

Bild 38: Problembereiche und Konfliktpunkte im Stadtgebiet

Es wird davon ausgegangen, daß für die Umsetzung der Gestaltungsmaßnahmen überwiegend keine (größeren) straßenbaulichen Änderungen am Verkehrsraum oder Neubaumaßnahmen durchgeführt werden. Somit sind vor allem Markierungslösungen im vorhandenen Fahrbahnbereich oder die (duale) Radführung im Seitenraum umzusetzen. Vor diesem Hintergrund werden die folgenden Handlungsziele definiert:

- Die festgestellten Netzlücken im Haupt- und Nebenroutennetz sollen möglichst zeitnah durch verkehrssichere und komfortabel befahrbare Radverkehrsanlagen geschlossen werden.
- Die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn stellt in Homburg noch die Ausnahme dar. Meist sind die Radführungen im Seitenraum angelegt und diese häufig als benutzungspflichtige Radwege gekennzeichnet, obwohl die ERA-Standards nicht erfüllt sind. Die unterdimensionierten Radverkehrsanlagen sollen entweder ausgebaut oder die Benutzungspflicht aufgehoben werden.
- Eine Benutzungspflicht soll zukünftig auf möglichst wenige Netzabschnitte eingegrenzt werden, wenn es die Verkehrsverhältnisse im Kfz-Verkehr erfordern und der Fußgängerverkehr dies ermöglicht.
- Auf Netzabschnitten mit fahrbahnbegleitenden Radverkehrsanlagen, an denen ein erhöhter Parkdruck besteht, soll die Radführung gut erkennbar sein und wenn erforderlich durch bauliche Elemente gegen Falschparken gesichert werden.
- Bei Netzabschnitten mit einer dichten Abfolge von Überfahrten an Grundstückzufahrten, einem erhöhten Fußgängeraufkommen oder eine engen Folge von untergeordneten Einmündungen soll der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Auf Haupttrouten und wichtigen Nebenrouten sollen Radfahrstreifen (evtl. geschützte Radfahrstreifen) oder zumindest Schutzstreifen (einschl. Sicherheitsräumen) markiert werden. Nach Bedarf soll für ungeübte und unsichere Radfahrende, Schulkinder, Familien oder Senioren an Hauptstraßen zusätzlich zu Schutzstreifen eine Gehwegfreigabe (duale Radführung) erfolgen.
- Um die Konfliktsituationen an größeren Knotenpunkten mit höherem Verkehrsaufkommen zu minimieren soll für die Radverkehrsströme möglichst eine duale Knotenführung angeboten werden. Neben der Führung auf der Fahrbahn, die ein direktes oder indirektes Abbiegen ermöglicht, wird eine Radführung im Seitenraum für die ungeübten oder unsicheren Radfahrer*innen eingerichtet.
- An signalgeregelten Knotenpunkten soll das LSA-Schaltprogramm eher radverkehrsorientiert geplant werden. Bei der Radführung auf der Fahrbahn mit vorgezogenen Haltlinien, aufgeweiteten Aufstellbereichen (ARAS) oder Radaufgangstreifen in Mittellage (RiM) soll möglichst eine separate Radsignalisierung hergestellt werden. Bei einer fahrbahnbegleitenden Radführung soll an LSA-Knoten mit mehreren Teilfurten das LSA-Schaltprogramm optimiert werden, um das Überqueren in einem Zuge ohne Zwischenhalte zu ermöglichen.
- In aufgeweiteten Knotenpunkten mit einzelnen Fahrstreifen für Richtungsströme soll ein frei geführter Kfz-Rechtsabbieger möglichst vermieden oder eine große Eckausrundung zurück gebaut werden. Eine Führung von aufgeteilten geradeaus und rechts abbiegenden Radverkehrsströmen soll nach Möglichkeit durch eine Radweiche per Umbau oder Markierung verdeutlicht werden. Eine Rückführung des Radverkehrs (am Ende von Radwegen oder in zuführenden Knotenästen) soll durch eine (ggf. signalisierte) Radschleuse gesichert werden.

In allen Stadtteilen und Stadtbereichen besteht nach den festgestellten Gestaltungsmängeln ein umfangreicher Handlungsbedarf. An Hauptrouuten und sensiblen Nebenrouutenabschnitten (z.B. im Verlauf von Schülerradstrecken) haben Konzeptmaßnahmen eine erhöhte Dringlichkeit. An den übrigen Netzabschnitten der Nebenrouuten und an ausgewählten Ergänzungstrecken des Radverkehrszielnetzes besteht ein durchschnittlicher Handlungsbedarf.

Ein dringender Handlungsbedarf wird für folgende Netzelemente ermittelt:

- Streckenabschnitte an Hauptrouuten und wichtigen Nebenrouuten (z.B. Strecken mit Schüler- oder Pendlerradverkehr, Streckenverläufe im Umfeld von verkehrsrelevanten Gewerbebetrieben und im Umfeld von Zielorten zur Versorgung des täglichen Bedarfs)
- Knotenpunkte mit hohem Konfliktpotenzial aufgrund hohen Verkehrsaufkommens und unsicherer Radverkehrsführung, insbesondere im Zuge von Hauptrouuten
- Überquerungsstellen im Zuge von schnell befahrenen Land- und Stadtstraßen und an den Ortseinfahrten (Übergangsbereiche zwischen wechselnden außer- und innerörtlichen Radführungen)

Stadtbereich	Netzbereich	Funktion	Handlungsbedarf
Jägersburg	B 423 Ortseinfahrt von Waldmohr bis Abzweig Kleinottweilerstr.	Hauptroute	Querungshilfe an der Ortseinfahrt, Radführung im Zuge der Saarpfalz-Straße bis Ortsmitte
Jägersburg	L 118 Saarpfalz-Straße von Abzweig B 423 bis Ortseinfahrt	Hauptroute	Radführung in Richtung Ortsmitte und im Abzweig B 423, Querungsstelle komplettieren
Reiskirchen	Radquerung L 110 – Einfahrt Richardstraße	Hauptroute	Querungsstelle verdeutlichen und Anschluss an Ortsführung
Reiskirchen	Radwegende an Steinbachstr. und Radweg entlang der Robert-Bosch-Straße	Hauptroute	Ausbau eines separaten Radwegs als Lückenschluss, Querungshilfe an Steinbachstr.
Erbach	Dürerstraße von Berliner Straße bis L 118 Robert-Bosch-Straße	Hauptroute	Radführung vom Stadtteilzentrum in Richtung Stadtmitte
Erbach	straßenbegleitender Radweg an L 118 Robert-Bosch-Straße	Hauptroute	Querungsstellen an Grünwaldstraße und Vogelbacher Weg verdeutlichen
Erbach	LSA-Knoten Berliner Straße – Dürerstraße – Steinbachstraße	Hauptroute	duale Radführung entwickeln, evtl. KVP einrichten
Erbach	L 118 Robert-Bosch-Str. bis Erbacher Brücke	Hauptroute	Radführung in den LSA-Knoten Ostring und Dürerstr. anpassen
Erbach	KVP Berliner Straße – Charlottenburger Straße	Nebenroute	duale Radführung entwickeln
Erbach	Radwegquerung Berliner Straße	Hauptroute	Überquerungsstelle ausbauen
Erbach	Berliner Straße von Dürerstraße bis Schaefflerring	Nebenroute	Radführung an Nebenstraßen und Rampen L 110 markieren
Bruchhof	Berliner Straße von Schaefflerring bis L 119 Kaiserslauterner Straße	Nebenroute	Radführung im Seitenraum ausbauen und Radfurten anpassen
Bruchhof	LSA-Knoten L 119 Kaiserslauterner Straße – Berliner Straße	Hauptroute	duale Radführung einrichten
Bruchhof	L 119 Kaiserslauterner Str. von Ortseinfahrt von Vogelbach bis Ortseinfahrt von Homburg Mitte	Hauptroute	Radführung auf der Fahrbahn ermöglichen und an Nebenstraßen verdeutlichen

Bruchhof	L 119 Kaiserslauterner Straße von Ortsgrenze bis Abzweig Mainzer Straße / Schwarzer Weg	Hauptroute	Querungsstelle an Ortseinfahrt Bruchhof ausbauen, Kreuzungspunkt Schwarzer Weg – Mainzer Str. umbauen, fahrbahnbegleitende Radführung verbessern
Sanddorf	L 215 Sickinger Straße ab Ortseinfahrt bis Einmündung L 120 Käshofer Straße	Nebenroute	Querungsstellen an Ortseinfahrt Sanddorf und Ortseinfahrt Homburg Mitte ausbauen
Homburg Mitte	L 120 Karlsbergstr. ab Käshofer Str. bis Kreuzung Brunnenstr. / Karlsbergstr.	Nebenroute	Radführung auf der Fahrbahn ermöglichen, direktes Abbiegen an der Kreuzung einrichten
Homburg Mitte	L 119 Richard-Wagner-Straße von Mainzer Straße bis Zufahrt Bahnhofvorplatz	Hauptroute	fahrbahnbegleitende Radführung an LSA-Furten verdeutlichen, LSA-Schaltung anpassen
Homburg Mitte	LSA-Knoten B 423 Bexbacher Str. – L 119 Richard-Wagner-Straße	Nebenroute	LSA-Schaltung für fahrbahnbegleitende Radführung anpassen
Homburg Mitte	LSA-Knoten B 423 Bexbacher Str. – Hasenäcker Straße sowie Berliner Straße	Nebenroute	LSA-Schaltung für fahrbahnbegleitende Radführung anpassen
Homburg Mitte	Mainzer Str. – Kaiserstr. von Rich.-Wagner-Str. bis Umlandstr.	Nebenroute	Radführung anpassen, Linksabbiegen in die Umlandstr. sichern
Homburg Mitte	Fußgängerzone zwischen Talstr. und Markplatz	Nebenroute	Radführung in Fußgängerzone ermöglichen
Homburg Mitte	Talstraße zwischen Am Mühlgraben und Gerberstraße	Hauptroute	Radführung auf der Fahrbahn in Einbahnstraßenrichtung, in Gegenrichtung im Seitenraum
Homburg Mitte	Talstraße – Saarbrücker Straße zwischen Gerberstraße und Bexbacher Straße	Hauptroute	fahrbahnintegrierte Radführung, duale Führung ermöglichen
Homburg Mitte	Querverbindung zwischen Talstraße / Saarbrücker Str. bis Obere Allee	Hauptroute	Radführung über Kirchenstr. und Schwesternhausstr. ertüchtigen
Homburg Mitte	Obere / Untere Allee zwischen Schützenstr. und Kirrberger Str.	Hauptroute	Radführung des Schülerverk. auf der Fahrbahn ermöglichen
Homburg Mitte	Obere / Untere Allee zwischen Schützenstr. und Zweibrücker Str.	Nebenroute	Radführung des Schülerverk. auf der Fahrbahn ermöglichen
Homburg Mitte	Zweibrücker Straße – Am Zweibrücker Tor ab B 423 Entenweiherstraße bis KVP Talstraße	Nebenroute	Radführung auf der Fahrbahn vorrangig ermöglichen
Homburg Mitte	Am Forum zw. B 423 Entenweiherstr. und L 119 Saarbr. Str.	Nebenroute	duale Radführung, zumindest in den Knotenbereichen herstellen
Homburg Mitte	Kirrberger Straße zwischen Untere Allee und Ringstraße	Hauptroute	Radführung auf der Fahrbahn einrichten, Parken anpassen
Homburg Mitte	L 213 Ringstr. – Kirrberger Str. bis Zufahrt Uniklinik	Hauptroute	Radführung Richtung Stadtmitte auf der Fahrbahn herstellen, in Gegenrichtg. über vorh. Radweg
Homburg Mitte	L 213 Ringstr. zwischen Fridastr. und Akazienweg	Nebenroute	duale Radführung im versetzten Knotenbereich für Schülerradverkehr einrichten
Homburg Mitte	Wohnbereich Birkensiedlung zwischen Cappelallee – Warburgring und Zweibrücker Str.	Nebenroute	Radführung auf der Fahrbahn, Schülerradverkehr zwischen den Gymnasien sichern
Homburg Mitte	Neue Industriestraße Höhe Saarland-Radweg	Hauptroute	Querungsstelle für Schülerradverkehr sichern
Homburg Mitte	LSA-Knoten B 423 Zweibrücker Straße – Ulmenweg	Nebenroute	Geradeaus-Radverkehr über die B 423 auf der Fahrbahn sichern

Homburg Mitte	L 119 Saarbrücker Straße von Ortseinfahrt aus Zollbahnhof bis B 423 Bexbacher Straße	Hauptroute	Radführung auf der Fahrbahn komplettieren, Geradeausstrom an LSA-Knoten B 423 und Beeder Str. direkt führen, Querungshilfe an Ortseinfahrt bauen
Homburg Mitte	Am Stadtbad zwischen Am Forum und Entenmühlstraße	Hauptroute	Radführung auf der Fahrbahn einrichten, direkte Radführung und duale Alternative in beiden Kreuzungspunkten
Beeden	Pirminiusstraße zwischen L 119 Saarbrücker Straße und L 217 Blieskasteler Straße	Hauptroute	Radführung auf der Fahrbahn in der Pirminiusstraße und an beiden Anschlussknoten ermöglichen, ggf. Parken anpassen
Beeden	L 217 Blieskasteler Straße zwischen Jägerhausstr. und Kraftwerkstraße	Hauptroute	Radführung auf der Fahrbahn ermöglichen, ggf. duale Führung anbieten
Kirrberg	L 213 Kirrberger Straße zw. Zufahrt Uniklinik und Ortseinfahrt Kirrberg	Hauptroute	Querungshilfe in Höhe der neu geplanten Zufahrt Uni Ost anlegen, Querungshilfe am Abzweig Audenkellerhofstr. und an Ortseinfahrt Kirrberg einbauen
Schwarzenbach	Einmündung B 423 Einöder Str. – Alte Reichsstraße	Hauptroute	abbiegende Radführung auf der Fahrbahn einrichten
Schwarzenbach	B 423 Einöder Straße zw. Alte Reichsstr. und Bierbacher Str.	Hauptroute	duale Radführung auf der Fahrbahn und im Seitenraum ermögl.
Schwarzenacker	LSA-Knoten B 423 Homburger Str. – L 111 Bierbacher Str.	Hauptroute	Radführung im Knoten auf der Fahrbahn einrichten
Wörschweiler	L 111 Bierbacher Str. zw. B 423 Homburger Str. und Ortsgrenze	Hauptroute	Radführung auf der OD und im Knoten L 222 Limbacher Str. auf der Fahrbahn einrichten
Schwarzenacker	B 423 Homburger Str. von Bierbacher Str. bis Abzweig Hauptstr.	Hauptroute	duale Radführung ermöglichen, Knotenführung auf der Fahrbahn einrichten
Einöd	LSA-Knoten B 423 Homburger Straße – Heinrich-Spoerl-Straße und L 110 Hauptstraße	Hauptroute	duale Radführung einrichten, Knotenführung auf der Fahrbahn, LSA-Schaltung anpassen
Einöd	Querverbindung Bliesau – Saarland-Radweg zwischen Heinrich-Spoerl-Str. und Kieskautstr.	Nebenroute	Neubau einer Radfahrbücke über die Blies als Lückenschluss und Alternativstrecke zur B 423
Einöd	L 110 Hauptstraße zw. B 423 und Webenheimer Straße	Hauptroute	Radführung auf der Fahrbahn herstellen, evtl. duale Führung, im Knotenpunkt Radführung auf der Fahrbahn einrichten
Einöd	Webenheimer Str. ab Hauptstr. bis Abzweig Feldwegverbindung Richtung Ernstweiler	Nebenroute	Radführung und Abbiegen auf der Fahrbahn ermöglichen, Feldweg als Ausweichstr. nutzen
Einöd	L 110 Hauptstr. – Ernstweilerstr. ab Webenheimer Str. bis Stadtgrenze	Hauptroute	Radführung auf der Fahrbahn ermöglichen, Radfurten an Einmündungen markieren
Einöd	Querverbindung zwischen Feldweg und Hauptstraße	Nebenroute	Neubau einer Radbrücke über den Bahnstrecke mit Rampenanschluss an die Hauptstr. und vorh. Querungshilfe ausbauen
Einöd	LSA-Knoten L 110 Ernstweilerstr. – Neunmorgenstraße	Hauptroute	duale Radführung im Knotenbereich einrichten

Tabelle 14: Handlungsbedarf mit erhöhter Dringlichkeit

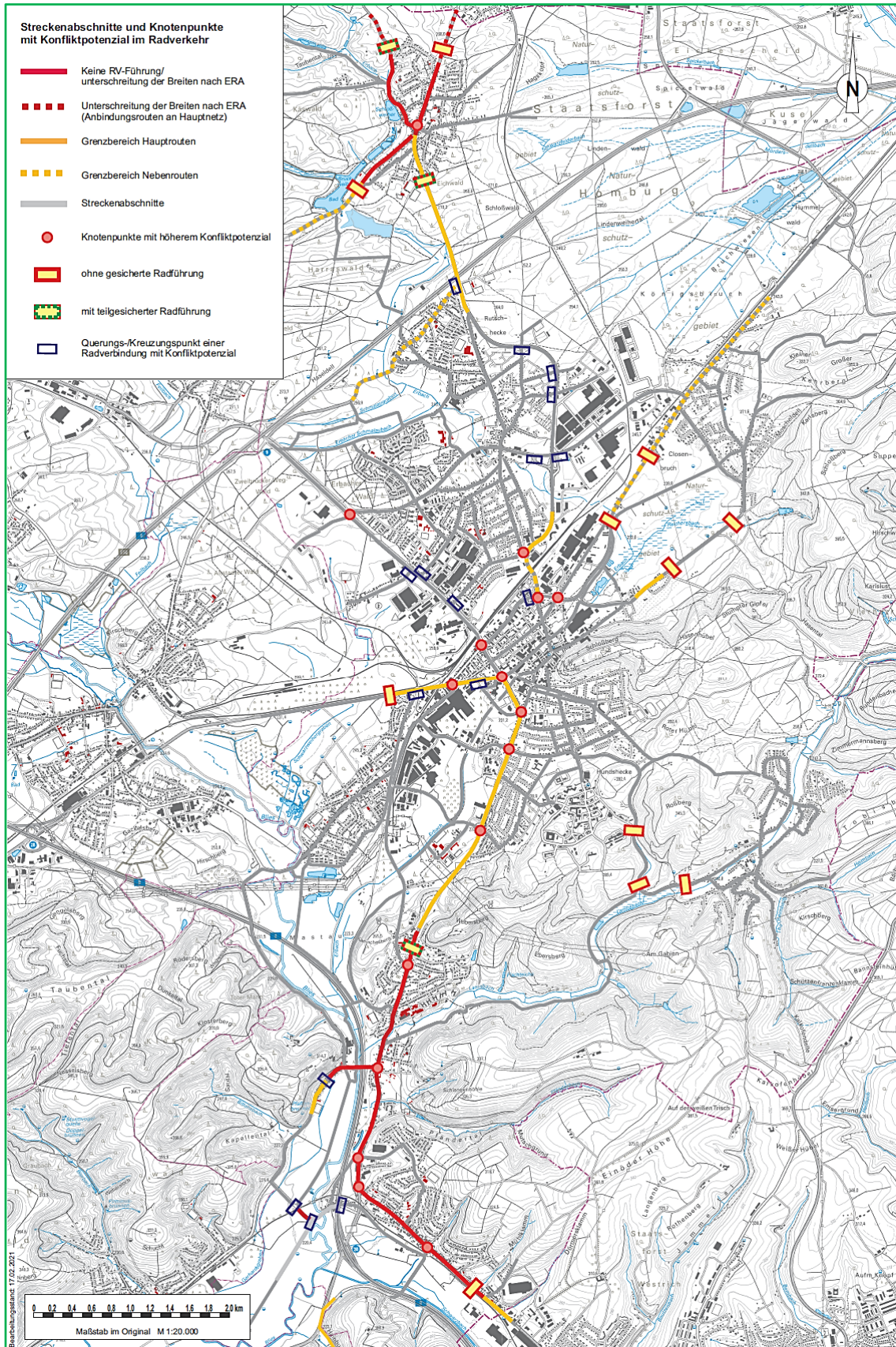


Bild 39: Handlungsbedarf in der Zuständigkeit des LfS

Für das Beheben der Gestaltungsmängel und Sicherheitsdefizite an den Haupttrouten und wichtigen Nebenrouten besteht eine hohe bis sehr hohe Dringlichkeit. Geeignete Maßnahmen sollen möglichst kurzfristig durchgeführt werden. Für die verbleibenden Netzabschnitte von Nebenrouten und Ergänzungstrecken und die daran anliegenden Knotenpunkte und Überquerungsstellen wird ein weiterer Handlungsbedarf festgestellt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Handlungsbedarf im Bereich Homburg Mitte mit Abstand am höchsten ist. Dies resultiert zum einen daraus, dass alle Haupttroutenverbindungen auf das Stadtzentrum ausgerichtet werden, zum anderen treffen in der Stadtmitte hohe Kfz-Verkehrsmengen auf ein dichtes ÖPNV-Busliniennetz, ein hohes Fußgängeraufkommen und eine starke Parkverkehrsnachfrage. Die räumliche Konzentration des Stadtverkehrs erfordert eine entsprechende radverkehrsgerechte Gestaltung des Verkehrsraums²² (vgl. Anlage 3-3).

