

Radverkehrskonzept Gemeinde Marpingen

Sitzung des Ausschusses für Umwelt,
Naturschutz und Bauangelegenheiten



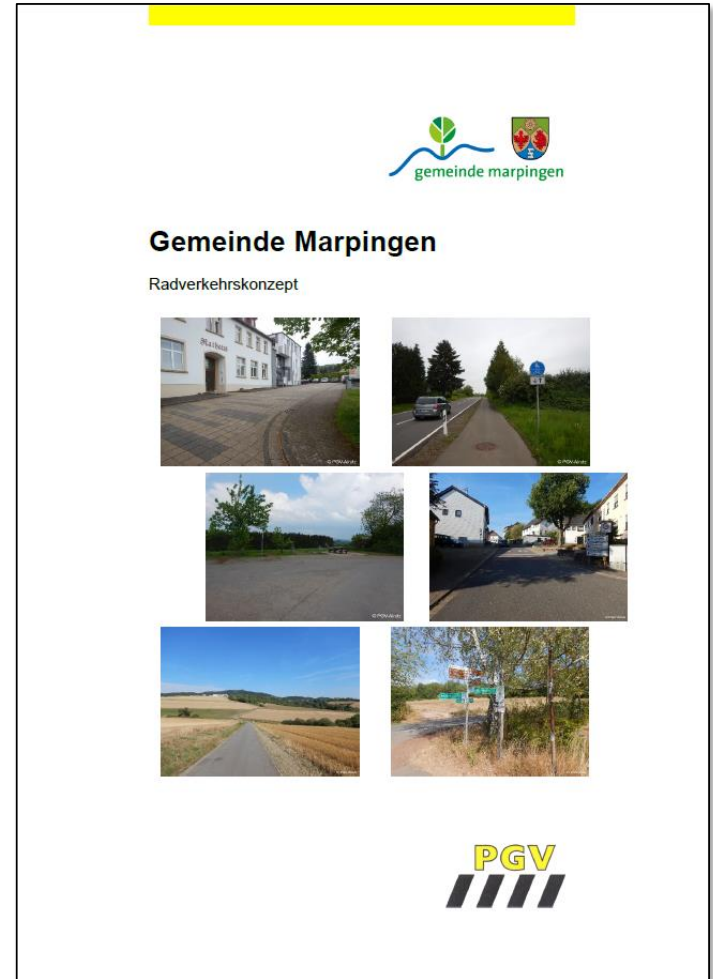
Jonas Göber B.A.

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR, Hannover



Themenfelder und Inhalte des Konzeptes

- Rahmenbedingungen und Grundlagen
 - Ausgangslage, Vorgehen und Zielsetzung
 - Gründe zur Förderung des Radverkehrs
 - Derzeitige Situation zum Radfahren in Marpingen
 - Netzkonzeption
 - Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur
 - Aussagen der Richtlinien und generelle Aspekte
 - Handlungsschwerpunkte
 - Maßnahmenkataster (Anlagenband)
 - Fahrradparken und Verknüpfung
 - Umsetzungsstrategie und Empfehlungen
- **Gesamtstrategie für den Radverkehr in Marpingen**



Radverkehrskonzept Gemeinde Marpingen – Vorgehen

- Bestandsaufnahme
 - Auswertung vorhandener Unterlagen
 - Auftakttermin mit der Gemeinde
 - Befahrungen vor Ort mit dem Rad
 - Entwickeln und Abstimmung einer gesamtgemeindlichen Netzkonzeption
 - Öffentlicher Workshop – Vorstellung Konzept und Input aus der Bevölkerung
 - Bewertung der Infrastruktur und Ableitung Handlungsbedarf
 - Maßnahmenkonzeption im Radverkehrsnetz
 - Weitere Handlungsfelder:
Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen (Fußverkehr, ÖV), Fahrradparken
-
- Ständige Abstimmung mit der Gemeinde
 - Einbindung Bevölkerung über einen Workshop
 - Öffentliche Abschlussveranstaltung (muss noch terminiert werden)



