherstellung einer durchgängigen und konfliktarmen Radverkehrsführung an Übergängen, Einmündungen und Knotenpunkten |
| <p>Maßnahmenbeschreibung</p> | <p>Im Gemeindegebiet bestehen an mehreren Stellen bauliche Defizite, die den Radverkehr beeinträchtigen. Die Bestandsanalyse zeigt insbesondere Wurzelschäden an Radwegen sowie fehlende oder unzureichende Bordsteinabsenkungen, etwa in der Bahnhofsstraße.</p> <p>Vorgesehen ist die gezielte Instandsetzung beschädigter Radwegeoberflächen sowie die Herstellung normgerechter Bordsteinabsenkungen an Übergängen und Einmündungen. Durch diese Maßnahmen kann die Befahrbarkeit verbessert, Sturzrisiken reduziert und die Barrierefreiheit im Radverkehr erhöht werden. Die Maßnahme dient der qualitativen Verbesserung bestehender Infrastruktur und ist kurzfristig umsetzbar.</p> |

| | |
|--|---|
| 4-4 | Einheitliche Netzlogik und Routenhierarchie |
| <p>Zur Verbesserung der Verständlichkeit des Radverkehrsnetzes soll eine einheitliche Netzlogik mit klarer Routenhierarchie eingeführt werden. Die Bestandsanalyse zeigt, dass unterschiedliche Führungsformen und unklare Übergänge derzeit zu Orientierungsverlusten und Nutzungshürden führen.</p> <p>Vorgesehen ist die Gliederung des Radverkehrsnetzes in Hauptrouten, Verbindungsrouten und Nebenrouten, jeweils mit abgestimmten Ausbaustandards und gestalterischen Merkmalen. Eine solche Struktur erleichtert die Orientierung, erhöht die Planbarkeit zukünftiger Maßnahmen und schafft eine klare Grundlage für die Weiterentwicklung des Netzes.</p> | |
| 4-5 | Beleuchtung auf wichtigen Verkehrsachsen |
| <p>Zur Verbesserung der Sicherheit und Nutzbarkeit des Radverkehrs in den Abend und Winterstunden soll auf wichtigen innerörtlichen und ortsverbindenden Verkehrsachsen eine zusätzliche Beleuchtung vorgesehen werden. Die Bestandsanalyse zeigt, dass fehlende Beleuchtung insbesondere auf Verbindungen zwischen Ortsteilen zu Unsicherheiten führt.</p> <p>Vorgesehen ist die Ergänzung energieeffizienter Beleuchtung, vorzugsweise in Bereichen mit hoher Alltagsrelevanz. Die Maßnahme erhöht das Sicherheitsgefühl, unterstützt eine ganzjährige Nutzung des Fahrrads und stärkt insbesondere den Berufs und Pendelverkehr.</p> | |
| 4-6 | Querungshilfen und Schutzstreifen an Knotenpunkten |
| <p>Im Gemeindegebiet bestehen an mehreren Knotenpunkten Defizite bei der sicheren Querbarkeit, wie die Bestandsanalyse unter anderem an der Bahnhofstraße, der Reisbacher Straße sowie im Umfeld von Kreisverkehren zeigt. Fehlende Querungshilfen führen zu Unsicherheiten und beeinträchtigen die Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes.</p> <p>Vorgesehen ist die Herstellung geeigneter Querungshilfen an ausgewählten Knotenpunkten, beispielsweise durch Mittelinseln, markierte Querungsstellen oder bauliche Aufweitungen. Ziel ist es, Querungen klar zu strukturieren, Wartebereiche zu schaffen und die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen. Die Maßnahme trägt wesentlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Netzqualität bei.</p> <p>Um das Radfahren, insbesondere bergauf, sicherer zu gestalten, sollen Schutzstreifen, in der Vorstadtstraße, Bahnhofstraße sowie auch im Bereich Reisbach, Matzenberg errichtet werden.</p> | |

Maßnahmenkarte - Radverkehrskonzept für die Gemeinde Saarwellingen



7 Fördermöglichkeiten

Die Umsetzung eines zukunftsfähigen Radverkehrskonzepts für die Gemeinde Saarwellingen erfordert nicht nur eine sorgfältige Planung, sondern auch eine solide finanzielle Grundlage. Um die angestrebten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs realisieren zu können, ist die Inanspruchnahme geeigneter Förderprogramme von zentraler Bedeutung. Bund und Länder stellen hierfür eine Vielzahl von Förderinstrumenten zur Verfügung, die gezielt Investitionen in eine sichere, attraktive und klimafreundliche Radverkehrsinfrastruktur unterstützen.