Die sonstigen Gestaltungsdefizite und die daraus abzuleitenden Handlungsfelder wie ein Angebotskonzept für Radabstellanlagen oder ein Wegweisungskonzept für den Alltagsradverkehr werden als optionale Konzeptteile nicht weiter behandelt.

²² Viele Problembereiche und Konfliktpunkte liegen an Haupttrouten des Radverkehrs, die häufig an klassifizierten Straßen entlang führen. Wegen der erhöhten Dringlichkeit und einer möglichst zeitnahen Durchführung von Gestaltungsmaßnahmen wurden einzelne Gestaltungsfragen bereits während der Konzeptphase mit der Planungsabteilung beim Landesbetrieb für Straßenbau als zuständigem Bau- lastträger erörtert.

5 MASSNAHMENENTWICKLUNG

Mit den baulichen, verkehrlichen, markierungstechnischen und verkehrs-/ordnungsrechtlichen Maßnahmen kann der im Radverkehr festgestellte Handlungsbedarf durch die konzipierten Maßnahmen möglichst zeitnah behoben werden. Die einzelnen Maßnahmen werden in einem Maßnahmenplan zusammengefasst, nach ihren Dringlichkeiten unterschieden und in Prioritätsstufen eingeordnet. Somit definieren die vorgeschlagenen Maßnahmen einen Planungsleitfaden für die Radverkehrsentwicklung in Homburg.²³

Die Entwicklung der Maßnahmen zur Förderung des städtischen Alltagsradverkehrs ist auf die Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes ausgelegt.

Routenführung	Raumbezug	Bevorzugte Radführung
Hauptroute / Vorrangstrecke	Stadtgebiet, Verbindung zwischen Stadtteilen und Stadtmitte bzw. zwischen Stadtteilzentren und Stadtzentrum	getrennte Radführung: (Geschützter) Radfahrstreifen, Zwei- oder Einrichtungsweg, zusätzlich: Fahrradstraße, Fahrradzone
Nebenroute / Basisstrecke	Stadtteile, Verbindung von Stadtteilzentren, Anbindung an Haupttrouten und Verdichtung des Routennetzes	getrennte oder geschützte Radführung: Radfahrstreifen, Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fahrradzone, Schutzstreifen, Gehweg Rad frei (duale Führung), Anderer Radweg, Tempo 30-Zone
Ergänzungstrecke	Erschließung des Stadtbereichs und Anbindung von Zielen im Nahbereich	gemischte Radführung: Mischverkehr, Schutzstreifen, Gehweg Rad frei

Tabelle 15: Unterscheidung von Routen nach der verkehrlichen Bedeutung

5.1 Grundsätze für die Maßnahmenentwicklung

Im Hinblick auf eine Qualitätssteigerung des Fahrradfahrens im Alltag zielen die Maßnahmen zur Netzentwicklung darauf ab, möglichst direkt geführte, umwegarme Verbindungen für den Schüler- und Pendlerverkehr anzubieten. Diese Radführungen sollen eine hohe zeitliche Attraktivität besitzen und verkehrssicher und komfortabel benutzbar sein. Es sind die folgenden planerischen Grundsätze anzuwenden:

- Die Verkehrssicherheit aller (Rad)Verkehrsteilnehmer geht vor die Leichtigkeit des motorisierten Stadtverkehrs. Radfahrer und Fußgänger sollen weitgehend getrennte Bewegungsräume haben.
- Eine fahrbahnintegrierte Radführung oder Mischverkehrsführung wird gegenüber einer unzureichenden Radverkehrsanlage oder einer nicht erforderlichen Anordnung einer Benutzungspflicht bevorzugt.
- Bei der Einrichtung von Radverkehrsanlagen soll keine Aneinanderreihung von Mindestbreiten für den Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr vorgenommen werden.

²³ Die im Weiteren beschriebenen Maßnahmen und planerischen Gestaltungsvorschläge berücksichtigen die aktuellen Planungsrichtlinien und das verkehrsplanerische Regelwerk einschließlich der StVO 2020 und der noch gültigen VwV-StVO. Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung sollten die verkehrs- und ordnungsrechtlichen Belange der Maßnahmen abschließend geprüft werden, um die Realisierung im Einklang mit dem Verkehrsrecht zu bestätigen.

- Für das Beheben der Gestaltungs- und Führungsmängel werden vorrangig Maßnahmen an Haupt- und Nebenrouten des Alltagsradverkehrs unter Anhalten der vorhandenen Straßen- und Verkehrsraumbreite entwickelt.
- Alle Streckenabschnitte der Hauptrouten und der wichtigen Nebenrouten sollen ganzjährig und zu allen Tageszeiten sicher zu befahren sein.

5.2 Abgrenzung der Haupt- und Nebenrouten

Die Maßnahmen werden routenbezogen nach Haupt- und Nebenrouten in einen Maßnahmenkatalog aufgenommen. In der folgenden Tabelle sind die Haupt- und Nebenroutenverbindungen im Radverkehrszielnetz Homburg mit ihren Start- und Endpunkten im Straßennetz und dem nach den ERA anzuwendenden Führungsprinzip (als Korrelat von Belastungsklasse und Sicherheitsbedarf) zusammengestellt. Mit Berücksichtigung der vor Ort anzutreffenden Gegebenheiten ist daraus die zu favorisierende Führungsform bzw. das Führungsprinzip für einen Netzabschnitt herzuleiten. Die Führungsprinzipie sind Trennen – Schützen – Mischen (vgl. Kap. 3.3). In Anlage 4-1 sind die Routenverläufe der Haupt- und Nebenrouten grafisch dargestellt.

Hauptroute	Start- und Endpunkt der Route	Führungsprinzip
Hauptrouten im Stadtgebiet Homburg		
HR 11	Stadtgrenze Jägersburg entlang B 423 und L 118 über Anschluss Reiskirchen, Robert-Bosch-Straße (Umfahrung Erbach), Bahnhofvorplatz und Fußgängerzone bis Stadtmitte	Trennen/ Schützen
HR 12	Stadtmitte über Talstraße und Forum, Am Stadtbad, Saarland-Radweg, Alte Reichsstraße Schwarzenbach entlang B 423 bis Abzweig Einöd und entlang L 110 bis Stadtgrenze Einöd	Trennen/ Schützen
HR 21	Alter Zollbahnhof entlang L 119, Anschluss Beeden entlang Saarbrücker Straße und Talstraße bis Stadtmitte	Trennen/ Schützen
HR 22	Stadtmitte über Talstraße, Am Mühlgraben, Stadtpark und entlang L 119 bis Stadtgrenze Bruchhof	Trennen/ Schützen
HR 31	Berliner Viertel über Charlottenburger Str., Cranachstr. und Lappentascher Str. zur B 423 und weiter in Richtung Forum bis Anschluss HR 22 Saarbrücker Straße / KVP Talstraße	Trennen/ Schützen
HR 32	Stadtteilzentrum Kirrberg entlang L 213, über Uni-Klinikgelände, Kirrberger Straße und Obere/Untere Allee bis HR 12 / KVP Talstraße	Trennen/ Schützen
HR 41	Stadtteilzentrum Wörschweiler über L 111 bis HR 12	Schützen
HR 42	Stadtteilzentrum Beeden über L 217 Blieskasteler Str., Remigiusstraße und Pirminiusstraße bis HR 22	Schützen
HR 43	Stadtteilzentrum Erbach über Dürerstraße bis HR 11	Schützen
HR 44	Stadtteilzentrum Sanddorf über Schwarzer Weg bis HR 21	Trennen
HR 45	ab HR21 / Mainzer Straße entlang Richard-Wagner-Straße bis HR11 / Bahnhofvorplatz	Trennen

Tabelle 16: Hauptrouten im Radverkehrszielnetz

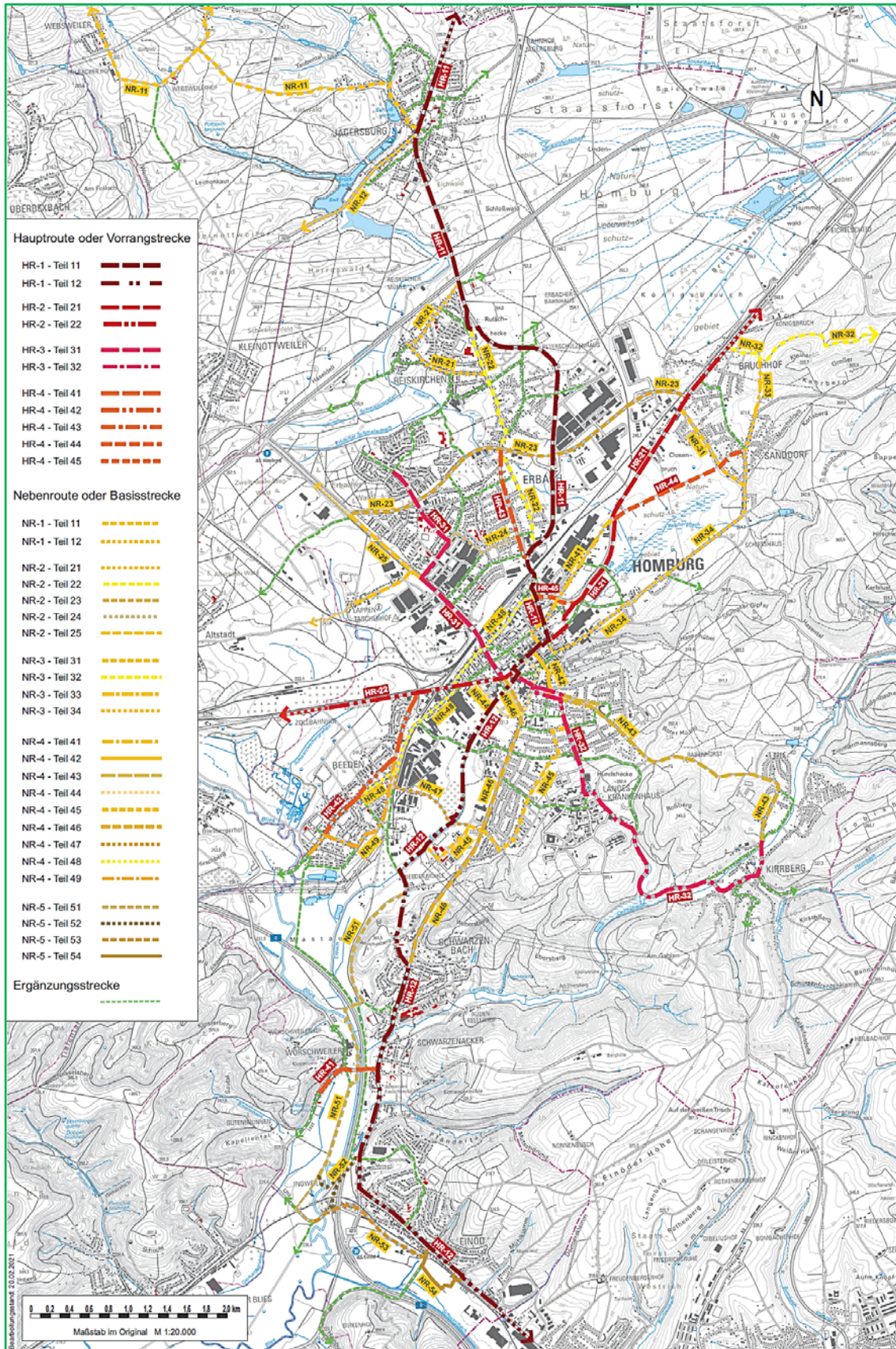


Bild 40: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes

Nebenroute	Start- und Endpunkt der Route	Führungsprinzip
Nebenrouten nördlich der Bahnstrecke		
NR 11	Websweiler/Altbreitenfelderhof über Saarland-Radweg und Höcher Straße bis HR 11	Trennen/ Schützen
NR 12	Stadtgrenze Jägersburg Brückweiher über B 423 Kleinottweilerstraße bis HR 11	Schützen
NR 21	Abzweig L 118 über Richardstraße (L 218), Stadtteilzentrum Reiskirchen, Fugelstraße bis NR 22	Schützen
NR 22	Abzweig HR 11 (Umfahrung Erbach) über Steinbachstraße bis NR 23 und weiter über Ostring bis HR 11	Schützen/ Mischen
NR 23	Stadtteilzentrum Bruchhof entlang Berliner Straße bis Stadtteilzentrum Erbach und weiter entlang Berliner Straße zur B 423 Bexbacher Straße bis NR 25	Trennen/ Schützen
NR 24	Stadtgrenze Lappentascher Hof über B 423 Bexbacher Straße bis NR 23 Berliner Straße	Schützen/ Mischen
NR 25	Lappentascher Straße ab HR 31 über Zillestraße und Hasenäckerstraße bis HR 43 Dürerstraße	Schützen/ Mischen

Tabelle 17: Nebenrouten nördlich der Bahnstrecke

Nebenroute	Start- und Endpunkt der Route	Führungsprinzip
Nebenrouten südlich der Bahnstrecke in Homburg Mitte		
NR 31	Sanddorf ab HR 44 über Heidebruchstraße bis HR 22	Schützen/ Mischen
NR 32	Verbindung Bechhofen (Sportplatz) nach Bruchhof (HR 21)	Mischen
NR 33	Anschluss NR 33 Richtung Sanddorf (Tennisanlage, NR 34)	Mischen
NR 34	Sanddorf ab HR 44 über L 215 Sickinger Straße und L 120 Karlsbergstraße, weiter über Alter Markt bis HR 11	Trennen/ Schützen
NR 41	Abzweig L 119 Schwarzer Weg über Mainzer Straße, Kaiserstraße und Umlandstraße bis Stadtzentrum	Schützen/ Mischen
NR 42	Stadtzentrum über Kirchenstraße und Schwesternhausstraße bis HR 32 Obere/Untere Allee	Mischen
NR 43	Stadtteilzentrum Kirrberg über Rabenhorst und Obere/Untere Allee bis HR 32	Trennen/ Mischen
NR 44	ab HR 21 Saarbrücker Straße über Am Forum, Zweibrücker Str. und Gerberstraße bis HR 12 Stadtmitte	Schützen
NR 45	ab HR 32 Kirrberger Str. über Virchowstr., Fridastr., L 213 Ringstr. und Akazienweg bis B 423 Zweibrücker Str., weiter über Neue Industriestr. bis Johanneum	Schützen/ Mischen
NR 46	ab HR 22 entlang B 423 Entenweiherstr. und Zweibrücker Str. bis HR 12 Abzweig Alte Reichsstr.	Trennen/ Mischen
NR 47	ab NR 45 Kardinal-Wendel-Str. über Neue Industriestr. und Jägerhausstr. bis NR 48 Beeder Straße	Schützen/ Mischen
NR 48	Stadtteilzentrum Beeden über Blieskasteler Str. und Beeder Str., Richard-Wagner-Str. bis Bahnhofvorplatz	Schützen/ Mischen
NR 49	Stadtteilzentrum Beeden über Kraftwerkstr., Ziegelhütte und Pirminiusstr. bis HR 42	Schützen/ Mischen

Tabelle 18: Nebenrouten in Homburg Mitte

Nebenroute	Start- und Endpunkt der Route	Führungsprinzip
Nebenrouten in den südlichen Stadtbereiche		
NR 51	ab HR 12 Beeder Mühle über Saarland-Radweg bis HR 41 Bierbacher Str. in Wörschweiler, weiter Richtung Ingweiler	Trennen
NR 52	ab Saarland-Radweg über neue Radbrücke über die Blies zur Kieskautstr., weiter über Bahnbrücke bis HR 12 Abzweig Heinrich-Spoerl-Str. bzw. Kieskautstr. bis NR 53	Trennen/ Mischen
NR 53	ab Anschluss Saarland-Radweg über L 212 Wörschweilerstr. und alte Ingweilerstr. bis Bahnhof Einöd und NR 54	Mischen
NR 54	ab HR 12, Abzweig Bahnhof Einöd über Webenheimer Str., Feldwirtschaftsweg parallel zur Bahnstrecke, neue Bahnbrücke bis Ernstweilerstr., HR 12 Abzweig Neunmorgenstr.	Trennen/ Mischen

Tabelle 19: Nebenrouten in den südlichen Stadtbereichen

5.3 Abgrenzung der Maßnahmen

Die im Weiteren genannten Maßnahmen für die Gestaltung des Haupt- und Nebenroutennetzes werden auf die Radverkehrsanlagen im engeren Sinne bezogen.²⁴ Nach dem Raumbezug werden die konzipierten Maßnahmen in punktuelle Maßnahmen an Knotenpunkten, Überquerungsstellen oder Grundstücküberfahrten und strecken- bzw. netzbezogene Maßnahmen an Routennetzabschnitten unterschieden.

Als punktuelle Maßnahmen werden zum Beispiel angewendet:

- Markierte Radführung in Knotenästen in Verbindung mit vorgezogenen Warte-/Haltlinien oder aufgeweiteten Aufstellbereichen (ARAS), die ein direktes, indirektes oder fahrbahnbegleitendes Abbiegen der Radfahrenden ermöglichen
- Flächige Rot-Einfärbung von Konfliktflächen und Überfahrten zum Verdeutlichen der Radführung
- Einbau von (umfahrbaren) Teilaufpflasterungen oder bauliche Überfahrten
- Markierte oder baulich geschützte Rückführung von straßenbegleitenden Radwegen auf die Fahrbahn (z.B. Einleitung mit Sperflächenmarkierung)
- Signalisierte Radschleuse zur Radführung auf der Fahrbahn in der Knotenzufahrt in Verbindung mit direktem oder indirektem Linksabbiegen des Radverkehrs
- Radverkehrsg geeignete Signalisierung von Radfahr- oder Schutzstreifen an LSA-Knoten mit Vorlaufgrün, Vorgabe- oder Zugabezeit für Kfz-Rechtsabbieger
- Verkleinerte Eckausrundungen und Verzicht auf freie Rechtsabbieger, in Verbindung mit einer Fahrradweiche oder einer markierten Geradeausspur

²⁴ Nach der Projektstruktur (vgl. Kap. 1.4) sind in der ersten Konzeptphase die ergänzenden Maßnahmen zum Fahrradparken, zur Zielwegweisung für den Alltagsradverkehr, zur Verknüpfung mit dem ÖPNV oder zur Gestaltung der Öffentlichkeitsarbeit optionale Bearbeitungsmodulare. Diese sollen in einer späteren Konzeptphase bearbeitet werden.