Ziele des Radverkehrskonzeptes

- **Steigerung der Fahrradnutzung, v.a. im Alltag**
- **Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes für die Zukunft**
- **Gewährleistung von Spaß und Sicherheit beim Radfahren**
 - Aufgreifen und Weiterentwickeln vorhandener Ansätze und neuer Aspekte (u.a. Fortschreibung RVP Saarland, Konzeptionen der Nachbarkommunen)
 - Ableiten des Handlungsbedarfs zur Förderung des Radverkehrs für einen längerfristigen Zeitraum (z.B. 10 Jahre)
 - Vorschläge zur Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen (Fußverkehr, ÖPNV) und zum Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)
- **Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen Aktivitäten**
- **Zukunftsweisende Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung**



Netzkonzeption – Grundlagen

- **Radverkehrsnetz – kurze Erklärung:**

- Empfohlene Verbindungen
- Möglichst optimaler Fahrkomfort und Sicherheit für Radverkehr
- Soll den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen gerecht werden
- Grundlage für die Festlegung des Handlungsbedarfes für den Radverkehr
- Nicht jede gut nutzbare Wegebeziehung, nicht jeder Radweg ist automatisch Netzbestandteil

- **Wozu braucht man es?**

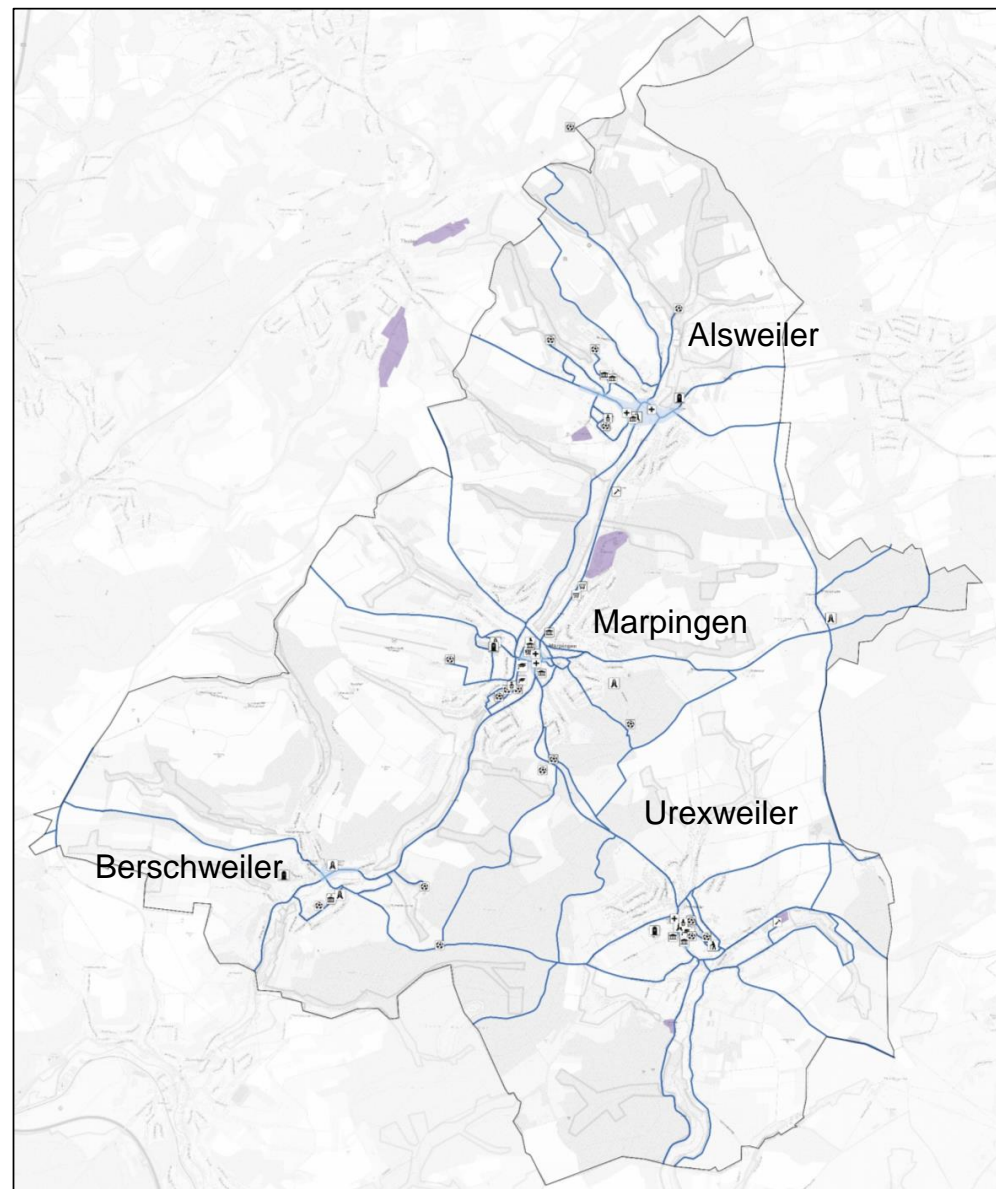
- Angemessene Berücksichtigung des Radverkehrs bei verkehrlichen und städtebaulichen Vorhaben
- Grundlage für notwendige Abstimmungen mit Trägern öffentlicher Belange
- Zielgerichtete Verwendung der Haushaltsmittel und Beantragung von Fördermitteln
- Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Fahrradstadtplan)
- Abstimmung mit weiteren Baulastträgern und den Nachbarkommunen