Im Folgenden werden die derzeit relevanten Fördermöglichkeiten vorgestellt, die für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts in Saarwellingen in Betracht gezogen werden können. Diese reichen von umfassenden Programmen wie dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ über spezifische Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur bis hin zur Förderung von E-Lastenrädern und Radschnellwegen. Ziel ist es, durch eine gezielte Nutzung dieser Programme die Mobilitätswende vor Ort aktiv mitzugestalten und den Radverkehr als integralen Bestandteil eines nachhaltigen Verkehrssystems zu stärken.

NMOB Sonderprogramm Stadt und Land

Das Sonderprogramm „Stadt und Land“ ist Teil des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung und stellt den Ländern bis 2030 rund 1,9 Milliarden Euro für Investitionen in den Radverkehr zur Verfügung. Ziel ist es, den Radverkehr als klimafreundliche und gesundheitsfördernde Mobilitätsform zu stärken, auch im ländlichen Raum. Gefördert werden bis zu 90 % der Kosten für Maßnahmen, die die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens erhöhen und eine flächendeckende, möglichst getrennte Radinfrastruktur schaffen.

Zu den förderfähigen Maßnahmen zählen unter anderem der Neu-, Um- und Ausbau sicherer Radverkehrsnetze, eigenständige Radwege, Fahrradstraßen, Radwegebrücken und -unterführungen inklusive Beleuchtung und Wegweisung, Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses wie getrennte Ampelphasen. Auch die Erstellung von Radverkehrskonzepten zur besseren Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern sowie der Lastenradverkehr werden unterstützt. Zusätzlich können im Rahmen des Klimaschutz-Sofortprogramms 2022 auch Sanierungen und die Beseitigung von Unfallschwerpunkten gefördert werden.

Kommunalrichtlinie – Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität

Die Kommunalrichtlinie zur Förderung klimafreundlicher Mobilität zielt darauf ab, den Alltagsradverkehr zu stärken und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern. Durch die Reduktion von Treibhausgasemissionen soll ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Modal-Split verringert werden. Der Förderschwerpunkt liegt auf Maßnahmen, die den Radverkehr attraktiver und effizienter machen.

Gefördert werden unter anderem die Errichtung von Mobilitätsstationen, der Ausbau und die Verbesserung der Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr, insbesondere durch Radabstellanlagen im Rahmen der Bike+Ride-Offensive sowie Maßnahmen zur Optimierung des fließenden Radverkehrs. Der Förderzeitraum läuft bis zum 31. Dezember 2027.

Förderung von Modellvorhaben Radverkehr – Projekte (Bundesverkehrsministerium)

Das Förderprogramm für den Radverkehr läuft von 2020 bis 2026 und stellt dafür bis zu 155 Millionen Euro bereit. Die Förderquote kann dabei bis zu 85 % betragen. Unterstützt werden Projekte, die die Bedingungen für den Radverkehr verbessern, etwa durch wegweisende Infrastrukturmaßnahmen wie Fahrradbrücken, Unterführungen, vollautomatische Fahrradparkhäuser oder fahrradfreundliche Kreuzungslösungen an großen Verkehrsknotenpunkten. Ebenso förderfähig sind Vorhaben, die eine nachhaltige Mobilität durch den Radverkehr sichern, beispielsweise durch stadtteilbezogene Mobilitätskonzepte und Maßnahmen zur besseren Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und dem Fußverkehr. Ziel des Programms ist es, die Entwicklung des Radverkehrs gezielt voranzubringen.

Finanzhilfen für Radschnellwege

Das Förderprogramm für Radschnellwege unterstützt den Ausbau leistungsfähiger Radverkehrsinfrastruktur bis zum Jahr 2030 mit insgesamt rund 390 Millionen Euro. Gefördert werden bis zu 75 % der förderfähigen Kosten für Radschnellwege (RSW), welche die nachfolgenden Anforderungen erfüllen. Dazu zählen in der Regel eine Mindestlänge von über 10 Kilometern, eine prognostizierte tägliche Nutzung von etwa 2.000 Radfahrten sowie ein Querschnitt von mindestens 3 Metern (einspurig) bzw. 4 Metern (zweispurig). Zudem müssen die Wege baulich von anderen Verkehrsteilnehmenden getrennt sein, sichere und komfortable Kreuzungen bieten sowie eine hohe Belagsqualität und geringe Steigungen aufweisen.