- Fahrbahnbegleitende Führung bzw. geringe Absetzung einer Radverkehrsfurt zum Verdeutlichen der Bevorrechtigung des Radverkehrs
- Freihalten von ausreichenden Sichtfeldern an Einfahrten, Einmündungen und Kreuzungen auf den bevorrechtigten Radverkehr

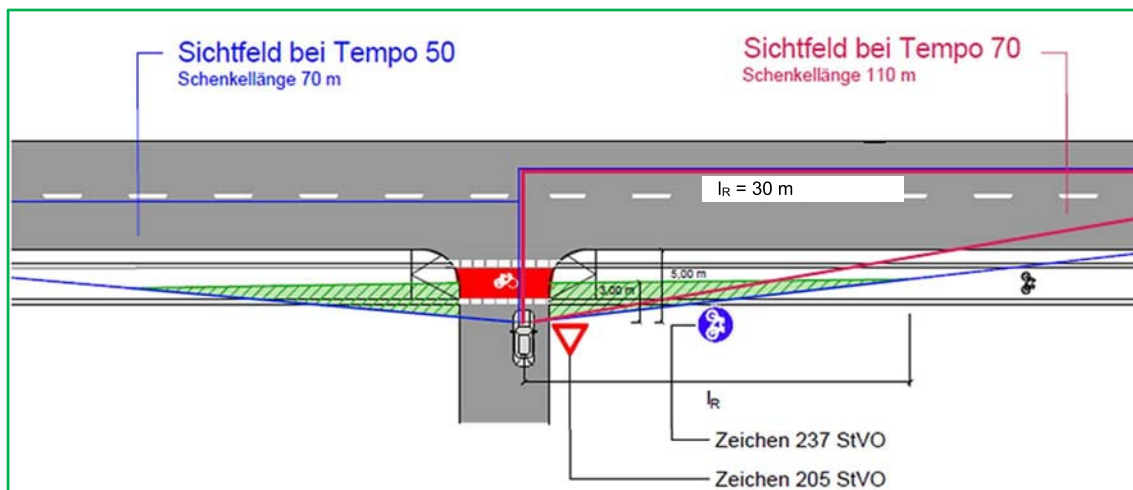


Bild 41: Erforderliche Anfahrtsicht auf bevorrechtigte Radfahrende

Bildquelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr, 2017

Zum Repertoire der strecken- und netzbezogenen Maßnahmen zählen u.a.:

- Aufheben einer nicht erforderlichen Benutzungspflicht
- Einrichten von dualen Radführungen bei Nichteinhalten der Regelbreiten
- Asymmetrische Einrichtung von Radverkehrsanlagen bei beengter Straßenbreite
- Beschränken der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h bei zu geringer Straßenraumbreite für das Einrichten sicherer Radführungen
- Freigabe von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung in Verbindung mit baulicher oder markierungstechnischer Sicherung der Ein-/Ausfahrten
- Kennzeichnung bzw. Beschilderung von durchlässigen Sackgassen

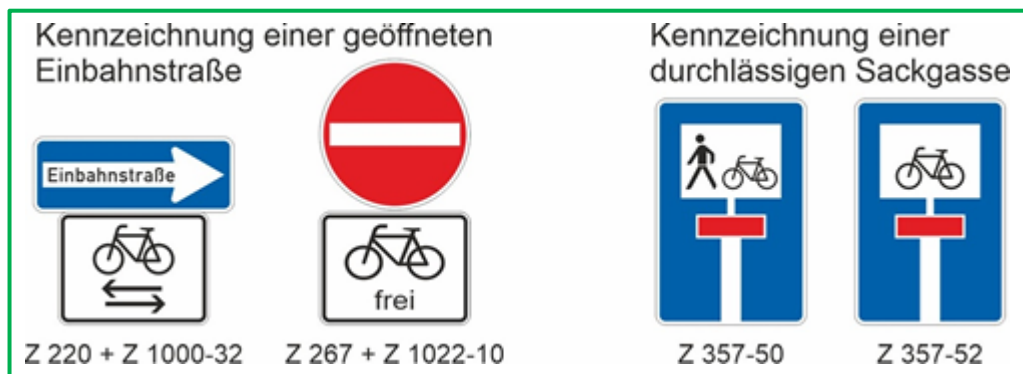


Bild 42: Beschilderung von geöffneten Einbahnstraßen und Sackgassen

- Ertüchtigen von ‚unbefestigten‘ Wegeverbindungen für den Alltagsradverkehr
- Sichern des Benutzungsrechts für Radführungen über private Wege
- Zügiges Reparieren von Schäden am Belag, Anheben von Schachtdeckeln u.ä., die den Fahrkomfort und die Fahrsicherheit vermindern
- Unterbinden der unzulässigen Fremdnutzung durch Aufparken oder Behinderung auf Radverkehrsanlagen durch Möblierung, Einbauten, Beleuchtung u.ä.
- Aufstellen von Zielwegweisern für den Alltagsradverkehr

Eine Maßnahmentypisierung wird nach der Art der Umsetzung vorgenommen:

- Bauliche Maßnahmen (Neubau, Ausbau bzw Umbau an Radverkehrsanlagen)
- Signaltechnische Maßnahmen (z.B. Signalisierung der Radführung auf der Fahrbahn und angepasste LSA-Schaltung)
- Markierungstechnische Maßnahmen (Linien- oder Flächenmarkierung)
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen (Kennzeichnung und Beschilderung, Öffnen von Einbahnstraßen oder Freigabe von Fußgängerbereichen)
- Ergänzende Maßnahmen (Radparken, Radwegweisung, Bike und Ride, Fahrradmitnahme, Radwegbeleuchtung, Information und Serviceangebot)

5.4 Forderungen der AG Pro Fahrrad Homburg und Bürgerhinweise

Zur Förderung des Radverkehrs in Homburg hat sich eine AG Pro Fahrrad gegründet, die im Mai 2018 einen ersten Forderungskatalog von wichtigen Radverkehrsmaßnahmen aufgestellt hat. Diese geforderten Maßnahmen werden in dem aufgestellten Radverkehrskonzept berücksichtigt.

- Radverkehrsg geeignete bauliche Veränderung des KVP Talstraße
- Kennzeichnung der Radwege und Radwegmarkierungen in der Talstraße, in der Straße Zweibrücker Tor und der Saarpfalz-Straße
- Öffnung von Einbahnstraßen wie die Kirchenstraße, Saarbrücker Straße, Zweibrücker Straße, Michaelstraße u.a.²⁵
- Durchgängige Freigabe der Fußgängerzone für Radverkehr zwischen Sieberstraße und Marktplatz (Abschnitt Talstraße – Marktplatz noch nicht geöffnet)
- Verbesserte Durchlässigkeit zwischen Kirchen- und Schwesternhausstraße
- Verbesserte Radverkehrsführung im Bereich Untere und Obere Allee und Kirrberger Straße (Schüler- und Arbeitsweg)
- Lückenlose Radverbindungen zwischen den Stadtteilen und der Stadtmitte
- Freihalten von Radwegen vor Autoparken, Müllbehältern u.ä. Hindernissen
- Fahrradfreundliche Ampelschaltungen und Beleuchtung wichtiger Alltagsradwege

²⁵ Mit der verkehrsrechtlichen Anordnung (VRA) vom 09.06.2020 wurden folgende Einbahnstraßenabschnitte bereits geöffnet: Kirchenstraße, Untergasse, Marktstraße, Schanzstraße, Gerberstraße, Zweibrücker Straße, Storchenstraße und Schützenstraße sowie Amselstraße.

Über den ‚RADar! Service‘ der Stadt Homburg wurden weitere Hinweise gesammelt:

- Verbesserung der Sichtfelder Bexbacher Straße – Richard-Wagner-Straße
- Sichere Querung der Entenmühlstraße im Zuge des Saarland-Radwegs
- Sichere Überquerung der Neue Industriestraße (Saarland-Radweg)
- Erneuerung der Markierung der Radführung im Zweirichtungsverkehr über die Erbacher Bahnbrücke
- Verdeutlichen der Radführung im Kreuzungsbereich Kreuzgartenstraße – Richard-Wagner-Straße – Zufahrt Bahnhofvorplatz und der Weiterführung in Richtung Erbacher Brücke
- Sichere Führung zwischen Mini-KVP Zweibrücker Straße und KVP Talstraße

In das RVK Homburg werden auch diese Konzeptionen zur Verkehrsicherheit der Radverkehrsführungen eingearbeitet.

Weitere Maßnahmen, die von der AG Pro Fahrrad genannt werden,

- Einrichtung einer wegweisenden Beschilderung für den Alltagsradverkehr
- Aufstellen möglichst überdachter Fahrradständer am Christian-Weber-Platz, Marktplatz u.a. Standorten
- Regelmäßige Reinigung verschmutzter Radwege
- Verbesserung der Befahrbarkeit des Saarland-Radwegs
- Verbesserung des Mitnahmeangebot in Bussen

sind als wichtige Ergänzungsmaßnahmen für die Komplettierung des RVK Homburg einzuordnen. Als optionale Module werden sie im vorliegenden Gestaltungskonzept für den Alltagsradverkehr in Homburg nicht weiter ausgeführt.

5.5 Prinzipielle Gestaltungslösungen

Bereits mehrere Bundesländer haben Musterlösungen für die radverkehrsgerechte Gestaltung von Radverkehrsanlagen publiziert. Mit diesen Lösungsvorschlägen soll eine (möglichst bundesweite) Standardisierung der anzuwendenden Entwurfs Elemente und Breitenmaße im Alltagsradverkehr erreicht werden. Die Gestaltungslösungen orientieren sich an dem angestrebten Qualitätsstandard und basieren auf dem gültigen Regelwerk für den Radverkehr: ERA 2010, RAL 2010 und RAS 2006.

In Anlehnung an die Musterlösungen sind Maßnahmenskizzen entwickelt worden, die als Planungshilfe die durchzuführenden Maßnahmen in den Maßnahmenblättern bildlich beschreiben. Folgende Literaturstellen wurden hierfür berücksichtigt:

- Planungsskizzen in den ERA 2010 für die Radführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (Kap. 3), die Radführung an Knotenpunkten (Kap. 4) und die Radführung an Überquerungsanlagen (Kap. 5)
- Querungsstellen für den Radverkehr. Fachbroschüre der AGFS Nordrhein-Westfalen, Sept. 2013

- Sicher geradeaus! Leitfaden zur Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz, hrsg. von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Mai 2015
- So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr, ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. Berlin
- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, hrsg. vom Ministerium für Verkehr, bearbeitet durch Planungsbüro VIA eG und Brenner Bernhard Ingenieure GmbH, Nov. 2017
- Leitfaden Markierungslösungen. Einsatz von Markierungslösungen zur Sicherung des Radverkehrs, hrsg. von der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e.V., Nov. 2019
- Qualitätsstandards und Musterlösungen in Hessen, hrsg. vom Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, bearbeitet durch Planersocietät und Planungsbüro VIA eG, März 2019

5.6 Konkrete Gestaltungsvorschläge

Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption sind für konfliktbehaftete Problemstellen im städtischen Straßen- und Wegenetz bereits alternative Maßnahmenvorschläge erarbeitet und diskutiert worden. In einem intensiven Abstimmungsprozess mit den beteiligten Stadtämtern und der Radverkehrsbeauftragten wurden die Planungsideen vertieft und in detaillierten Gestaltungsvorschlägen ausgearbeitet. Für die folgenden Problembe-
reiche werden abgestimmte Gestaltungsvorschläge im RVK Homburg dargestellt:

- Alternative Radwegeverbindung zwischen Webenheimer Straße und Ernstweilerstraße über einen vorhandenen Feldweg mit Neubau einer Radfahrbrücke über die Bahnstrecke Zweibrücken – Einöd
- Querverbindung Ingweiler als Lückenschluss zwischen der Hauptstraße in Einöd und dem Saarland-Radweg entlang der Blies
- Alternative Radwegeverbindung zwischen Einöd und Schwarzenacker (Bierbacher Straße) und weiter nach Schwarzenbach über den Saarland-Radweg entlang der Autobahn A8
- Abgrenzung einer Fahrradzone im Stadtbereich Birkensiedlung und einer Fahrradstraße im Verlauf Akazienweg – Warburgring
- Radquerung Neue Industriestraße im Kreuzungsbereich des Saarland-Radwegs
- Fahrbahnintegrierte Radverkehrsführung im Bereich der versetzten Einmündungen Friedastraße – Ringstraße – Akazienweg
- Duale Radverkehrsführung am KVP Talstraße – Saarbrücker Straße
- Duale Radverkehrsführung zwischen Gerberstraße und KVP Talstraße
- Alternative Führungsformen für den Radverkehr in der Untere / Obere Allee
- Radverkehrsquerung auf der Fahrbahn im Knoten Am Forum / Am Stadtbad
- Radverkehrsquerung und Lückenschluss Steinbachstraße in Erbach (städtischer Gestaltungsvorschlag)

Die bearbeiteten Problembereiche liegen mehrheitlich in der Stadtmitte. Für die Bereiche Untere/Obere Allee, Am Forum und Neue Industriestraße ist bereits eine verkehrsrechtliche Anordnung (VPA) beim städtischen Ordnungsamt beantragt worden.



Bild 43: Anschlusssituation der alternativen Radwegeverbindung in Einöd
Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2020; eigene Bearbeitung

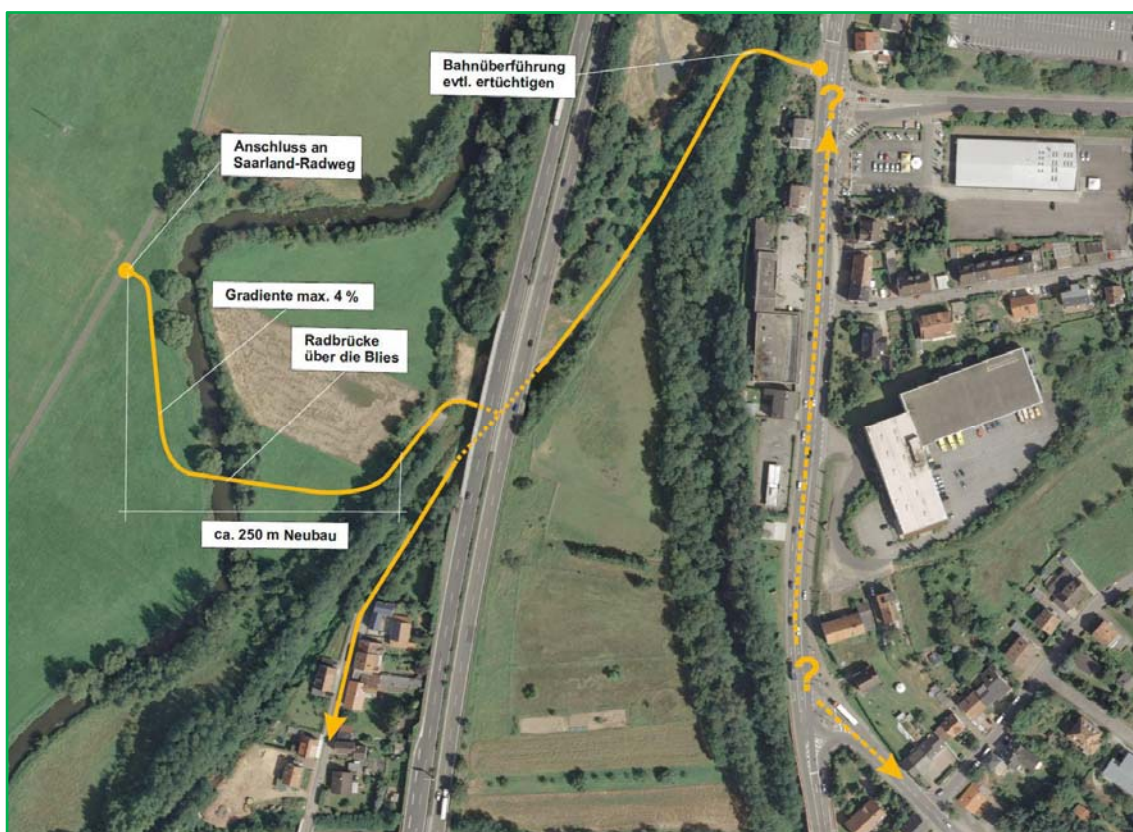


Bild 44: Querverbindung zwischen Einöd und Saarland-Radweg
Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2020; eigene Bearbeitung