➤ **Ein Radverkehrsnetz besteht nicht nur aus Radwegen**

➤ **Ein Radverkehrsnetz ist nicht statisch**

Netzkonzeption für Marpingen

- Berücksichtigung wichtiger kommunaler **Quellen** und **Ziele** des Radverkehrs
(z.B. Ortsteile, Wohngebiete, Bahnhöfe, Schulen)
 - Berücksichtigung **bestehender Netze** bzw. **Routen**
(z.B. LRVN, ISEK, Touristische Routen, Planungen der Nachbarkommunen)
 - Berücksichtigung **Topografie**
 - Fokus auf **Alltagsradverkehr**
- **Netzlänge insgesamt ca. 78 km**



Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur – Grundsätze

Rechtliche Rahmenbedingungen

- **Radverkehr ist Fahrverkehr** und ist deshalb im Regelfall in den Fahrbahnquerschnitt zu integrieren.
- **Nachvollziehbare Regelungen**
 - Hauptverkehrsstraßen mit starkem Kfz-Verkehr möglichst durchgängige Radverkehrsführung
 - Führungskontinuität verbessert die Akzeptanz
 - Eindeutige Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten
- Radverkehr der Zukunft berücksichtigen: mehr, breiter, länger, schneller, ...



Maßnahmenkonzeption – Dokumentation


- Netzlänge: ca. 78 km (131 Einzelabschnitte)
- Maßnahmenempfehlungen für 71 Abschnitte
- Einordnung in Prioritäten nach verkehrssicherheitstechnischen Belangen
 - Stufe 1 (Hohe Priorität)
Zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig
 - Stufe 2 (Mittlere Priorität)
Anzustrebende Verbesserungen, die der Erreichung des angestrebten Standards dienen
 - Stufe K (Kleinstmaßnahmen)
Ohne großen Aufwand zu realisieren oder Prüfaufträge
- Kostenschätzung für einzelne ausgewählte neuralgische Punkte