Fördermöglichkeit: IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW)

Zur Finanzierung der geplanten Maßnahmen kann das Förderprogramm „IKK – Nachhaltige Mobilität“ der KfW Bankengruppe in Anspruch genommen werden. Es unterstützt Kommunen bei Investitionen in eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität.

Im Fokus stehen insbesondere bauliche Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs, wie z. B.:

- Anlage und Modernisierung von Radwegen, Querungshilfen und Schutzstreifen
- Beleuchtung und Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Infrastrukturmaßnahmen zur Umnutzung von Kfz-Flächen zugunsten aktiver Mobilität

Das Programm finanziert bis zu 100 % der förderfähigen Kosten in Form von zinsgünstigen Darlehen mit langen Laufzeiten und tilgungsfreien Anfangsjahren. Förderfähig sind neben den baulichen Investitionen auch Planungs- und Umsetzungsleistungen, sofern sie zur Vorbereitung oder Realisierung der Maßnahmen dienen.

Die Umsetzung muss mindestens den technischen Regelwerken (z. B. FGSV) entsprechen und zur Reduktion von Treibhausgasemissionen beitragen.

Das Programm stellt somit eine geeignete Finanzierungsgrundlage für die im Rahmen des Radverkehrskonzepts vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen dar.

8 Fazit und Ausblick

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept liegt für die Gemeinde Saarwellingen eine fundierte und strategisch ausgerichtete Grundlage zur Weiterentwicklung des Radverkehrs vor. Die Analyse der siedlungsstrukturellen, topographischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen hat gezeigt, dass Saarwellingen aufgrund seiner zentralen Lage, der vergleichsweise kurzen Entfernungen sowie der Einbindung in landesweite Alltagsnetze über sehr gute Voraussetzungen für eine Stärkung des Radverkehrs verfügt. Gleichzeitig wurden im Rahmen der Bestandsanalyse deutliche Schwächen identifiziert, insbesondere in Form von Netzlücken, abrupt endenden Radwegen, unklaren Führungen sowie Sicherheitsdefiziten an Knotenpunkten und Übergängen. Diese Defizite schränken derzeit die Durchgängigkeit, den Nutzungskomfort und die subjektive Sicherheit des Radverkehrs ein.

Das Maßnahmenkonzept setzt gezielt an diesen Problemlagen an und verfolgt einen integrierten Ansatz, der sowohl bauliche als auch organisatorische und gestalterische Maßnahmen umfasst. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Verbesserung alltagsrelevanter Verbindungen zwischen Ortskern, Ortsteilen, Wohngebieten, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen sowie Arbeitsstandorten. Ergänzt wird dies durch übergreifende Maßnahmen zur Netzlogik, Wegweisung, Beleuchtung und Querbarkeit, die zur qualitativen Aufwertung des bestehenden Radverkehrsnetzes beitragen. Die Maßnahmen sind so konzipiert, dass sie schrittweise umgesetzt werden können und sowohl kurzfristige Verbesserungen als auch langfristige Entwicklungsziele berücksichtigen.

Das Radverkehrskonzept ist als dynamisches und fortschreibungsfähiges Instrument zu verstehen. Die Umsetzung der Maßnahmen sollte in Abhängigkeit von Priorität, Finanzierungsrahmen und Zuständigkeiten erfolgen und regelmäßig überprüft werden. Insbesondere die enge Abstimmung mit dem Landesbetrieb für Straßenbau sowie mit benachbarten Kommunen stellt eine zentrale Voraussetzung für die erfolgreiche Realisierung dar. Gleichzeitig bietet das Konzept eine belastbare Grundlage für Förderanträge auf Landes- und Bundesebene.

Langfristig kann die konsequente Umsetzung der Maßnahmen dazu beitragen, den Radverkehrsanteil im Modal Split zu erhöhen, den motorisierten Individualverkehr insbesondere auf Kurzstrecken zu reduzieren und die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Gemeindegebiet spürbar zu verbessern. Das Radverkehrskonzept leistet damit einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und zur weiteren Stärkung Saarwellingens als attraktiven Wohn-, Arbeits- und Versorgungsstandort.