Bild 45: Alternative Radwegeverbindung entlang der Autobahn A8

Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2020; eigene Bearbeitung



Bild 46: Einrichtung einer Fahrradzone im Bereich Birkensiedlung

Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2011; eigene Bearbeitung

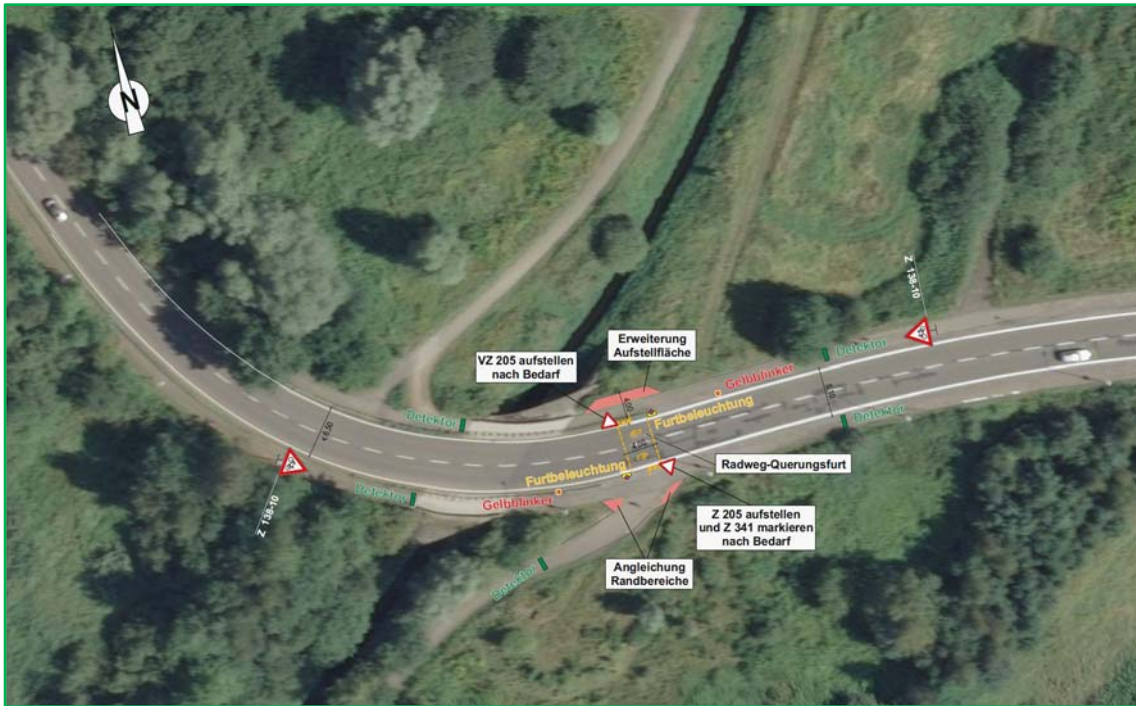


Bild 47: Radquerung Neue Industriestraße im Zuge des Saarland-Radwegs

Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2020; eigene Bearbeitung

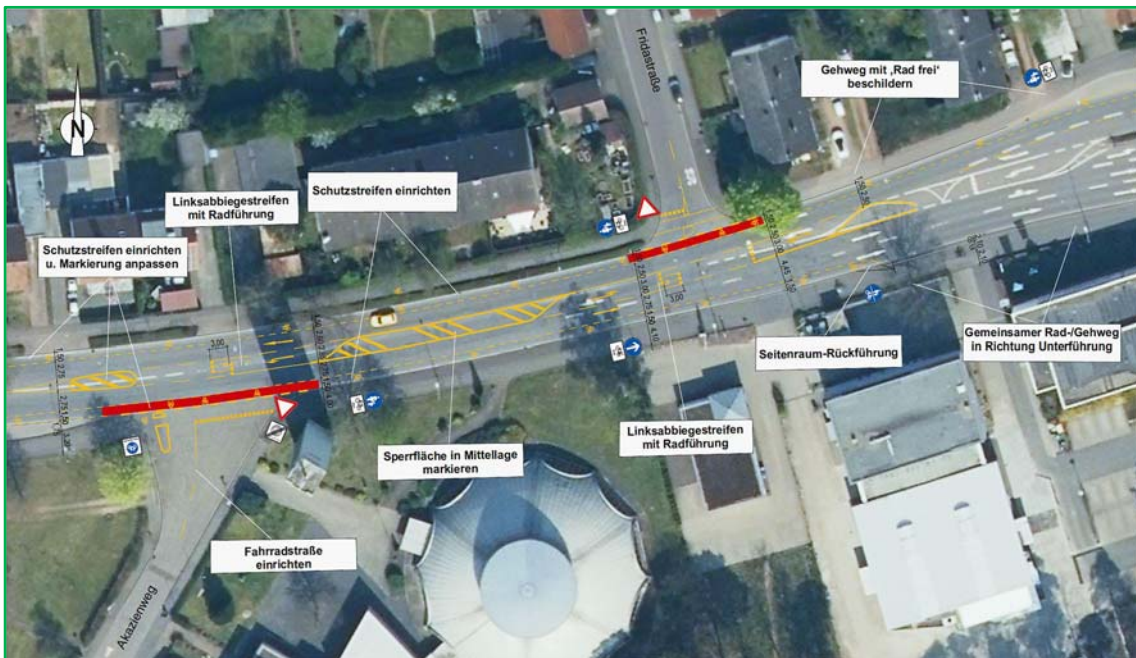


Bild 48: Radführung zwischen Fridastraße und Akazienweg

Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2020; eigene Bearbeitung

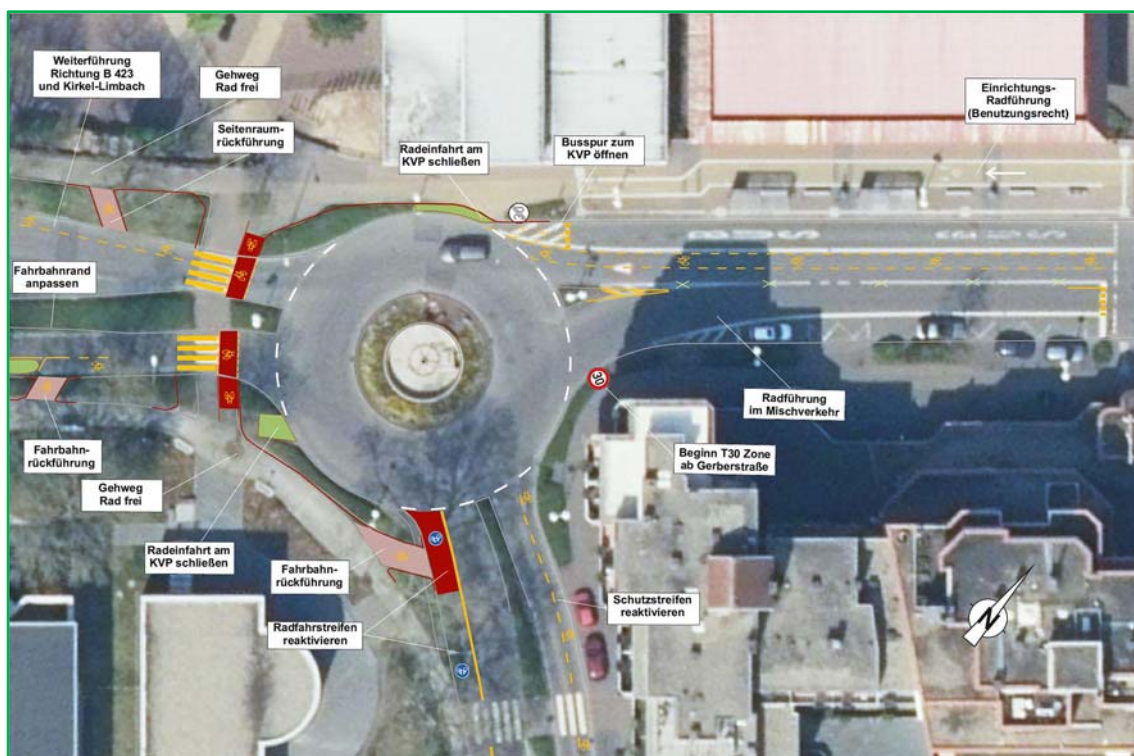


Bild 49: Duale Radverkehrsführung am KVP Talstraße – Saarbrücker Straße
Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2020; eigene Bearbeitung

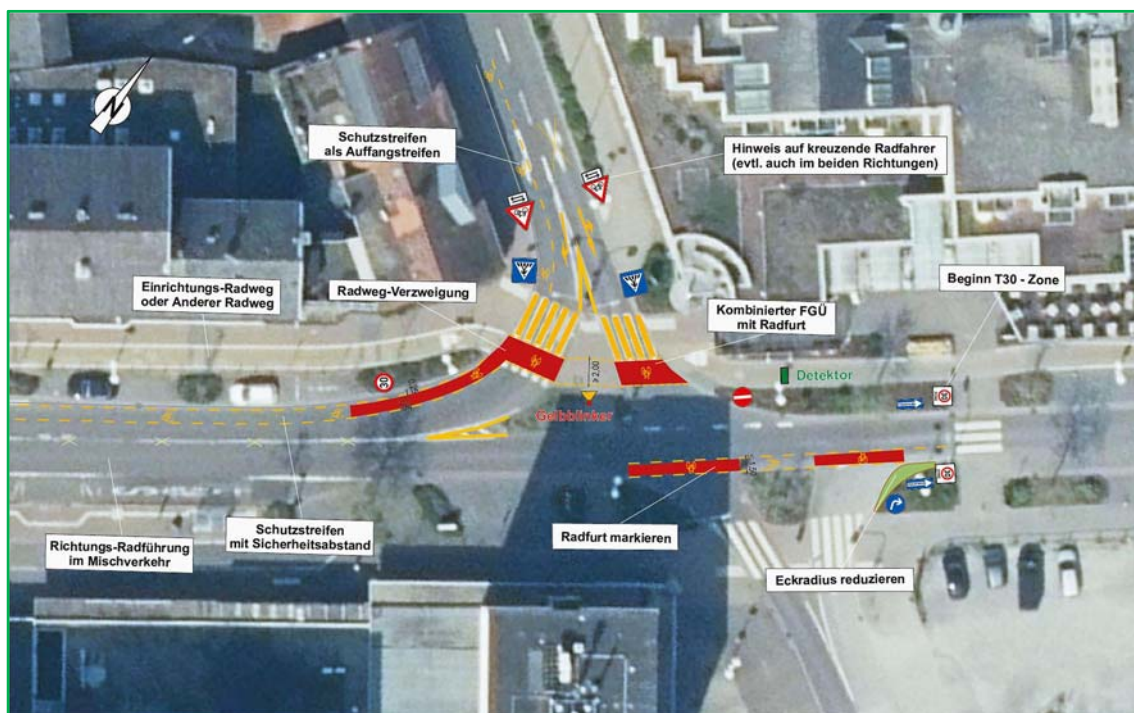


Bild 50: Radverkehrsführung im Knotenbereich Gerberstraße – Talstraße
Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2020; eigene Bearbeitung

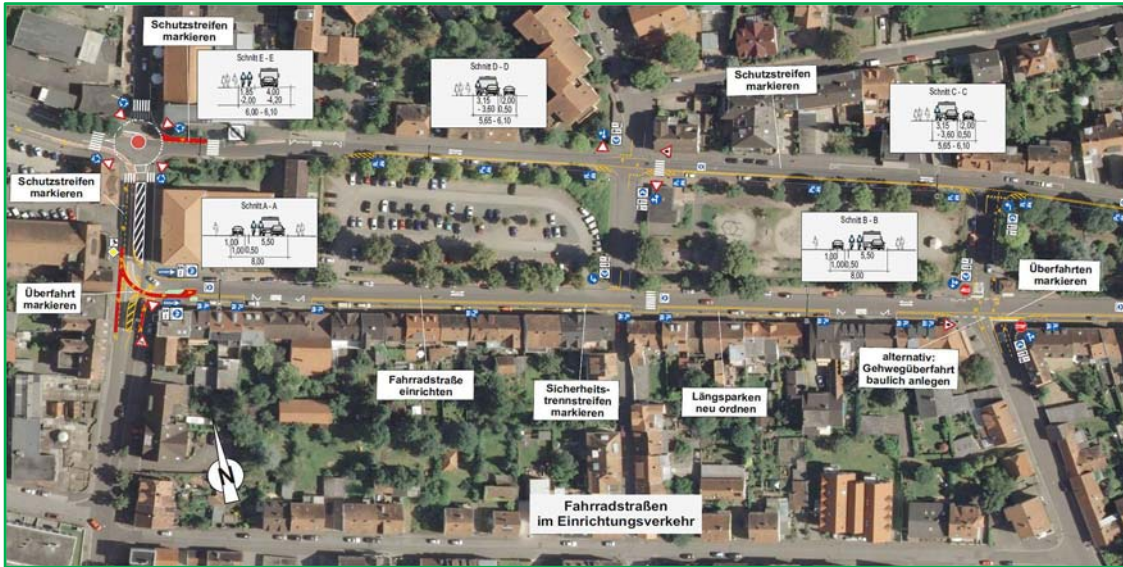


Bild 51: Alternative Führungsformen im Verlauf der Untere / Obere Allee
 Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2011; eigene Bearbeitung

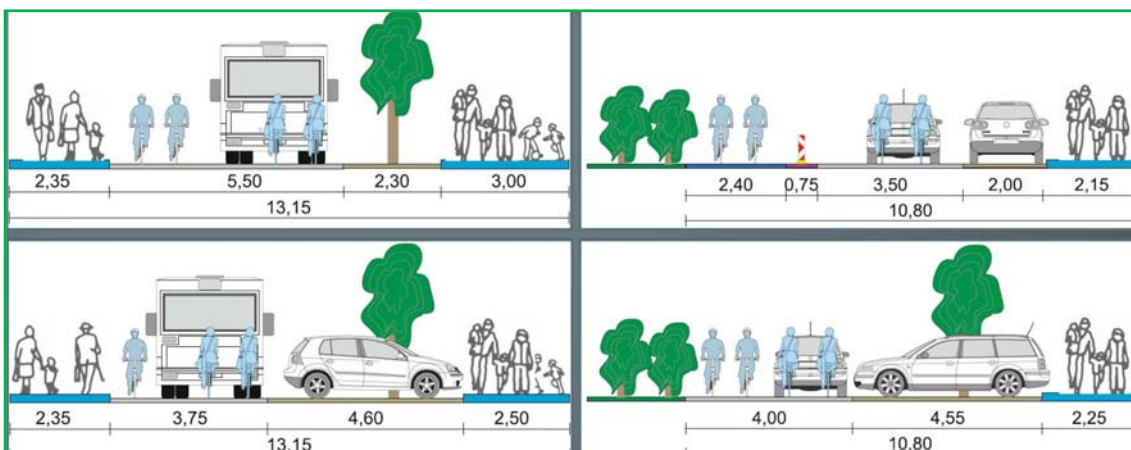


Bild 52: Möglichkeiten der Straßenraumeinteilung in der Untere Allee

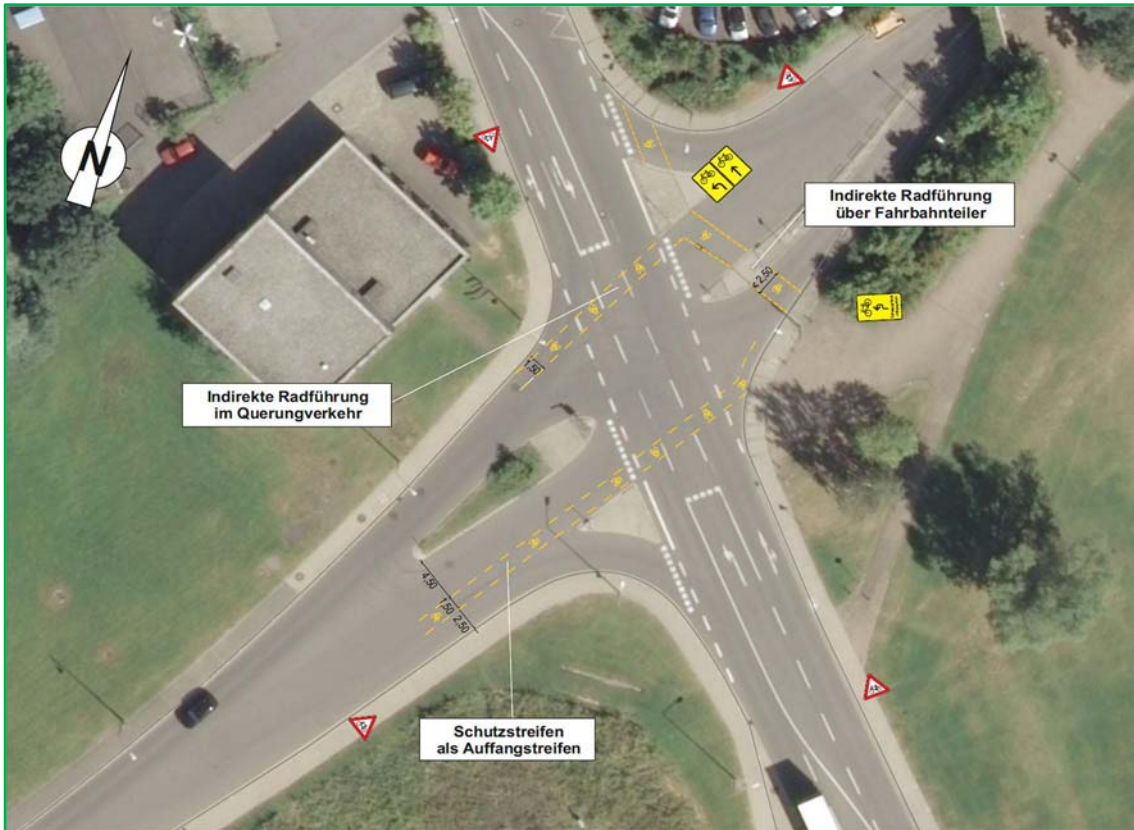


Bild 53: Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Am Forum – Am Stadtbad

Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2011; eigene Bearbeitung



Bild 54: Radverkehrsquerung und Lückenschluss Steinbachstraße in Erbach

Bildquelle: Stadtverwaltung Homburg, Tiefbauamt, Stand Aug. 2020



Bild 55: Radverkehrsführung im Einmündungsbereich Kleinottweilerstraße

Bildquelle: Markierungsplan des LfS zur L 118 Saarpfalz-Straße, Stand Nov. 2020

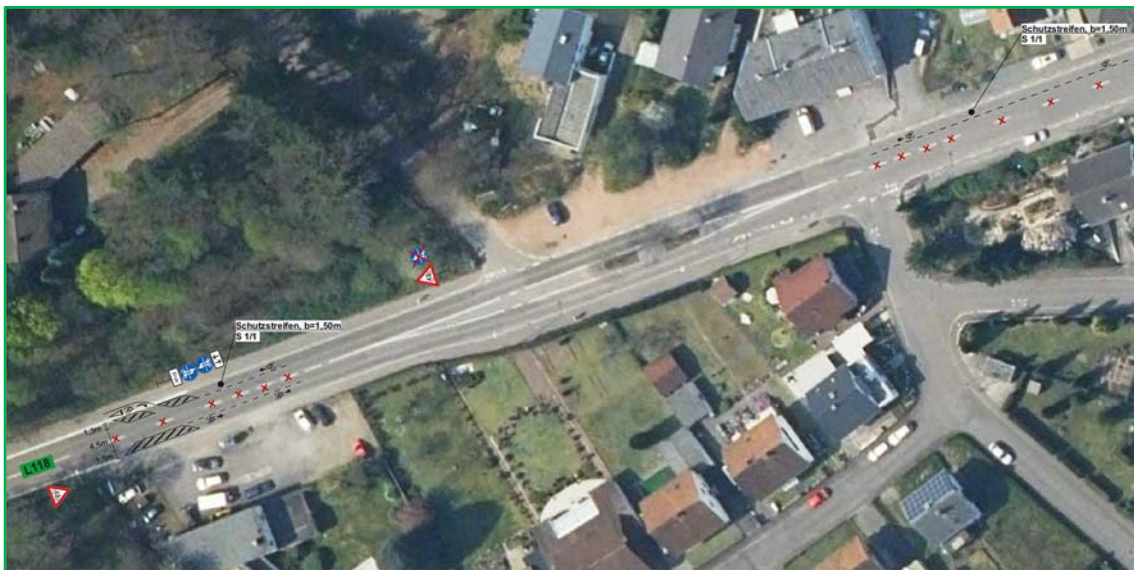


Bild 56: Radverkehrsquerung im Übergangsbereich Ortseingang Jägersburg

Bildquelle: Markierungsplan des LfS zur L 118 Saarpfalz-Straße, Stand Febr. 2021

Die erarbeiteten Maßnahmenskizzen zu den diskutierten Gestaltungsvorschlägen sind in den Anlagen 5-1 bis 5-8 grafisch dargestellt.

5.7 Maßnahmenplan

Der aufgestellte Maßnahmenplan umfasst die erforderlichen Gestaltungsmaßnahmen zur Realisierung von verkehrssicheren und möglichst komfortabel befahrbaren Radverkehrsführungen im Stadtgebiet Homburg.²⁶ Die für den Alltagsradverkehr durchzuführenden Maßnahmen beziehen sich auf die definierten Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes.²⁷

Die einzelnen punktuellen oder streckenbezogenen Maßnahmen werden zunächst auf kleinteilige Routen- bzw. Streckenabschnitte bezogen. Mit dem Zusammenfügen der Abschnitte zu Radrouten ergibt sich ein routenbezogener Maßnahmenplan. Alle entwickelten Maßnahmen zur Gestaltung des Radverkehrsnetzes bzw. der Radverkehrsanlagen werden tabellarisch in einem Maßnahmenkatalog zusammengefasst. Für jeden Netzabschnitt wird ein Maßnahmenblatt erzeugt. Im Umsetzungskonzept (vgl. Kap. 6) wird abschließend für jede Haupt- bzw. Nebenroute eine Prioritätenreihung und eine zeitliche Umsetzungsempfehlung festgelegt.