Brunnenstraße, Gartenstraße | 014

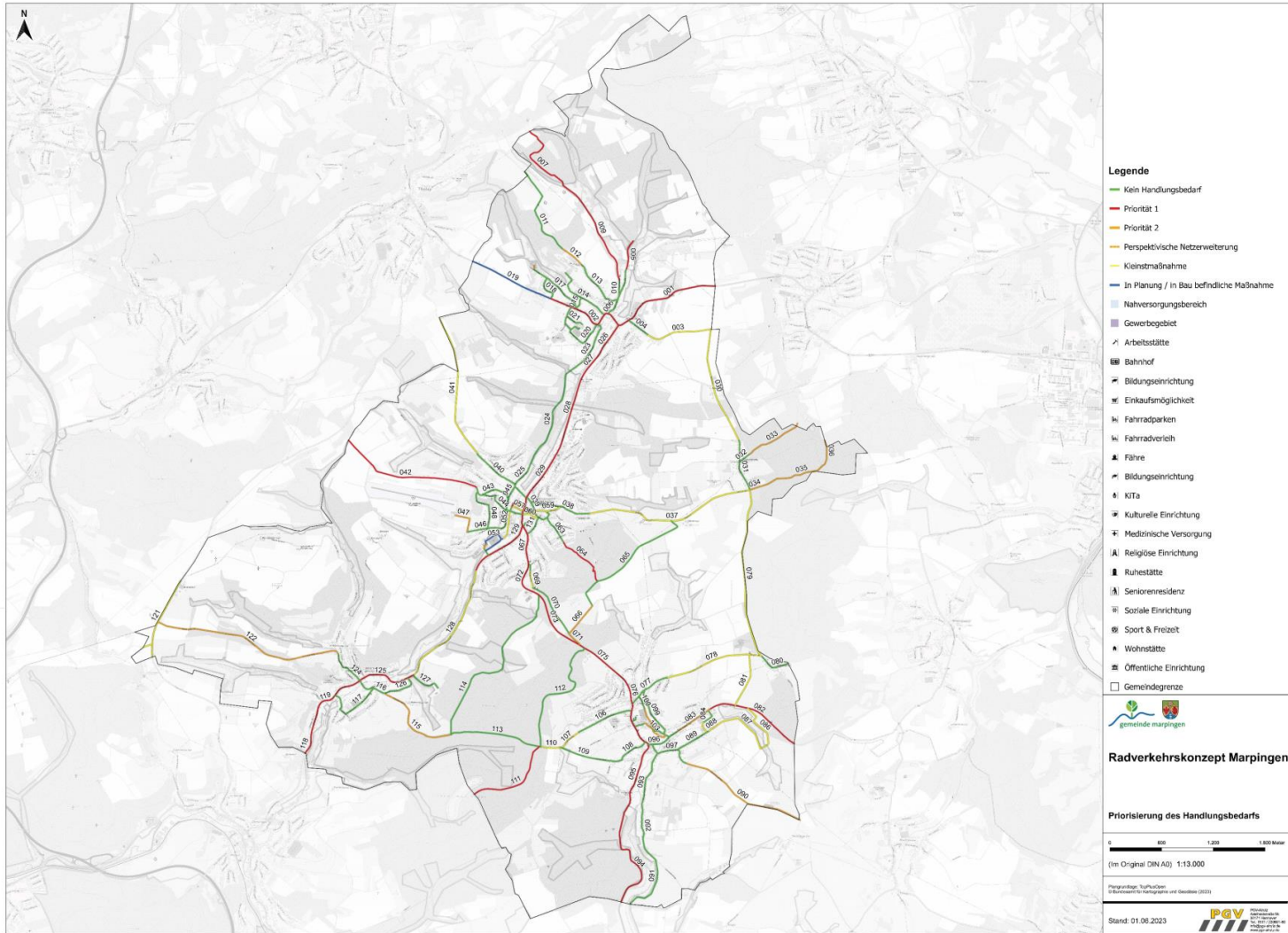




Allgemein		Bestand	
Strecke von	Tholeyer Straße (B269)	Breite	—
		Belag – Zustand	Asphalt – gut
Strecke bis	Sporthalle Alsweiler	ruhender Verkehr	nicht vorhanden
Länge	750 m	zul. Geschw.	Tempo-30-Zone
Klassifizierung	Gemeindestraße	DTV (SV, Jahr)	—
Ortslage	innerorts		
Baulasträger	Gemeinde		
Führungsform	Mischverkehr		
Problemstellung	Kein Mangel		
Hinweise	—		
Planung			
Maßnahme	Kein Handlungsbedarf Ggf. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen prüfen.		
Priorität	—		