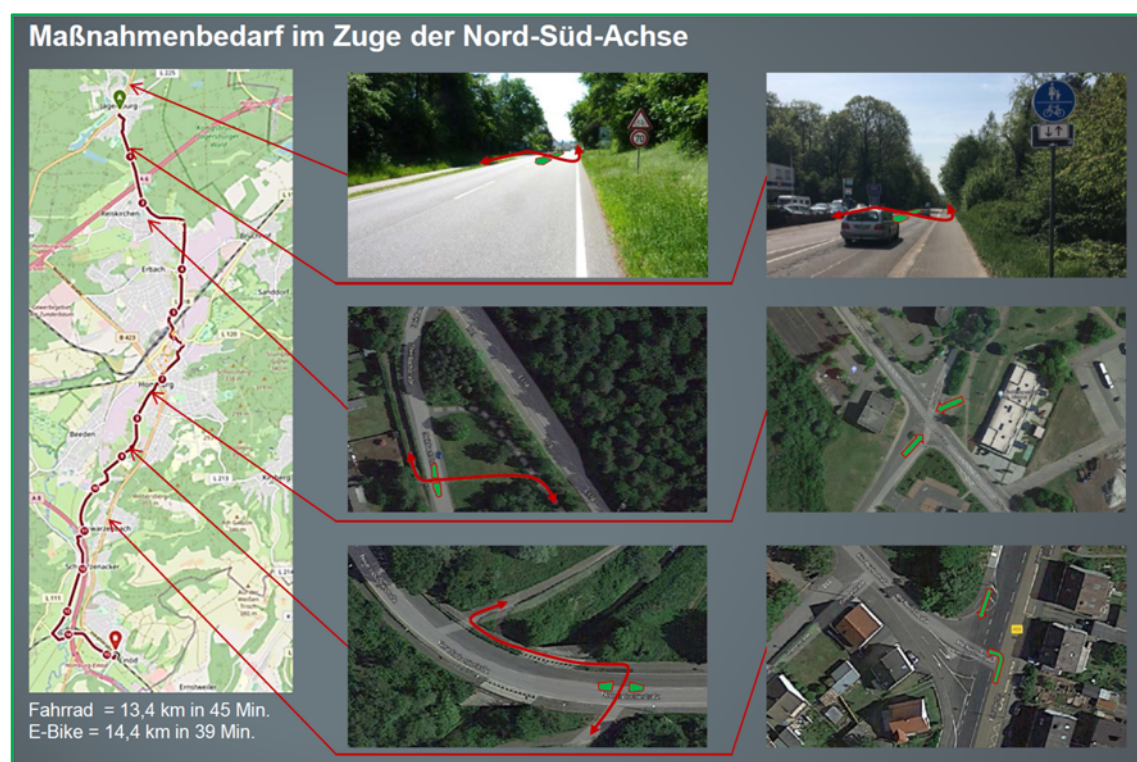


Bild 57: Routenbezogene Herleitung des Maßnahmenbedarfs

²⁶ Entsprechend dem Untersuchungsauftrag enthält der Maßnahmenplan keine Konzeptempfehlungen zur Zielwegweisung für den Alltagsradverkehr, zum Fahrradparken an den Quell- oder Zielorten des Alltagsradverkehrs oder zu ergänzenden Serviceangeboten und Informationsmedien.

²⁷ Die Ergänzungsstrecken verdichten das Haupt- und Nebenroutennetz des Alltagsradverkehrs und ermöglichen eine unproblematische kleinräumige Erschließung im Nahbereich. Nach der Bestands- und Defizitanalyse weisen die im Radverkehrszielnetz enthaltenen Ergänzungsstrecken kein oder nur ein sehr geringes Konfliktpotenzial für das Befahren im Alltag auf. Meist ist die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt und damit vom Grundsatz her radverkehrsverträglich. Die Kfz-Verkehrsmengen sind durchgängig niedrig. Zugleich besitzen diese Streckenabschnitte eine höhere Aufenthaltsqualität.

Der Maßnahmenplan mit dem zentralen Maßnahmenkatalog (tabellarische Zusammenstellung der konzipierten Maßnahmen für jeden Routen-/Streckenabschnitt) umfasst drei Ausgabemodule:

- Routenblatt: Planübersicht mit wesentlichen Konzeptinformationen je Radroute
- Maßnahmenkatalog: Routenbezogene Maßnahmentabelle
- Maßnahmenblatt: Beschreibung der Einzelmaßnahmen je Streckenabschnitt

Hauptroute HR 11		RVK Homburg - Maßnahmenplan																																						
Start der Route: Ortseinfahrt B 423 Jägersburg		Stadtteil/Ortsbereich: Erbach	Maßnahmen-Nr.: 008																																					
Ziel der Route: Talstraße / Christian-Weber-Platz		Straßen-/Netzabschnitt: Robert-Bosch-Straße von Vogelbacher Weg bis Berliner Straße	Routen: HR11																																					
Streckenlänge: 6.890 m		Abschnittlänge (m): 620	Straßennetzfunktion: Hauptverkehrsstraße																																					
Maßnahmen an Knotenpunkten: 11		Lage des Abschnitts: außerorts	Steigung/Gefälle: sehr gering																																					
Maßnahmen an Streckenabschnitten: 11	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Bestandsanalyse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Radnetzkategorie</td> <td>AR III Regionale RV-Verbindung außerorts</td> </tr> <tr> <td>Vorh. Fahrbahnbreite</td> <td>ca. 8m</td> </tr> <tr> <td>Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)</td> <td>Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: -</td> </tr> <tr> <td>RVA-Breite nach ERA</td> <td>Regelbreite erfüllt</td> </tr> <tr> <td>Erschwernis</td> <td>Querungen an untergeordneten Zufahrten, Pfosten, Straßenquerungen, Unterführungen</td> </tr> <tr> <td>Unfallpotenzial RV</td> <td>nicht bekannt</td> </tr> <tr> <th colspan="2">Maßnahmenvorschlag</th> </tr> <tr> <td>Routenabschnitt</td> <td>HR11</td> </tr> <tr> <td>RV-Netzfunktion</td> <td>Hauptroute / Vorrangstrecke</td> </tr> <tr> <td>Maßnahme 1</td> <td>Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße</td> </tr> <tr> <td>Maßnahme 2</td> <td>Wegweisung aufstellen</td> </tr> <tr> <td>Maßnahme 3</td> <td>ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern</td> </tr> <tr> <td>Gestaltung gem.</td> <td>Maßnahmenskizze</td> </tr> <tr> <td>Maßn.alternative</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Priorität</td> <td>A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre</td> </tr> <tr> <td>Dringlichkeit</td> <td>hoch/erhöht</td> </tr> <tr> <td>Kostenaufwand netto</td> <td>ca. 122.000 EUR</td> </tr> <tr> <td>Bemerkung</td> <td>Beleuchtung der Radwegführung f</td> </tr> </tbody> </table>	Bestandsanalyse		Radnetzkategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts	Vorh. Fahrbahnbreite	ca. 8m	Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: -	RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt	Erschwernis	Querungen an untergeordneten Zufahrten, Pfosten, Straßenquerungen, Unterführungen	Unfallpotenzial RV	nicht bekannt	Maßnahmenvorschlag		Routenabschnitt	HR11	RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke	Maßnahme 1	Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße	Maßnahme 2	Wegweisung aufstellen	Maßnahme 3	ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern	Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze	Maßn.alternative		Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre	Dringlichkeit	hoch/erhöht	Kostenaufwand netto	ca. 122.000 EUR	Bemerkung	Beleuchtung der Radwegführung f	
Bestandsanalyse																																								
Radnetzkategorie		AR III Regionale RV-Verbindung außerorts																																						
Vorh. Fahrbahnbreite		ca. 8m																																						
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)		Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: -																																						
RVA-Breite nach ERA		Regelbreite erfüllt																																						
Erschwernis		Querungen an untergeordneten Zufahrten, Pfosten, Straßenquerungen, Unterführungen																																						
Unfallpotenzial RV		nicht bekannt																																						
Maßnahmenvorschlag																																								
Routenabschnitt		HR11																																						
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke																																							
Maßnahme 1	Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße																																							
Maßnahme 2	Wegweisung aufstellen																																							
Maßnahme 3	ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern																																							
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze																																							
Maßn.alternative																																								
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre																																							
Dringlichkeit	hoch/erhöht																																							
Kostenaufwand netto	ca. 122.000 EUR																																							
Bemerkung	Beleuchtung der Radwegführung f																																							
Maßnahmen an Überquerungsstellen: 4	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Maßnahmenvorschlag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Routenabschnitt</td> <td>HR11</td> </tr> <tr> <td>RV-Netzfunktion</td> <td>Hauptroute / Vorrangstrecke</td> </tr> <tr> <td>Maßnahme 1</td> <td>Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße</td> </tr> <tr> <td>Maßnahme 2</td> <td>Wegweisung aufstellen</td> </tr> <tr> <td>Maßnahme 3</td> <td>ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern</td> </tr> <tr> <td>Gestaltung gem.</td> <td>Maßnahmenskizze</td> </tr> <tr> <td>Maßn.alternative</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Priorität</td> <td>A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre</td> </tr> <tr> <td>Dringlichkeit</td> <td>hoch/erhöht</td> </tr> <tr> <td>Kostenaufwand netto</td> <td>ca. 122.000 EUR</td> </tr> <tr> <td>Bemerkung</td> <td>Beleuchtung der Radwegführung f</td> </tr> </tbody> </table>	Maßnahmenvorschlag		Routenabschnitt	HR11	RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke	Maßnahme 1	Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße	Maßnahme 2	Wegweisung aufstellen	Maßnahme 3	ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern	Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze	Maßn.alternative		Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre	Dringlichkeit	hoch/erhöht	Kostenaufwand netto	ca. 122.000 EUR	Bemerkung	Beleuchtung der Radwegführung f	 														
Maßnahmenvorschlag																																								
Routenabschnitt	HR11																																							
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke																																							
Maßnahme 1	Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße																																							
Maßnahme 2	Wegweisung aufstellen																																							
Maßnahme 3	ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern																																							
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze																																							
Maßn.alternative																																								
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre																																							
Dringlichkeit	hoch/erhöht																																							
Kostenaufwand netto	ca. 122.000 EUR																																							
Bemerkung	Beleuchtung der Radwegführung f																																							
Priorität und Umsetzungsfrist: A	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Maßnahmenvorschlag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Routenabschnitt</td> <td>HR11</td> </tr> <tr> <td>RV-Netzfunktion</td> <td>Hauptroute / Vorrangstrecke</td> </tr> <tr> <td>Maßnahme 1</td> <td>Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße</td> </tr> <tr> <td>Maßnahme 2</td> <td>Wegweisung aufstellen</td> </tr> <tr> <td>Maßnahme 3</td> <td>ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern</td> </tr> <tr> <td>Gestaltung gem.</td> <td>Maßnahmenskizze</td> </tr> <tr> <td>Maßn.alternative</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Priorität</td> <td>A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre</td> </tr> <tr> <td>Dringlichkeit</td> <td>hoch/erhöht</td> </tr> <tr> <td>Kostenaufwand netto</td> <td>ca. 122.000 EUR</td> </tr> <tr> <td>Bemerkung</td> <td>Beleuchtung der Radwegführung f</td> </tr> </tbody> </table>	Maßnahmenvorschlag		Routenabschnitt	HR11	RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke	Maßnahme 1	Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße	Maßnahme 2	Wegweisung aufstellen	Maßnahme 3	ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern	Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze	Maßn.alternative		Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre	Dringlichkeit	hoch/erhöht	Kostenaufwand netto	ca. 122.000 EUR	Bemerkung	Beleuchtung der Radwegführung f	 														
Maßnahmenvorschlag																																								
Routenabschnitt	HR11																																							
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke																																							
Maßnahme 1	Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße																																							
Maßnahme 2	Wegweisung aufstellen																																							
Maßnahme 3	ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern																																							
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze																																							
Maßn.alternative																																								
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre																																							
Dringlichkeit	hoch/erhöht																																							
Kostenaufwand netto	ca. 122.000 EUR																																							
Bemerkung	Beleuchtung der Radwegführung f																																							
Kosten (Grob-schätzung): 478.150 €	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Maßnahmenvorschlag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Routenabschnitt</td> <td>HR11</td> </tr> <tr> <td>RV-Netzfunktion</td> <td>Hauptroute / Vorrangstrecke</td> </tr> <tr> <td>Maßnahme 1</td> <td>Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße</td> </tr> <tr> <td>Maßnahme 2</td> <td>Wegweisung aufstellen</td> </tr> <tr> <td>Maßnahme 3</td> <td>ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern</td> </tr> <tr> <td>Gestaltung gem.</td> <td>Maßnahmenskizze</td> </tr> <tr> <td>Maßn.alternative</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Priorität</td> <td>A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre</td> </tr> <tr> <td>Dringlichkeit</td> <td>hoch/erhöht</td> </tr> <tr> <td>Kostenaufwand netto</td> <td>ca. 122.000 EUR</td> </tr> <tr> <td>Bemerkung</td> <td>Beleuchtung der Radwegführung f</td> </tr> </tbody> </table>	Maßnahmenvorschlag		Routenabschnitt	HR11	RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke	Maßnahme 1	Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße	Maßnahme 2	Wegweisung aufstellen	Maßnahme 3	ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern	Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze	Maßn.alternative		Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre	Dringlichkeit	hoch/erhöht	Kostenaufwand netto	ca. 122.000 EUR	Bemerkung	Beleuchtung der Radwegführung f	 														
Maßnahmenvorschlag																																								
Routenabschnitt	HR11																																							
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke																																							
Maßnahme 1	Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße																																							
Maßnahme 2	Wegweisung aufstellen																																							
Maßnahme 3	ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern																																							
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze																																							
Maßn.alternative																																								
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre																																							
Dringlichkeit	hoch/erhöht																																							
Kostenaufwand netto	ca. 122.000 EUR																																							
Bemerkung	Beleuchtung der Radwegführung f																																							
Beispiel Routenblatt		Beispiel Maßnahmenblatt	wichtig																																					

Bild 58: Musterbild eines Routenblatts und Maßnahmenblatts

Die Routenblätter enthalten die kennzeichnenden Informationen zu einer Haupt- bzw. Nebenroute. Der im Konzept hinterlegte Routenverlauf und die Hinweise auf die wesentlichen Konzeptmaßnahmen sind in dem jeweiligen Routenblatt dargestellt (vgl. Anlage 6 für die Hauptrouten und Anlage 7 für die Nebenrouten).

Die Maßnahmenblätter werden für die Streckenabschnitte der Haupt- und Nebenrouten erstellt. Jedes Maßnahmenblatt bezieht sich auf genau einen Streckenabschnitt der Radroute im Radverkehrszielnetz. In den einzelnen Maßnahmenblättern werden mehrere Informationen zusammengefasst. Der obere Blattteil enthält ein exemplarisches Foto zur Ausgangssituation und das Ergebnis der Bestandsanalyse. Im unteren Blattteil werden die entwickelten Maßnahmenvorschläge in gekürzter Textform beschrieben. Als ergänzende Konzepthinweise werden ein Bildausschnitt des Routenplans zur räumlichen Lage des Streckenabschnitts und eine Prinzipdarstellung zu dem Maßnahmenvorschlag dargestellt. In einzelne Maßnahmenblätter ist anstelle der Prinzipskizze eine Bilddarstellung mit konkretisiertem Maßnahmenvorschlag aufgenommen worden.

Im Maßnahmenplan werden für insgesamt 144 Streckenabschnitte des erstellten Radverkehrszielnetzes einzelne Maßnahmen konzipiert. Diese baulichen, markierungstechnischen, signaltechnischen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen verteilen sich über den gesamten Untersuchungsraum.

Stadtteil/Stadtbereich	betroffene Netzabschnitte	Maßnahmen an Hauptrouten	Maßnahmen an Nebenrouten
Beeden	6	8	6
Bruchhof	6	9	6
Erbach	17	20	20
Homburg Mitte	64	69	91
Reiskirchen	7	6	11
Sanddorf	7	5	10
Schwarzenbach	4	4	5
<i>Homburg Mitte</i>	<i>111</i>	<i>121</i>	<i>149</i>
Einöd	8	12	5
Ingweiler	5	0	10
Schwarzenacker	2	3	2
<i>Einöd</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>17</i>
Jägersburg	9	11	12
Websweiler/Altbreitenfelderhof	3	0	7
<i>Jägersburg</i>	<i>12</i>	<i>11</i>	<i>19</i>
Kirrberg	3	7	0
Wörschweiler	3	7	0
Stadtgebiet Homburg gesamt	144	161	185
<i>Gesamt ohne Brückenneubauten</i>	<i>142</i>	<i>161</i>	<i>183</i>

Tabelle 20: Aufteilung der Maßnahmenvorschläge nach Stadtbereichen

Zu den katalogisierten Maßnahmenvorschlägen werden erläuternde Konzepthinweise für die Haupt- und die Nebenrouten im Folgenden zusammengefasst. Der räumliche Bezug der Maßnahmen auf die jeweilige Örtlichkeit ist in den Routenblättern für die Haupt- und Nebenrouten dargestellt (vgl. Anlage 6 und 7). In den Maßnahmenkatalog sind die durchzuführenden Maßnahmen an Haupt- und Nebenrouten bezogen auf Strecken-/Teilabschnitte aufgenommen worden (vgl. Anlage 8 für Maßnahmen an Hauptrouten und Anlage 9 für Maßnahmen an Nebenrouten). Ebenfalls werden im Maßnahmenkatalog die Prioritätsstufe und der geschätzte Kostenaufwand angegeben.

In den Maßnahmenblättern sind für alle Strecken-/Teilabschnitte des Haupt- und Nebenroutennetzes die analysierten Bestandsmerkmale den konzipierten Gestaltungsmaßnahmen gegenübergestellt (vgl. Anlage 10 und 11).

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die im Straßen- bzw. Radverkehrsnetz anzutreffenden Fahrbahnbreiten und die verfügbaren Seitenraumbreiten als Leitplanken für die Konzeptplanung zugrunde gelegt werden.

Der Spannungsbogen reicht von Straßenabschnitten, deren Fahrbahnbreite sehr großzügig bemessen ist und mehrere Richtungsfahrstreifen und aufgeweitete Knotenbereiche mit freien Rechtsabbiegern ermöglicht, bis zu in großer Anzahl vorhandenen Straßenabschnitten, deren Fahrbahnbreite höchstens 7,0 m beträgt und das Markieren von Schutzstreifen mit der Regelbreite von 1,5 m (als niedrigste Stufe einer geschützten Radführung auf der Fahrbahn) verhindert. Mit Blick auf die neue StVO und die VwV-StVO wird bei zu schließenden Netzlücken als einfache Maßnahme das Markieren einer Piktogrammspur und/oder die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen.

5.7.1 Hauptrouten HR 11 – HR 12:

Die beiden Hauptrouten HR 11 und HR 12 bilden zusammen die für das Radverkehrszielnetz wichtige Nord-Süd-Radachse zwischen Jägersburg und Einöd. Zu den besonderen Problembereichen gehören an beiden Hauptrouten die Ortseingänge mit den Übergangsbereichen zwischen Zweirichtungsradwegen außerorts und Einrichtungsradführung in der Ortsdurchfahrt. Im Bereich von Jägersburg soll die Radführung möglichst auf der Fahrbahn erfolgen. Eine duale Radführung mit einem Seitenraumangebot (z.B. Gehweg – Rad frei) wird für die ungeübten und unsicheren Radfahrenden angestrebt.

Der vorhandene Radweg zwischen Jägersburg und der Stadtmitte entlang der L 118 Robert-Bosch-Straße ist insgesamt gut befahrbar, benötigt aber noch eine durchgehende Beleuchtung, damit das Befahren auch ganzjährig und zu allen Tageszeiten gefahrlos möglich ist. Als Ergänzungsmaßnahme ist angedacht, an den Verzweigungspunkten Steinbachstraße und Erbacher Brücke eine deutliche Wegweisung für die Radhauptroute aufzustellen. Der Engpass Erbacher Brücke kann ohne bauliche Maßnahme (z.B. Auskraken des westlichen Seitenbereichs) nicht vollwertig in das Radverkehrszielnetz integriert werden.

Nach dem Durchfahren der zentralen Achse Talstraße wird die HR 12 entlang des Forums über die Straße Am Stadtbad und ab der Entenmühstraße über den bereits gut befahrbaren Saarland-Radweg bis nach Schwarzenbach geführt. Damit wird eine alternative Route zu dem konflikträchtigen Abschnitt der B 423 zwischen Saarbrücker Straße und Neue Industriestraße in das Alltagsradnetz aufgenommen.

Ab Schwarzenbach führt die Hauptroute entlang der B 423 bis nach Einöd. Hierbei sind in den Ortsdurchfahrten aufgrund der teils beengten Straßenraumbreiten gewisse Kompromisse einzugehen. Als Alternativroute wird die Weiterführung über den Saarland-Radweg als Nebenroute NR 51 vorgeschlagen.

5.7.2 Hauptrouten HR 21 – HR 22:

Den zweiten zentralen Baustein des Radwegekonzeptes ermöglichen die Hauptrouten HR 21 und HR 22. Beide bilden die konzeptrelevante Ost-West-Radachse zwischen Bruchhof und Zollbahnhof. Diese Hauptroutenverbindung überlagert in der Talstraße zwischen dem KVP und der Eisenbahnstraße die Nord-Süd-Route. Auch bei dieser Hauptroute ist der westliche Ortseingang zu ertüchtigen. Die Planung der erforderlichen Maßnahme ist aber mit der aktuellen Planung des LfS zur L 119 zwischen Homburg und der Nachbargemeinde Kirkel-Limbach abzustimmen. Auch bei dieser Routenverbindung ist die Beleuchtung abschnittsweise zu verbessern, um eine ganzjährige Benutzung zu ermöglichen.

Die geplante Radroute führt zwischen Stadtpark und Talstraße über den Knotenbereich Talstraße – Am Mühlgraben. Aufgrund der geplanten Neugestaltung der umliegenden Flächen sind Maßnahmen für den Radverkehr in diesem Netzabschnitt beim Umbau des Knotenpunktes zu berücksichtigen.

Zwischen dem KVP Talstraße und dem Anschluss Pirminiusstraße in Richtung Beeden wird eine fahrbahnintegrierte Radführung favorisiert, um ein schnelles Überwinden der Strecke im Alltagsradverkehr zu ermöglichen. Dies bedingt, dass in den Zufahrten zum LSA-Knoten Bexbacher Straße – Saarbrücker Straße der Geradeaus-Radverkehr fahrbahnintegriert geführt und in den LSA-Schaltprogrammen optimiert wird. Auf der Saarbrücker Straße wird eine durchgängige Radführung auf der Fahrbahn über beidseitige Schutzstreifen durch eine Anpassung der Richtungsfahstreifen in den Knotenpunkt-zufahrten erreicht. Die vorhandenen getrennten Linksabbiegefahstreifen werden in 5,5 m überbreite Fahstreifen einbezogen.

5.7.3 Hauptrouten HR 31 – HR 32:

Die Hauptroutenverbindung HR 31 und HR 32 führt zwischen dem Berliner Viertel über den Radweg entlang der Bexbacher Straße und den KVP Talstraße in südöstlicher Richtung bis nach Kirrberg. Diese Radroute integriert alle wichtigen weiterbildenden Schulen in der Stadtmitte und die Uni-Klinik in das Radverkehrszielnetz.

Für die erfolgreiche Realisierung der Radhauptroute werden unterschiedliche Maßnahmen vorgeschlagen. Ein hohe Bedeutung wird in der Optimierung der LSA-Schaltungen im Zuge der Bexbacher Straße an den vorhandenen geteilten Radfurten gesehen. Es soll aus Sicherheits- und Komfortgründen ein Überfahren der Mehrfachfurten in einem Zug ohne Zwischenhalt auf Fahrbahnteilern ermöglicht werden.

Eine Engstelle, die nur durch bauliche und markierungstechnische Eingriffe in den großzügig breiten Fahrbahnbereich zu beheben ist, stellt die Bahnunterführung der Bexbacher Straße zwischen den Knotenpunkten Richard-Wagner-Straße und Pappelstraße dar. Beispielsweise könnte im Unterführungsbereich auf der östlichen Straßenseite ein Richtungsfahstreifen für das Herstellen eines baulich erweiterten Zweirichtungsradwegs genutzt werden.

Eine besondere Problematik ergibt sich aus der vorgeschlagenen Routenführung über die Ringstraße und das Uni-Klinikgelände bis zur östlichen Klinikzufahrt an der L 213 Kirrberger Straße. Hierzu ist das Einverständnis des Klinikbetreibers erforderlich. Außerdem stehen Straßenplanungen zur Neugestaltung der östlichen Zufahrt (lt. Auskunft des LfS) an, die bei der Routenführung zu berücksichtigen sind.

Für die Radführung in der Untere Allee und Obere Allee sind die alternativen Gestaltungsmaßnahmen ausführlich im Arbeitskreis diskutiert worden. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass in beiden Straßenzügen über einen Zeitraum von 1 – 2 Jahre eine Fahrradstraße (mit Freigabe für den Kfz-Verkehr der Bewohner und den ÖPNV) unter Beibehaltung der Einbahnregelung auch für den Radverkehr testweise eingerichtet wird.

5.7.4 Hauptrouten HR 41 – HR 45:

Die Hauptrouten HR 41, HR 42, HR 43, HR 44 und HR 45 komplettieren das Hauptrouthenetz im Radwegekonzept. Diese Routen führen nur über kurze Wegstrecken. Sie dienen der Anbindung und Erschließung der kleineren Stadtteile bzw. Stadtbereiche Wörschweiler (HR 41), Beeden (HR 42), Erbach (HR 43) und Sanddorf (HR 44) an die zentralen Nord-Süd- bzw. Ost-West-Radachsen und somit an die relevanten Radverkehrszielorte im Stadtzentrum.

Auffällig ist, dass sowohl die L 111 Bierbacher Straße in Wörschweiler (HR 41) als auch die L 217 Blieskasteler Straße in Beeden (HR 42) einen beengten Straßenraum haben, der im Wechselspiel mit einem häufigen Straßenrandparken das Markieren von Schutzstreifen auf der Fahrbahn nur eingeschränkt erlaubt. Gleichzeitig sind die Seitenraumbreiten für eine verpflichtende Radführung nicht geeignet. Als Lösungsvorschlag wird die Anordnung von 30 km/h Höchstgeschwindigkeit in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.

Die HR 43 verbindet über die Dürerstraße als Direktverbindung das Stadtteilzentrum Erbach mit der HR 11 und damit mit dem Stadtzentrum. Über den gut befahrbaren Schwarzen Weg führt die HR 44 mit Anschluss an die HR 21 im Kreuzungspunkt Mainzer Straße von Sanddorf in Richtung Stadtmitte. Als Verknüpfungspunkt der Hauptrouten HR 21 und HR 44 und der Nebenroute NR 41 soll der Netzbereich L 119 Kaiserslauterner Straße – Mainzer Straße – Schwarzer Weg radverkehrsgerecht umgebaut werden.

Die Hauptroute HR 45 führt über eine kurze netzrelevante Zwischenstrecke von Anschluss an die HR 21 (westlich des Stadtparks) zum relevanten Radverkehrszielort Hauptbahnhof. Die Route kreuzt hierbei die beiden Einmündungen Mainzer Straße und Robert-Bosch-Straße. In beiden Einmündungsbereichen sollen die abgesetzten Radfahrten zu fahrbahnnahe Radführungen umgebaut und in den LSA-Schaltungen optimiert werden.

5.7.5 Nebenrouten NR 11 – NR 12:

Die Nebenroute NR 11 verbindet Altbreitenfelderhof und Websweiler mit dem Stadtteilzentrum Jägersburg über eine Waldstrecke, die auch Teil des Saarland-Radwegs ist.²⁸ Auf der Teilstrecke von Websweiler über Websweilerhof bis zum Abzweig nach Jägersburg wird eine Radführung auf der Fahrbahn vorgesehen. Zum Schutz der Radfahrenden könnte die Kfz-Geschwindigkeit begrenzt werden. Das Anlegen eines baulichen Radwegs wird wegen dem niedrigen Radverkehrspotenzial nicht vorgeschlagen.

²⁸ Über die klassifizierten Landstraßen L 117 (von Bexbach-Höchen nach Waldmohr) und L 220 (Höcher Straße) sind die beiden Außenstadtteile im nordwestlichen Untersuchungsraum nur umwegig und nicht verkehrssicher an Jägersburg und in Richtung Stadtmitte angebunden.

Entlang der B 423 führt die Radverbindung NR 12 vom westlichen Ortseingang Jägersburg in Höhe des Brückweihers in das Stadtteilzentrum. Der beengte Straßenraum lässt keine geschützte Radführung auf der Fahrbahn oder auf dem Seitenraum zu. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrenden (auch erheblicher Freizeitradverkehr) wird die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h festgelegt.

5.7.6 Nebenrouten NR 21 – NR 25:

Die Nebenrouten NR 21 bis NR 25 komplettieren das Haupttroutennetz zwischen den beiden Radachsen in den Stadtbereichen nördlich der Bahnhauptstrecke. Die NR 21 führt als Sammelverbindung von dem Anschluss an die HR 11 über die Richardstraße und die Fugelstraße zur Steinbachstraße. Über die NR 22 wird ohne Umweg das Stadtteilzentrum Erbach erreicht. Unter Berücksichtigung der örtlichen Parksituation der Bewohner im Straßenraum wird eine beidseitige Radführung auf der Fahrbahn (mit oder ohne Schutzstreifen) und nach Bedarf die Anordnung von 30 km/h vorgeschlagen.

Über den gesamten Verlauf führt die HR 23 entlang der Berliner Straße. Als Tangentialstrecke verbindet sie die Stadtbereiche Bruchhof und Berliner Viertel mit dem Stadtteilzentrum Erbach. Aufgrund der intensiven industriell-gewerblichen Umfeldnutzung wird zwischen der Kaiserslauterner Straße in Bruchhof und der Robert-Bosch-Straße in Erbach ein Ausbau der beiderseitig vorhandenen Radwegführungen vorgeschlagen. Für den signalgeregelten Knotenpunkt Berliner Straße – Dürerstraße ist der mögliche Umbau in einen Mini-KVP angedacht worden. Die Realisierungsmöglichkeit sollte weiter untersucht werden.

Die kurze Nebenroute NR 24 verknüpft die beiden Haupttrouten HR 31 und HR 43 und erschließt den Bereich Hasenäckerstraße (mit Betriebsstandort Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG). Die Führung durch Wohn- und Sammelstraßen ist weitgehend unproblematisch.

Eine Lückenschluss im Bereich Lappentascherhof ermöglicht die Nebenroute NR 25. Zur Sicherung der Radführung an der Straße Zum Lappentascher Hof sollen Maßnahmen zum Vermeiden von unberechtigtem Aufparken durchgeführt werden.

5.7.7 Nebenrouten NR 31 – NR 34:

Die Nebenrouten NR 31 bis NR 33 verdichten die Erschließung im Alltagsradverkehr in den Stadtbereichen Bruchhof und Sanddorf. Die Nebenroute NR 32 startet außerhalb des Stadtgebietes in Bechhofen (VG Zweibrücken-Land) und führt nach Bruchhof, wo sie an die Hauptroute HR 21 anbindet. Davon zweigt die NR 33 vor Bruchhof in Richtung der Tennisanlage und der Ortsmitte Sanddorf zum Anschluss an die NR 34 ab. Zu der Streckenverbindung ab Bechhofen laufen aktuelle Planungsüberlegungen bei der Verbandsgemeinde Zweibrücken Land in Abstimmung mit dem Saarpfalz-Kreis. Diese können zu einem späteren Zeitpunkt in dem RVK Homburg integriert werden.

Von Sanddorf führt die Route NR 34 entlang der L 215 und L 120 über die Karlsbergstraße in die Stadtmitte, wo sie mit den Haupttrouten HR 11/HR 12 und HR 21/HR 22 verknüpft ist. Um die Route zu realisieren, muss der südliche Abschnitt der Fußgängerzone zwischen Marktplatz und Talstraße für den Radverkehr freigegeben werden.

5.7.8 Nebenrouten NR 41 – NR 49:

Im Stadtteil Homburg Mitte erschließen die meist kurzen Radrouten NR 41 bis NR 45 sowie NR 47 und NR 49 die Siedlungsbereiche zwischen den Hauptroutenästen. Die längeren Nebenrouten NR 46 und NR 48 dienen hingegen als Sammelrouten bzw. alternative Radverbindungen zu den Hauptroutenführungen.

Die NR 46 verläuft entlang der B 423 von der Saarbrücker Straße bis nach Schwarzenbach, wo sie an die HR 12 anschließt. Die NR 48 führt von Beeden über den Gewerbebereich Beeder Straße als Direktverbindung bis zum Hauptbahnhof.

Für die weiteren Nebenrouten werden unterschiedliche Maßnahmen vorgeschlagen. Die Maßnahmenauswahl richtet sich nach der vorhandenen Fahrbahn- bzw. Straßenraumbreite, der Intensität der Umfeldnutzung und dem Sicherungsbedarf der Radverkehrsströme im Alltagsverkehr (insbesondere Schüler- und Berufspendlerverkehr).

Eine hervorzuhebende Bedeutung besitzt dabei die NR 45 als Schülerradverbindung zwischen den weiterführenden Schulen im Stadtzentrum und dem Johanneum. Für diese ist bereits ein konkreter Planungsvorschlag für den Straßenabschnitt Ringstraße zwischen Fridastraße und Akazienweg im Arbeitskreis und mit dem LfS abgestimmt worden. Für den Akazienweg wird eine Fahrradstraße vorgeschlagen. Der Wohnbereich Birkensiedlung zwischen Cappelallee und Zweibrücker Straße ist für die Einrichtung der ersten Fahrradzone in Homburg vorgesehen.

5.7.9 Nebenrouten NR 51 – NR 54:

Die Nebenrouten NR 51 bis NR 54 verlaufen über Streckenabschnitte des Radverkehrszielnetzes im Stadtteil Einöd. Die NR 51 führt zwischen Beedermühle (südlich Johanneum) und Ingweiler über den ausgebauten Saarland-Radweg. Um diesen ganzjährig auch in der Dunkelheit gut benutzbar zu machen, müsste eine ortsfeste Beleuchtung hergestellt werden. Auf einzelnen Abschnitten soll die Fahrbahndecke nach Bedarf erneuert werden. Für die Anbindung an den Mastauweg ist eine Deckenerneuerung einschließlich Unterbau bereits vorgesehen. Ein sinnvoller Lückenschluss (vor allem für den Freizeit- und Tourismusradverkehr) auf der L 212 zwischen den beiden Anschlüssen des Saarland-Radwegs kann nach vorliegenden Informationen wg. den hohen Umbaukosten an dem vorhandenen Brückenbauwerk nicht realisiert werden. Als ergänzende Maßnahme wird daher die Einrichtung von zwei Querungshilfen in den Anschlussbereichen vorgeschlagen, so dass die Radfahrenden den dazwischen liegenden Abschnitt der L 212 gesichert erreichen können.

Die Nebenroute NR 52 ist eine neu auszubauende Querverbindung als Lückenschluss zwischen dem Saarland-Radweg (als Alternativroute zur Radführung entlang der B 423) und der B 423 Homburger Straße in Einöd. Hierzu soll eine radverkehrsgerechte neue Brücke über die Blies neu gebaut werden.

Auf der Nebenroute NR 53 ist vom Anschluss des Saarland-Radwegs bis zum Ortseingang Ingweiler der Neubau eines baulichen Seitenraumradwegs an der L 212 mit gesicherter Querungsmöglichkeit im Übergangsbereich bzw. im Einmündungsbereich der Kieskautstraße in das Maßnahmenkonzept integriert.

Die Nebenroute NR 54 bindet über die Webenheimer Straße die Ortsdurchfahrt Einöd (HR 12) an den Bahnhofpunkt Einöd an. Danach verläuft die Nebenroute als Ausweichstrecke zur Hauptroute über einen bestehenden Feldweg in östlicher Richtung und soll zwischen Traubenbergstraße und Neunmorgenstraße an die L 110 Ernstweilerstraße angebunden werden. Hierfür ist der Neubau eines kostenaufwendigen Brückenbauwerks für den Radverkehr über die Bahnstrecke von Zweibrücken nach Einöd erforderlich, da eine höhengleiche Gleisquerung von der Bahn AG auf der Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen und nach dem Regelwerk nicht unterstützt wird.

5.8 Weitergehende Maßnahmen

Zum Vervollständigen der Ausführungen zum Maßnahmenplan des RVK Homburg werden im Folgenden noch weitergehende Maßnahmen aufgelistet, deren Gestaltung im Rahmen dieser Untersuchung lediglich eine Option darstellt. Diese Maßnahmen ergänzen die Gestaltungsmaßnahmen für Radverkehrsanlagen und können das Radverkehrskonzept komplettieren. Damit tragen sie zu einer weiteren Verbesserung der Radverkehrssituation im Alltagsradverkehr und einer Entwicklung des Radverkehrs zu einem vollwertigen und gleichberechtigten Mobilitätsangebot im Stadtverkehr bei.

Mögliche weitergehende Maßnahmen sind:

- Einrichten einer alltagsspezifischen Wegweisung für die Radfahrenden im Haupt- und Nebenroutennetz
- Übermitteln von zusätzlichen Informationen (z.B. Geschwindigkeitsempfehlung für eine ‚grüne Welle‘ entlang der Bexbacher Straße)
- Regelung zur ganzjährigen Unterhaltung (Betriebsdienst) und zum Winterdienst (zumindest für die Radhaupttrouten)
- Aufstellen von Radservicestationen (mit Luftpumpmöglichkeit und E-Ladestelle)
- Einrichten von geeigneten Fahrradabstellanlagen an den Fahrtquellorten (z.B. an Wohnblocks oder Mehrfamilienhäusern; in Form von Sammel- und Einzelboxen, Anlehnern, gut zugänglichen Fahrradkellern, mit E-Ladestellen u.a.)
- Ermöglichen der sicheren und bedarfsgerechten Fahrradabstellung an den Zielorten (Lage/Nähe zu den Zielen, Zufahrt zu den Abstellanlagen, Lademöglichkeit für E-Fahrräder, Bike+Ride, Ride+Bike-Station; z.B. als Fahrradbox, Fahrradkeller, Anlehnbügel)
- Unterstützen des (privaten) Fahrradverleihs (z.B. Cargo- oder Lastenfahrrad, E-Fahrrad) einschl. Schnittstellen zum Freizeit- und Tourismusradverkehr)
- Kontinuierliche Veröffentlichung von Informationen zur Entwicklung des städtischen Radverkehrs in Homburg durch Pressearbeit und Webinformation (z.B. Aktionen, Kampagnen, Broschüren, Information über Fördermöglichkeit und Sponsoring, Fahrrad-Stadtplan, Fahrrad-Schulwegplan)²⁹

²⁹ Ab der Altersstufe 5. – 6. Klasse (etwa 10 – 11 Jahre) nehmen die motorische Fähigkeit der Schüler*innen und die mobile Selbstständigkeit sowie der tägliche Aktionsradius stetig zu. Durch gezielte Schulprojekte wie z.B. das Erlangen eines Fahrradführerscheins in der 4. Klasse kann die Bereitschaft zum Radfahren gefördert werden.