Stand 06.06.2023
Radverkehrskonzept Gemeinde Marpingen


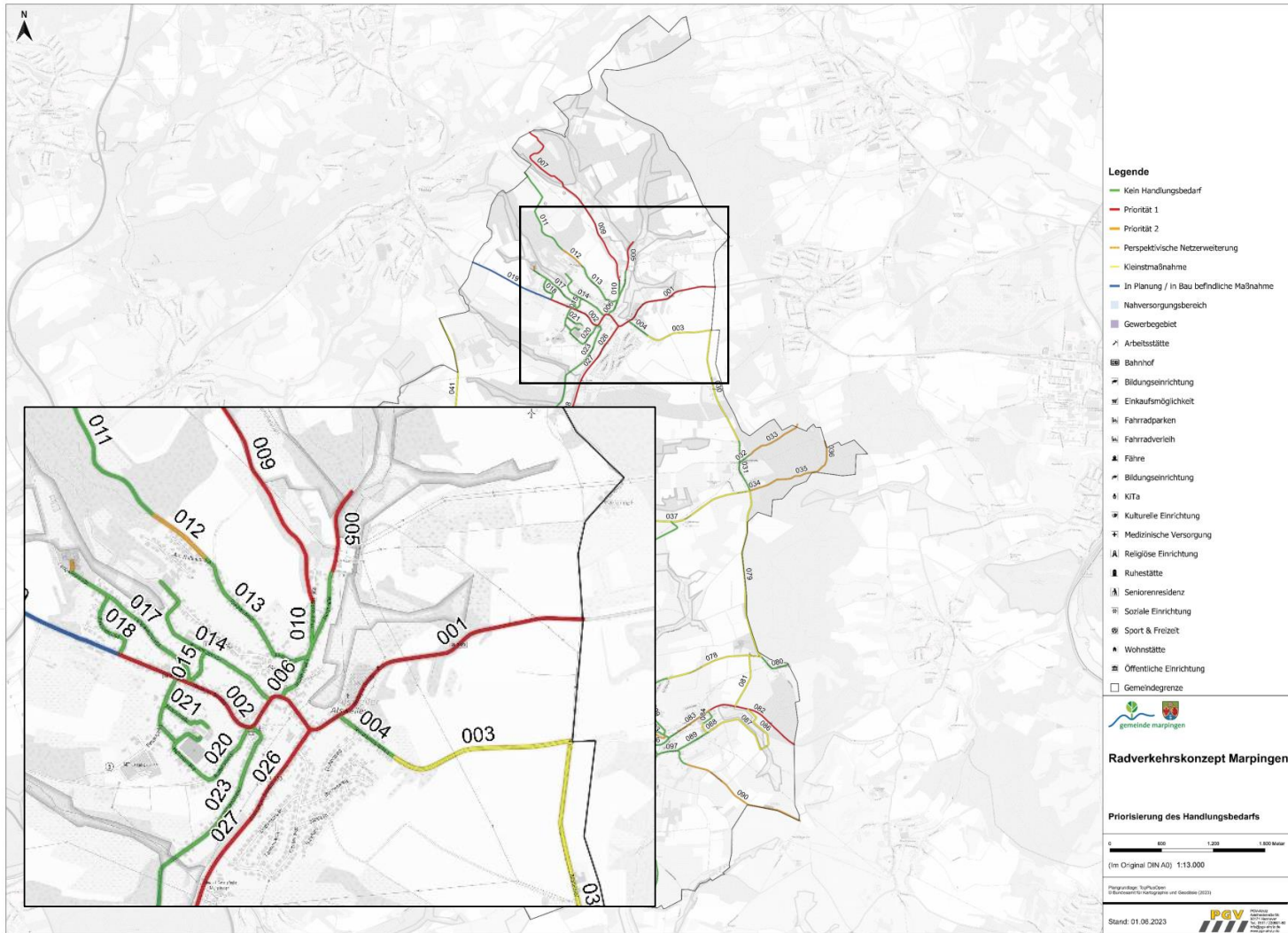
Maßnahmenkonzeption – Dokumentation



Handlungsbedarf im Netz:

61x kein Handlungsbedarf	31,4 Km
27x Hohe Priorität	20,2 Km
18x Mittlere Priorität	9,1 Km
22x Kleinmaßnahmen	15,4 Km
3x In Planung	1,5 Km

Maßnahmenkonzeption – Dokumentation



Handlungsbedarf im Netz:

61x kein Handlungsbedarf	31,4 Km
27x Hohe Priorität	20,2 Km
18x Mittlere Priorität	9,1 Km
22x Kleinmaßnahmen	15,4 Km
3x In Planung	1,5 Km

Lösungsansatz für enge Straßenräume – z.B. die Ortsdurchfahrten

- Breite mind. **7,50 m**:
Beidseitig Markierung von **Schutzstreifen** in
Regelmaß, ggf. zzgl. Sicherheitstrennstreifen zum
ruhenden Verkehr
- Breite **> 6,0 m** und **< 7,50 m**:
**Kombination Piktogrammreihe + Schutzstreifen
oder alternierende Schutzstreifen**, ggf. zzgl.
Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr
- Breite **< 6,0 m**:
Beidseitig Markierung von **Piktogrammreihen**
- **Abstimmung** mit dem **Baulastträger** (i.d.R. Lfs)
notwendig.
Lösungsansatz der alternierenden Schutzstreifen in
den **Standards des Radverkehrsplans** (zur Zeit in
der Fortschreibung) enthalten.



Gestaltung von Ortseingängen

Problemstellung:

- Übergang von einer einseitigen Zweirichtungsführung außerorts in eine richtungstreue Führung innerorts
- Querungsbedarf mit z.T. längeren Wartezeiten und/oder Konflikten mit Kfz-Verkehr
- Bei Workshop häufig genannte Problemsituation im Gemeindegebiet

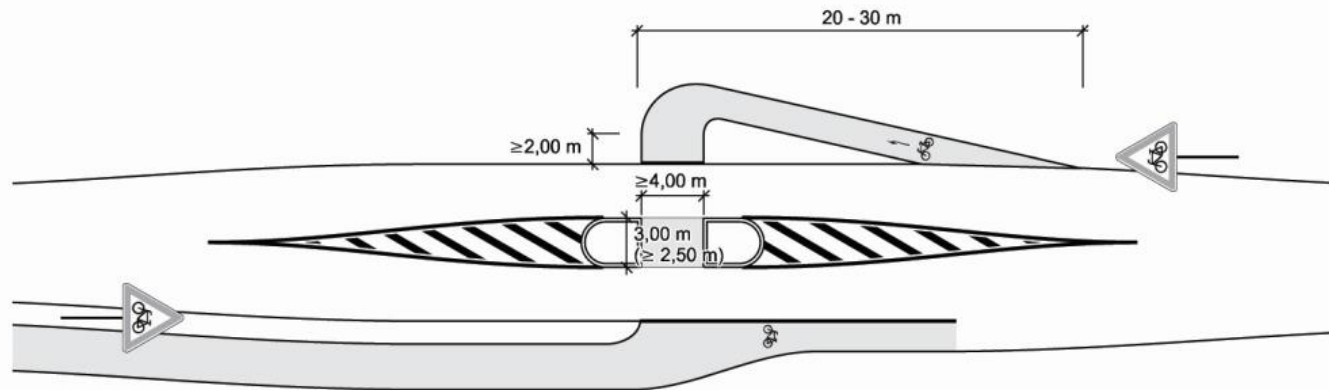


Gestaltung von Ortseingängen

Lösungsansatz:

Einrichtung einer Mittelinsel am Ortseingang, entweder baulich oder deutlich auf der Fahrbahn markiert.