- Unterstützen von Radprojekten und Mobilitätsmanagementkonzepten in Schulen und Betrieben
- Zusammenarbeit mit dem örtlichen Fahrrad-Einzelhandel und -Wartungsservice sowie den örtlichen Interessengruppen (z.B. ADFC, AG Pro Fahrrad)
- Beschaffen von Dienstfahrrädern und Bereitstellen von Dienstfahrrad-Hubs (im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements)
- Aufbau eines Informationspools zum Alltagsradverkehr als Bürgerservice (z.B. Verlinkung auf der städtischen Website)
- Aktive Mitgliedschaft in der neu gegründeten AGFK Saarland

6 UMSETZUNGSKONZEPT

Das Umsetzungskonzept umfasst eine grobe Schätzung der Kosten zur Realisierung der Radverkehrsmaßnahmen, die Einordnung der konzipierten Maßnahmen nach ihrer Priorität bzw. Dringlichkeit und die Angaben zur Umsetzungsfrist.

Die überwiegend routenbezogenen Maßnahmen werden zunächst abschnittsweise hinsichtlich ihrer Dringlichkeit, Priorität und Umsetzungsfrist sowie des mit den Maßnahmen verbundenen Kostenaufwands betrachtet. Danach erfolgt eine Zusammenfassung der bewerteten Abschnitte für die festgelegten Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes.

6.1 Geschätzte Realisierungskosten

Das Maßnahmenkonzept zum RVK Homburg umfasst alleine für die Hauptrouten bereits 61 Maßnahmenabschnitte. Für die Nebenrouten kommen weitere 73 Streckenabschnitte hinzu, für die Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs vorgeschlagen werden. Der Kostenumfang aller konzipierten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes wird auf netto rd. 4,4 Mio. Euro abgeschätzt. Knapp 30 % aller Maßnahmen sollen nach Möglichkeit kurzfristig durchgeführt werden. Weitere 40 % der geschätzten Kosten des Maßnahmenkonzeptes werden mittelfristig angesetzt. Auch ist festzuhalten, dass nicht alle Maßnahmen im Verantwortungsbereich der Stadt Homburg liegen, sondern bei den Maßnahmen entlang von klassifizierten Bundes- und Landesstraßen das Saarland, vertreten durch den Landesbetrieb für Straßenbau, der Baulastträger ist.

Die für die Realisierung der Gestaltungsmaßnahmen im RVK Homburg geschätzten Investitionskosten können nach verschiedenen Ansätzen aufgeteilt werden. Die möglichen Kostenaufteilungen sind im Weiteren dargestellt.

Kostenaufteilung nach Maßnahmenpriorität und Umsetzungsfristen

Bei einer Kostenaufteilung nach den Umsetzungsfristen zeigt sich, dass auf den kurzfristigen Umsetzungszeitraum 27,3 % der geschätzten Gesamtkosten entfallen. Wenn für die Realisierung des RVK Homburg ein Realisierungszeitraum von 10 Jahren zugrunde gelegt wird und die Kostensummen auf die anteiligen Jahre der Umsetzungszeiträume bezogen werden, liegt der mittlere Investitionsbedarf bei 440.400 Euro pro Jahr. Als durchschnittlicher Kostenaufwand für die ersten beiden Jahre errechnen sich rd. 600.000 Euro pro Jahr.

Umsetzungszeitraum	Bezugsjahre	Euro (netto)	Euro/Jahr
Kurzfristige Realisierung	2 Jahre	1.204.095 €	602.048 €
Mittelfristige Realisierung	3 Jahre	1.762.275 €	587.425 €
Längerfristige Realisierung	5 Jahre	1.437.620 €	287.524 €
Gesamt	10 Jahre	4.403.990 €	440.399 €

Tabelle 21: Aufteilung des Realisierungskosten nach Fristen

Kostenaufteilung nach Baulastträger

Weiterhin kann der Kostenaufwand nach den Maßnahmen an klassifizierten Straßenabschnitten und an städtischen Straßen und Wegen unterschieden werden. Demnach entfallen auf die Stadt als Baulastträger 2,69 Mio. Euro oder 61 % der Gesamtkosten.

Straßentyp	Euro (netto)	Länge (km)	Euro/km
Bundesstraße	310.670 €	12,86	24.158 €
Landesstraße	1.407.085 €	27,24	51.655 €
Städtische Straße	1.026.835 €	35,34	29.052 €
Feld- und Forstweg	1.659.400 €	12,61	131.646 €
Gesamt einschl. Brückenneubauten	4.403.990 €	88,05	50.017 €
Feld-/Forstweg ohne Brückenneubauten	479.400 €	12,58	38.108 €
Gesamt ohne Brückenneubauten	3.223.990 €	88,02	36.627 €

Tabelle 22: Aufteilung der Realisierungskosten nach Baulastträger

Kostenaufteilung nach Haupt- und Nebenrouten

Bei einer Unterscheidung des geschätzten Kostenaufwands nach der Radnetzkategorie entfallen auf die Hauptrouten 42,3 % der Investitionskosten. Daraus errechnet sich ein mittlerer Finanzierungsbedarf von 52.500 Euro pro Routenkilometer für die Hauptrouten und 53.300 Euro für die Nebenrouten (ohne die beiden kostenaufwendigen neuen Brückenbauwerke über die Blies bzw. über die Bahnstrecke).

Straßentyp	Euro (netto)	Länge (km)	Euro/km
Hauptrouten	1.865.810 €	35,54	52.506 €
Nebenrouten	2.538.180 €	25,51	99.497 €
Ergänzungsstrecken	n.n.	27,00	--
Gesamt	4.403.990 €	88,05	50.017 €
Nebenrouten ohne Brückenneubauten	1.358.180 €	25,48	53.304 €
Gesamt ohne Brückenneubauten	3.223.990 €	88,02	36.627 €

Tabelle 23: Aufteilung der Realisierungskosten nach Routenkategorie

Kostenaufteilung nach Stadtbereichen und Stadtteilen

Eine mögliche Unterscheidung der Kostenschätzung nach den Stadtteilen bzw. Stadtbereichen beschreibt die folgende Tabelle.

Stadtteil/Stadtbereich	Euro (netto)	Euro/Einwohner
Beeden	57.970 €	21,79 €
Bruchhof	136.340 €	73,70 €
Erbach	616.935 €	50,08 €
Homburg Mitte	1.296.535 €	108,22 €
Reiskirchen	183.490 €	145,05 €
Sanddorf	168.780 €	145,50 €
Schwarzenbach	61.110 €	32,08 €
<i>Homburg Mitte</i>	<i>2.521.160 €</i>	<i>76,08 €</i>
Einöd	1.114.070 €	428,49 €
Ingweiler	365.950 €	2.360,97 €
Schwarzenacker	26.160 €	41,52 €
<i>Einöd</i>	<i>1.506.180 €</i>	<i>444,96 €</i>
Jägersburg	157.870 €	58,25 €
Websweiler/Altbreitenfelderhof	24.750 €	64,29 €
<i>Jägersburg</i>	<i>182.620 €</i>	<i>59,00 €</i>
Kirrberg	164.020 €	62,37 €
Wörschweiler	30.010 €	109,13 €
Stadtgebiet Homburg gesamt	4.403.990 €	103,56 €
<i>Gesamt ohne Brückenneubauten</i>	<i>3.223.990 €</i>	<i>75,81 €</i>

Tabelle 24: Aufteilung der Realisierungskosten nach Stadtbereichen

Werden die anteiligen Kosten auf die jeweilige Einwohnerzahl bezogen ergeben sich daraus die mittleren Realisierungskosten je Einwohner für die Umsetzung der konzipierten Maßnahmen. Pro Einwohner wären ohne Brückenneubauten im Mittel rd. 7,60 Euro pro Jahr in den nächsten 10 Jahren aufzuwenden.³⁰

³⁰ Die Zielaussagen des NRVP 2020 empfehlen hinsichtlich der Realisierungskosten, dass für die mittelfristige Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des städtischen Radverkehrs ein erhöhter Haushaltsansatz eingeführt werden soll. Während bislang in der Regel weniger als durchschnittlich 3 Euro pro Einwohner und Jahr für den Radverkehr ausgegeben werden, sollen zukünftig im kommunalen Haushalt bis zu 10 Euro pro Einwohner und Jahr veranschlagt werden. Davon könnten 40 – 60 % auf Investitionen in die Radinfrastruktur, 20 – 40 % auf Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen, 10 – 20 % auf Öffentlichkeitsarbeit und andere nicht investive Maßnahmen entfallen.

In westdeutschen Städten stehen den vergleichsweise geringen Aufwendungen für den Radverkehr die bis 30-fach höheren Ausgaben für Straßenverkehr und ÖPNV pro Einwohner und Jahr gegenüber.

Kostenaufteilung nach Bebauungsgrenzen

Eine Aufteilung der geschätzten Kostensumme kann auch für Netzabschnitte innerhalb der Bebauung und nicht angebaute Teilstrecken ermittelt werden. Auf die innerörtlichen Netzbereiche des Radverkehrszielnetzes entfallen 1,78 Mio. Euro oder 40,5 % der Gesamtkosten (einschl. der beiden Brückenneubauten) bzw. 55,3 % ohne Berücksichtigung der neuen Brückenverbindungen in Ingweiler und Einöd.

Bebauungsgrenze	Euro (netto)	Länge (km)	Euro/km
Abschnitte mit Bebauung	1.783.005 €	56,23	31.709 €
Abschnitte ohne Bebauung	2.620.985 €	31,82	82.369 €
Gesamt	4.403.990 €	88,05	50.017 €
Nicht bebaute Abschnitte ohne Brückenneubauten	1.440.985 €	31,79	45.328 €
Gesamt ohne Brückenneubauten	3.223.990 €	88,02	36.627 €

Tabelle 25: Aufteilung des Realisierungskosten nach Baugrenze

Kostenaufteilung nach Maßnahmentypen

Abschließend wird noch eine Kostenaufteilung nach der Maßnahmentypisierung vorgenommen. Die Maßnahmenvorschläge werden in bauliche, markierungs-, signaltechnische und verkehrsrechtliche Maßnahmen sowie ergänzende Beleuchtungsmaßnahmen eingeteilt. Nicht berücksichtigt sind u.a. alle erforderlichen Maßnahmen zur wegweisenden Beschilderung der Alltagsradverkehrsrouten und zu Abstellrichtungen.

Maßnahmentyp	Euro (netto)
Bauliche Maßnahmen	2.411.940 €
Signaltechnische Maßnahmen	221.600 €
Markierungsmaßnahmen	977.770 €
Verkehrsrechtliche Maßnahmen	102.760 €
Ergänzende Maßnahmen	689.920 €
Gesamt	4.403.990 €

Tabelle 26: Aufteilung des Realisierungskosten nach Maßnahmentypen

Die Kostenübersicht nach Maßnahmentypen verdeutlicht, dass (auch bedingt durch die beiden angedachten Brückenneubauten) auf die baulichen Maßnahmen mit rd. 55 % der größte Kostenanteil entfällt. Ohne die neuen Brückenverbindungen reduziert sich die Kostensumme für bauliche Maßnahmen auf 1.231.940 Euro und der Kostenanteil sinkt auf 38 % der reduzierten Gesamtkosten.

6.2 Kosteneffizienz und Fördermöglichkeit

6.2.1 Kosteneffiziente Maßnahmen

Die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes zur Förderung des städtischen Radverkehrs im Alltag besitzt im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern im Stadtverkehr eine recht hohe Kosteneffizienz. Die Möglichkeit einer stärkeren Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr sichert allen Einwohnern eine vergleichsweise kostengünstige und sozial gerechte Mobilität. Durch den emissionsfreien Radverkehr wird zudem die Aufenthalts- und Umfeldqualität im Stadtgebiet gesteigert.

Einen Ansatz zur Beschreibung und Festlegung kosteneffizienter Maßnahmen für die Förderung des Radverkehrs hat das österreichische Verkehrsministerium im Jahr 2011 veröffentlicht.³¹ Für die unterschiedlichen Radverkehrsmaßnahmen wird in dem Leitfaden die erreichbare Kosteneffizienz dargestellt. Hierbei wird für die einzelne Gestaltungsmaßnahme der finanzielle Aufwand dem potenziellen Nutzen für den Radverkehr gegenüber gestellt. Darüber hinaus werden der administrative Aufwand und die öffentliche Akzeptanz der Einzelmaßnahme als Indikator berücksichtigt. Einen ähnlichen Beschreibungsansatz für die Kosteneffizienz von Radverkehrsmaßnahmen enthält das von der ivm GmbH herausgegebene Handbuch für die kommunale Praxis.³²

In dem Planungsleitfaden werden auch zahlreiche kostengünstige Maßnahmen beschrieben, mit denen Radverkehrsprobleme lösbar werden.

In der nachstehenden Tabelle werden der finanzielle und administrative Aufwand sowie die öffentliche Akzeptanz verschiedener Radverkehrsmaßnahmen dem erzielbaren Nutzen der Maßnahme für den Radverkehr gegenüber gestellt.

Der Indikatorenvergleich zeigt, dass kostengünstige Maßnahmen wie die Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (z.B. entlang von wichtigen Haupt- und Nebenrouten), das Markieren von Radfahr- und Schutzstreifen oder die Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen ein hohes Nutzenpotenzial für den Radverkehr haben.

Einen höheren Nutzen erzielen (bei höherem Aufwand) auch Maßnahmen wie das Entflechten von Geh- und Radwegbereichen, der Neu- und Ausbau von Radwegführungen oder die Einrichtung eines Wegweisungs-, Beschilderungs- und Leitsystems für den (Alltags)Radverkehr.

Mit einem jährlichen Investitionsaufwand von z.B. 100.000 Euro könnten folgende Maßnahmen (ohne Planung, Genehmigung u.ä.) realisiert werden:

- eine (bauliche) Anpassung für die Radverkehrsführung am KVP
- zwei Mittelinseln (mittlerer Aufwand) an Überquerungsstellen

³¹ Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) in Wien hat 2011 den Leitfaden Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden herausgegeben. An der Bearbeitung durch die Grazer Forschungsgesellschaft Mobilität war u.a. Prof. Dr. Heiner Monheim (Universität Trier) unterstützend beteiligt.

³² Im Handbuch für die kommunale Praxis werden vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Möglichkeiten der öffentlichen Hand kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs zusammengestellt und erläutert. Das im Jahr 2014 von der ivm GmbH in Frankfurt am Main herausgegebene Handbuch ist Teil der Schriftenreihe der ivm Nr. 3.

- 10 signalgesicherte Radfahrschleusen mit Fahrbahnrückführung
- 20 – 30 radverkehrsgerecht markierte Knotenpunkte
- 220 m Fahrradrampen an Treppenanlagen
- 270 m Radwegneubau
- 3.000 m Radfahrstreifen
- 4.500 m Schutzstreifen

Maßnahme	Indikator			
	Aufwand	Nutzen	Admini- stration	Akzep- tanz
Neu-/Ausbau von Radwegen entlang Haupt-/ Verkehrsstraßen	+++	++	+++	++
Fahrradfreundlicher Rückbau in Erschließungs- und Nebenstraßen	++	+++	++	+++
Entflechten/trennen von Fuß- und Radführungen	+++	++	+++	+++
Freigabe/Nutzung von Feld- und Forstwegen für den Radverkehr	+	+++	+	+++
Nutzung/Öffnung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr	+++	+++	+++	+++
Öffnung von Busspuren für den Radverkehr	+	+++	++	+++
Öffnung von Fußgängerzonen für Radverkehr	+	++	+	++
Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung	+	+++	++	+++
Einrichtung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen entlang Verkehrsstraßen	++	+++	+	+++
Einrichtung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in Erschließungsstraßen	+	+	+	+++
Farbige Markierung von Konfliktflächen	+	+++	+	+++
Markierung vorgezogener Aufstellflächen	+	++	+	++
Einrichtung von Fahrradstraßen	+	++	++	+
Öffnung von Sackgassen für den Radverkehr	++	+++	++	+++
Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen	+	+++	++	++
Grüne Welle für den Radverkehr an Haupttrouten	++	++	++	++
Einrichtung einer LSA für den Radverkehr	+++	++	++	++
Einrichtung einer Wegweisungs- und Leitsystems	++	+++	++	+++

Aufwand = finanzieller Aufwand, Nutzen = Nutzen für den Radverkehr,
Administration = administrativer Aufwand, Akzeptanz = öffentliche Akzeptanz der Maßnahme

Tabelle 27: Kosteneffizienz von Radverkehrsmaßnahmen

6.2.2 Förder- und Finanzierungsmöglichkeit der Maßnahmen

Die geschätzten Realisierungskosten erscheinen insgesamt sicher sehr hoch. Jedoch können durch die Radverkehrsförderung häufig höhere Investitionen in andere Verkehrsmittel reduziert oder auch vermieden werden. Zum Weiteren ist anzuführen, dass für eine große Anzahl von Maßnahmen die Voraussetzungen für die Förderung der Investitionen nach dem aktuellen Förderkatalog des Saarlandes (oder/und des Bundes) bestehen.

Auf Bundesebene stehen über folgende Programme Fördermittel zur Verfügung:

- Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) des BMU – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umwelt (Kommunalrichtlinie) zur Förderung von Klimaschutzprojekten, u.a. Maßnahmen zur Verbesserung des Alltagsradverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur, z.B. Wegweisungssysteme für Alltagsverkehr-Radrouten, Radverkehrsanlagen wie Fahrradstraßen und bauliche Lückenschlüsse, hocheffiziente Beleuchtung von Radwegführungen, Fahrradparkhäuser und Abstellanlagen in Kfz-Parkbauten min mind. 70 Radstellplätzen, Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV, Programmlaufzeit vom 5.6.2019 bis 31.12.2022
- Förderprogramm des BMU „Klimaschutz durch Radverkehr“, Programmlaufzeit vom 01.03.2020 bis 31.10.2023 zur Förderung modellhafter, investiver Projekte zur Verbesserung der Radverkehrssituation, bei Antragstellung bis Ende 2021, Bezuschussung bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, finanzschwache Kommunen können bis zu 100 % gefördert werden
- Nationaler Radverkehrsplan 2020 (NRVP), über den nicht investive Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP (kein Projektauftrag in 2021) und investive Maßnahmen zur Entwicklung innovativer Modellprojekte (bis Ende 2021) gefördert werden, wenn diese einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr leisten oder eine nachhaltige Mobilität sichern (z.B. Leitfäden, Informations- und Kommunikationskampagnen), Regelförderquote bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom 21.12.2020, mit der investive Maßnahmen bezuschusst werden, die zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr beitragen und/oder z.B. über quartiersbezogene Mobilitätskonzepte eine nachhaltige Mobilität sichern, in Kraft getreten zum 1.1.2021, Projektlaufzeit bis 31.12.2026
- Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“, in Kraft getreten im Jan. 2021, Programmlaufzeit bis Ende 2023, mit dem die Herstellung einer sicheren und modernen Radverkehrsinfrastruktur auf Länderebene mit vom Bund bereitgestellten Finanzhilfen gefördert wird

Förderfähig sind u.a. die Beschaffung von Pedelecs und Cargobikes, Reparatur- und Servicestationen, Einrichtung von E-Ladestationen, Fahrradabstellanlagen ab sechs Radstellplätzen, Förderquote von 50 – 80 % bei einer Fördersumme bis zu 50.000 Euro

Auf der Landesebene fördert das Saarland ebenfalls gezielt Maßnahmen zur Entwicklung des Radverkehrs, insbesondere im Alltagsverkehr.

- Richtlinie RL NMOB-Rad zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland durch den Radverkehr im Alltag, ersetzt die Richtlinie zur Förderung regionaler Klimaschutzprojekte und Elektro-Fahrrad-Mobilität im Saarland (EMOB), veröffentlicht am 11.3.2021, Laufzeit bis 31.12.2022
- Förderrichtlinie RL NMOB-StadtLand zur Durchführung von förderfähigen Maßnahmen im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“, mit einem erhöhten Regelfördersatz bis zu 80 % bis Ende 2021 und danach bis Ende 2023 mit einer Förderquote bis zu 75 %; finanzschwache Kommunen können darüber hinaus bis zu 90 % Förderquote für förderfähige Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur erhalten

Förderfähige Maßnahmen sind z.B. Neu-, Um- und Ausbau einschl. erforderlicher Planungsleistungen Dritter und Grunderwerb, Fahrradstraßen und Fahrradzonen, Radwegebrücken, Beleuchtungsanlagen und wegweisende Beschilderung, Radabstellanlagen, LSA-Anpassung, sofern die Maßnahmen im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes, Radwegekonzeptes oder integrierten Verkehrskonzeptes erfolgt und eine Verkehrsbedeutung für den Alltagsverkehr hat

Dennoch wird ein erheblicher Finanzierungsbedarf für die Maßnahmenumsetzung und die fortlaufende Unterhaltung und Sanierung bei der Stadt Homburg verbleiben. Hierfür müssen im städtischen Haushalt entsprechende investive und konsumtive Finanzmittel bereitgestellt werden.

6.3 Priorisierung der Maßnahmen und Umsetzung

6.3.1 Priorisierung der Routen und Maßnahmen

Für die in den Maßnahmenkatalog aufgenommenen Maßnahmenvorschläge werden die Prioritäten unter Berücksichtigung der Dringlichkeit nach einem einheitlichen Bewertungsschema festgelegt. Für alle Streckenabschnitte von Haupt- und Nebenrouten werden zunächst die in der Analyse erfassten Bestandsmerkmale und -defizite sowie die Netzfunktion und das erreichbare Radverkehrspotenzial mit Punkten bewertet (siehe Tab. 28).

Dem routenbezogenen Realisierungsansatz folgend werden danach für die einzelnen Haupt- und Nebenrouten die Gesamtpunktwerte gebildet. Diese maßgebenden Punktwerte bestimmen die Priorität eines Routenabschnittes und damit die Priorisierung der darauf verorteten Maßnahmen (siehe Tab. 29).

Die Einstufung eines Routenabschnittes und der dort verorteten Maßnahmen in der höchsten Prioritätstufe A ergibt sich beispielsweise, wenn im Radverkehrszielnetz für den Alltagsradverkehr eine Netzlücke oder eine erhebliche Unterschreitung der Regelbreite nach den ERA 2010 festgestellt wird. Ein dringlicher Handlungsbedarf besteht auch, wenn durch eine hohe zulässige Geschwindigkeit in Einheit mit einer intensiven Umfeldnutzung und einer dichten Abfolge von Zufahrten das Befahren der Kfz-Fahrbahn mit einem erhöhten Unfallpotenzial für den Radverkehr verbunden ist.

Die Radrouten, die wichtige Verbindungsstrecken für den Schüler- und Berufspendler-
radverkehr sind, werden zumindest in die Prioritätsstufe B eingestuft, beim Vorliegen
von relevanten Konflikten werden sie mit der Priorität A bewertet.

Routen- abschnitt	Bestands- defizit	Netz- funktion	Nachfrage- potenzial	Punkt- wert
HR 11	5	19	15	38,4
HR 12	4	20	14	38,5
HR 21	5	19	14	38,0
HR 22	6	19	12	37,5
HR 31	4	18	16	37,7
HR 32	3	21	15	39,5
HR 41	3	22	9	33,7
HR 42	5	18	12	35,0
HR 43	7	24	15	46,0
HR 44	1	14	13	28,0
HR 45	6	22	14	42,0
NR 11	2	15	6	22,7
NR 12	3	18	6	27,0
NR 21	3	20	6	28,7
NR 22	2	15	10	27,0

Routen- abschnitt	Bestands- defizit	Netz- funktion	Nachfrage- potenzial	Punkt- wert
NR 23	5	18	11	33,5
NR 24	2	13	13	27,0
NR 25	8	12	8	28,0
NR 31	1	14	12	27,0
NR 32	3	16	8	27,5
NR 41	2	15	7	24,0
NR 42	2	10	9	20,5
NR 43	2	14	12	27,6
NR 44	3	19	11	32,7
NR 45	2	15	13	30,0
NR 46	7	18	10	35,5
NR 47	2	20	12	34,0
NR 48	4	15	13	32,0
NR 49	4	12	6	22,0
NR 51	0	9	6	15,0
NR 52	0	10	6	16,0
NR 53	3	15	6	23,5
NR 54	2	12	6	20,0

HR = Hauptroute | NR = Nebenroute | Einzelwerte auf 5 gerundet | Punktwert: $\geq 38 = A$ | $23 - 37,9 = B$ | $< 23 = C$

Tabelle 28: Prioritätswerte der Haupt- und Nebenrouten

Die für das Radverkehrszielnetz vorgeschlagenen Hauptrouten erreichen mehrheitlich eine Einstufung in die Priorität A. Die Routenabschnitte HR 22 und HR 31 verfehlen den gesetzten unteren Grenzwert der Stufe A nur sehr knapp. Die kurzen Hauptrouten-
anbindungen HR 41, HR 42 und HR 44 erreichen aufgrund des beschränkten Radver-
kehrspotenzials und des relativ niedrigen Kfz-Verkehrsaufkommens nur eine Einord-
nung in die Prioritätsstufe B.

Für die beiden Hauptroutenverbindungen in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung ist festzustellen, daß zum Herstellen von verkehrssicheren Radführungen im Schüler- und Pendlerverkehr die notwendigen Gestaltungsmaßnahmen zeitnah durchgeführt werden müssen.

Hauptroute	11	12	21	22	31	32	41	42	43	44	45
Priorität	A	A	A	B	B	A	B	B	A	B	A
Nebenroute	11	12	21	22	23	24	25	31	32	41	42
Priorität	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C
Nebenroute	43	44	45	46	47	48	49	51	52	53	54
Priorität	B	B	B	B	B	B	C	C	C	B	C

Tabelle 29: Prioritätseinstufung der Haupt- und Nebenrouten

6.3.2 Umsetzungsfristen

Aus der Prioritätseinstufung der Radrouten leitet sich der empfohlene Umsetzungszeitraum für die einzelnen Maßnahmevorschläge ab. Es werden nach den Realisierungszeiträumen kurz-, mittel- und längerfristige Maßnahmen unterschieden.

Bei der Festlegung der Umsetzungsfristen wird der mit der Umsetzung verbundene Kostenaufwand berücksichtigt. Aus Kostengründen werden verkehrsregelnde und markierungstechnische Maßnahmen im Bestand und innerhalb des Verkehrsraums gegenüber Neubau-, Umbau- und Ausbaumaßnahmen bevorzugt. Diese können meist schnell und kostengünstig durchgeführt werden und ermöglichen zeitnah eine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr.

Maßnahmen mit einem umfangreicheren Prüf- und Abstimmungsaufwand oder/und einer längeren Vorlaufzeit für Planung (in der Regel bauliche Einzelmaßnahmen) werden aus diesem Grund zumeist der Prioritätsstufe B zugeordnet.

Prioritätsstufe	Defizitbewertung	Handlungsbedarf	Priorität	Umsetzungszeitraum
A	sehr erhebliche Gestaltungs- und Sicherheitsdefizite an Haupt- und alltagsnetzrelevanten Nebenrouten	hohe bis sehr hohe Dringlichkeit	hoch	kurzfristig: innerhalb der nächsten 1-2 Jahre
B	relevante Mängel und eingeschränkte Verkehrssicherheit an Haupt- und Nebenrouten	mittlere und erhöhte Dringlichkeit	mittel	mittelfristig: innerhalb der nächsten 3-5 Jahre
C	weitere Komfortmängel an Radroutenabschnitten sowie an Ergänzungsstrecken	niedrige oder sehr niedrige Dringlichkeit	niedrig	längerfristig: in 6 und mehr Jahren

Tabelle 30: Umsetzungsfristen der Maßnahmen

7 AKTEURSBETEILIGUNG

Die Erstellung des Radwege- bzw. Radverkehrskonzeptes für die Stadt Homburg erfolgte von Beginn an in kontinuierlicher Abstimmung mit den betroffenen Stadtämtern und der Fahrradbeauftragten der Stadt Homburg. Als weitere Gesprächspartner waren die Polizei Homburg, der Saarpfalz-Kreis und Vertreter der Ortsgruppe des ADFC und der Aktionsgemeinschaft AG Pro Fahrrad Homburg sowie der Landesbetrieb für Straßenbau in das RVK involviert.

Für eine direkte Bürgerbeteiligung an der Erstellung des RVK Homburg war zum Projektbeginn als Form des Bürgerdialogs die Durchführung einer Planungscafés vorgesehen. Aufgrund der durch die Corona-Pandemie verursachten besonderen Situation (mit Shutdown/Lockdown und monatelangen Kontaktbeschränkungen) ist eine Präsenzveranstaltung nicht durchgeführt worden. Auf der städtischen Website können über das Bürgerserviceportal RADar! (<https://www.homburg.de/index.php/rathaus/buerger-service/stoerungen-melden/stoerungen-im-radwegenetz>) von Bürger*innen Hinweise zu Störungen und Problemen im Radwegenetz online gemeldet werden. Diese Meldungen wurden geprüft und in der Mängelanalyse berücksichtigt.

Meldung einer Störung im Bereich des Radwegenetzes

Herzlichen Dank, dass Sie sich kurz Zeit für eine Störungsmeldung nehmen!
Dies hilft uns, die Radwege frei und gut befahrbar zu halten. Bei Störungen können wir so schneller reagieren.

Ihre Stadtverwaltung

Pflichtfeld *

Bitte lesen Sie zuerst unsere [Datenschutzerklärung](#)

Müllablagerung auf Radweg	<input type="checkbox"/>
Radwegbelag defekt	<input type="checkbox"/>
Radweg durch Fahrzeug versperrt	<input type="checkbox"/>
Radweg verschmutzt	<input type="checkbox"/>
Äste/Zweige ragen in den Radweg	<input type="checkbox"/>

sonstige Störung

Standort der Störung *

Ihre E-Mail-Adresse (für Rückfragen) *

Bild 59: Meldeformular für Mängel im Radwegenetz

Zur Eröffnung der Projektbearbeitung fand am 08. Juni 2020 ein erstes Koordinierungsgespräch und am 15. Juli 2020 ein zweites Koordinierungsgespräch mit einem erweiterten Teilnehmerkreis statt. Die weiteren Gesprächsrunden wurden aufgrund der pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen in einem kleineren Teilnehmerkreis von max. 10 Personen durchgeführt. Zwischen den Koordinierungssitzungen fand ein kontinuierlicher Informationsaustausch zum Projektsachstand über Internet und eMail statt.



Bild 60: Präsentationen zu den Koordinierungsgesprächen

Am 24. Juni 2020 wurden die Pläne zum RVK Homburg in der Saarbrücker Zeitung, Homburger Rundschau vorgestellt. Am 20. Januar 2021 wurde wieder in der Homburger Rundschau über den aktuellen Projektstand berichtet.



Bild 61: Pressemeldungen in der Homburger Rundschau

8 HANDLUNGSEMPFEHLUNG UND AUSBLICK

Nach dem Ergebnis des ADFC-Fahrradklima-Test 2020 hat sich die Einstellung der Befragten zum Radfahren in der Stadt Homburg und die Einschätzung zur Qualität der Radverkehrsanlagen gegenüber dem letzten Fahrradklima-Test 2018 quasi nicht verändert. Weiterhin wird das Radverkehrsangebot und die Möglichkeit zum Radfahren als gerade noch ausreichend mit der Gesamtnote 4,6 bewertet. Eine positive Veränderung der Einschätzung scheint aber bereits aufgrund der aktuellen kommunalen Projekte zur Förderung des Radverkehrs im Befragungsergebnis zu bestehen.

Mit dem vorliegenden Radwege- bzw. Radverkehrskonzept (RVK) erhält die Stadtverwaltung Homburg eine Entscheidungshilfe an die Hand, auf deren Grundlage einzelne Gestaltungsvorschläge und Planungskonzepte weiter entwickelt und voran getrieben werden können. Im Kontext mit anstehenden Planungen und Sanierungen im Straßenraum soll das RVK Homburg in den Abwägungsprozess einbezogen werden.

Bei Fördermaßnahmen insbesondere für den Alltagsradverkehr sollten grundsätzlich die Gestaltungsspielräume zur Beeinflussung der Straßenverkehrsabläufe innerhalb der verkehrsrechtlichen Leitplanken ausgereizt werden. In der Straßenverkehrsordnung ist in § 45 Abs. 1 StVO die Voraussetzung gegeben, auch Maßnahmen (versuchsweise) umzusetzen, wenn diese der Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen dienen (§ 45 Abs. 1 S.2 Nr. 6). Zum anderen kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränkt oder verboten und der Verkehr umgeleitet werden (§ 45 Abs. 1 S. 1). Damit sind innovative Ansätze probeweise möglich.

Radverkehr ist ‚Fahrverkehr‘ und Fahrräder sind Fahrzeuge, die nach § 2 Abs. 1 StVO vorhandene Fahrbahnen grundsätzlich benutzen müssen. Eine Benutzungspflicht von (baulichen) Radwegen in der jeweiligen Fahrtrichtung besteht nach § 2 Abs.4 StVO nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Nach der VwV-StVO darf eine Benutzungspflicht aber nur angeordnet werden, wenn ausreichend Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen und wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist der Vorzug vor einem Schutzstreifen zu geben. Entfällt die Möglichkeit zur fahrbahnintegrierten Radführung (z.B. wegen zu geringer Fahrbahnbreite) sollte die Freigabe des Gehweges (bei ausreichender Gehwegbreite) zur Mitbenutzung durch den Radverkehr geprüft werden. Vor diesem Hintergrund soll eine fahrbahnbegleitende Führung des Radverkehrs auf Gehwegen möglichst vermieden werden und eine Benutzungspflicht quasi nur in Ausnahmefällen (z.B. auf Verkehrsstraßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen und/oder unverträglich hohen Fahrgeschwindigkeiten) angeordnet werden.

Im städtischen Radverkehrszielnetz sind die bestehenden Fahrbahnen häufig nicht ausreichend breit, um (ohne erheblichen Umbauaufwand) eine geschützte Radführung auf der Fahrbahn durch das Markieren beidseitiger Radfahrstreifen oder Schutzstreifen herzustellen. Zugleich weisen die Seitenräume keine ausreichenden Breiten für das Einrichten von benutzungspflichtigen Radwegen auf. Für diesen Fall soll geprüft werden, ob einseitige Radführungen auf der Fahrbahn einzurichten sind. Alternativ sollte die Relevanz des Radverkehrs durch eine Piktogrammspur verdeutlicht werden. Sofern die Radführung nicht zu kennzeichnen ist, sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Zuge von Haupt- und Nebenrouten auf 30 km/h begrenzt werden.

Das Radwegekonzept Homburg sollte als erster Baustein eines umfassenden Radverkehrsplans der Stadt Homburg angesehen werden. Die bisherige Konzepterstellung beschränkt sich nach der definierten Aufgabenstellung auf die Entwicklung eines zusammenhängenden Radverkehrszielnetzes und die darauf bezogenen Maßnahmen zur radverkehrsgerechten und verkehrssicheren Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur bzw. der Radverkehrsanlagen im engeren Sinne.

Bezogen auf den Netzbereich zwischen Zweibrücker Straße und Ringstraße sind bereits konkrete Maßnahmen für die testweise Umsetzung einer Fahrradstraßenlösung im Bereich der Untere/Obere Allee und einer Schutzstreifenmarkierung im Zuge der Kirrberger Straße ausgearbeitet worden. Die Plandarstellungen sind in Anlage 12 und 13 enthalten.

Auf der Grundlage des RVK Homburg sollten folgende ‚Programme‘ zur Förderung des Alltagsradverkehrs weiter partizipativ diskutiert bzw. vertieft werden:

- Schulradwege- und Pendlerwegeprogramm
- Innenstadtprogramm
- Knotenpunkt- und Überquerungsstellenprogramm
- Einbahnstraßen- und Sackgassenprogramm

Nicht behandelt werden im vorliegenden RVK Homburg die ergänzenden Konzeptmodule, die eine Komplettierung im Sinne eines qualitativ hochwertigen Infrastrukturangebots für den Alltagsradverkehr liefern. Diese Konzeptbausteine sollten zeitnah angegangen werden:

- Programm für Abstellanlagen, Fahrradboxen und Fahrradstationen
- Programm für die Verknüpfung mit dem ÖPNV (Bike+Ride/Ride+Bike)
- Programm für Abstellanlagen in Wohnbereichen
- Programm für die wegweisende Beschilderung im Alltagsradverkehr nach einem bundeseinheitlichen Standard mit hoher Wiedererkennbarkeit
- Programm für die Ausstattung der Hauptrouten mit Beleuchtung
- Programm für Elektrofahrrad-Ladestellen und E-Stationen
- Programm für Servicepunkte und Reparaturstationen
- Programm für Fahrradverleih- und Lastenradstationen
- Programm für die Reinigung und den Winterdienst an Haupt- und Nebenrouten

Darüber hinaus sollten wichtige Querschnittsaufgaben zur Förderung des Radverkehrs im Alltag intensiviert werden.

- Öffentlichkeitsarbeit mit einem Informations- und Kommunikationsprogramm
- Kontinuierliche Pressearbeit und Marketingprogramm mit regelmäßigen Aktionen und Kampagnen

- Mitgliedschaft in der neu gegründeten Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen im Saarland (AGFK Saar)
- Sponsoring und Mobilitätsmanagement gemeinsam mit dem ortsansässigen Fahrradhandel



Bild 62: Sternfahrt für einen sicheren Schulweg (18.09.2020)

Bildquelle: <https://www.homburg.de/index.php/aktuelles/6865-sternfahrt-fuer-einen-sicheren-schulweg>

aufgestellt:

ATP Axel Thös PLANUNG

Mai 2021

Anlage 1

Radverkehrszielnetz

Anlage 2

Bestandsanalyse

Anlage 3

Problemanalyse

Anlage 4

Haupt- und Nebenrouten im Radverkehrszielnetz

Anlage 5

Maßnahmenkonzept

Anlage 6

Maßnahmenplan – Routenblätter der Haupttrouten

Anlage 7

Maßnahmenplan – Routenblätter der Nebenrouten

Anlage 8

Maßnahmenplan – Maßnahmenkatalog der Hauptrouten

Anlage 9

Maßnahmenplan – Maßnahmenkatalog der Nebenrouten

Anlage 10

Maßnahmenplan – Maßnahmenblätter der Haupttrouten

Anlage 11

Maßnahmenplan – Maßnahmenblätter der Nebenrouten

Anlage 12

Verkehrszeichenplan für eine temporäre Fahrradstraße Untere/Obere Allee

Anlage 13

Verkehrszeichenplan zur Radverkehrsführung Kirrberger Straße