- Positiver Nebeneffekt:
Durch Verschwenkung der Fahrbahn auch Geschwindigkeitsreduzierung im Ortseingangsbereich



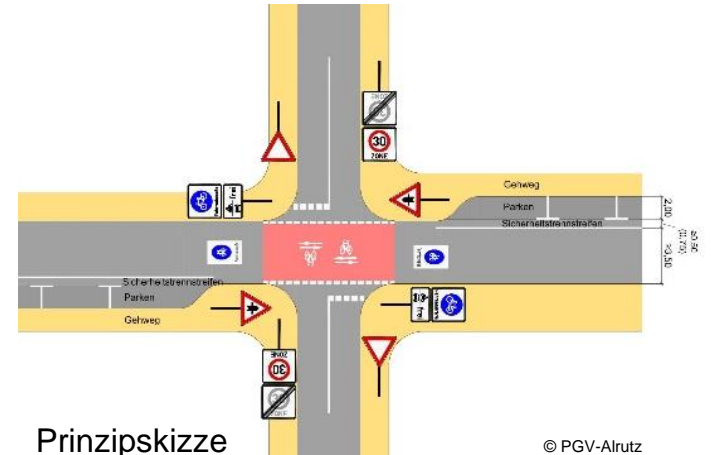
Lösungsansatz Fahrradstraße

Gemäß VwV-StVO:

Fahrradstraßen können eingerichtet werden, auf Straßen mit einer hohen **oder** zu erwartenden **hohen Fahrradverkehrsdichte**, einer **hohen Netzbedeutung** für den Radverkehr **oder** auf Straßen von lediglich **untergeordneter Bedeutung** für den Kraftfahrzeugverkehr.

Empfehlungen:

- Verdeutlichung der Führungsform durch einheitliche Markierung („**corporate design**“)
- Nach Möglichkeit ggü. einmündenden Straßen **bevorrechtigt**.
- **Modale Filter** zur Reduzierung Kfz-Durchgangsverkehr



Lösungsansatz Fahrradstraße

- Im Schulumfeld
 - Straße am Schulzentrum Marpingen, Im Brühl (Urexweiler)
- Als wichtige Achse innerorts
 - Im Langgarten, Auf Weißmauer (Berschweiler)
- Als Verbindung außerorts zwischen Ortsteilen
 - Haydnstraße (Marpingen), Habenichts (Urexweiler)



Vz 244.1 StVO



Straße am Schulzentrum

© PGV-Alrutz



Im Langgarten

© PGV-Alrutz



Haydnstraße

© PGV-Alrutz

Beispiel Wegequalitäten

- Belagsqualitäten v.a. auf Wirtschaftswegen oder selbständigen Wegeverbindungen zum Teil sehr schlecht
 - Wegeausbau bzw. Belagserneuerung nötig
 - v.a. bei Steigungen/Gefälle sicherheitsrelevant
- Belag nach Möglichkeit Asphalt
- Wassergebundene Decke auch möglich – wenn gut und regelmäßig instand gehalten



Fahrradparken und Verknüpfung

Bestand:

- Vereinzelt Anlagen im Gemeindegebiet vorhanden, oftmals nicht anforderungsgerecht
- Keine Anlagen an Bushaltestellen
- Keine Mitnahmeangebote in Bussen

Handlungsbedarf:

- Neuinstallation anforderungsgerechter Rahmenhalter an wichtigen öffentlichen Zielen des Radverkehrs (z.B. Ortsmitten)
- Austausch vorhandener Vorderradklemmen
- Ausstattung der Bushaltestellen (mit Umsteigefunktion) mit Rahmenhaltern
- Weitergehende Angebote zum Fahrradparken für „wichtige Bushaltestellen“
- Mitnahmemöglichkeiten in Bussen schaffen



Umsetzungsstrategie und Empfehlungen

- Aufstellen eines konkreten Maßnahmenprogramms für zwei Jahre sowie eines Handlungsprogramms für einen mittelfristigen Zeitrahmen
 - Festlegen der Maßnahmen, die in diesem Zeitraum mit eigenen Mitteln realisiert werden können
 - Fördermittel akquirieren
- Mit öffentlichkeitswirksamen, kurzfristigen Maßnahmen Signale setzen, z.B.
 - Verbesserung der Orientierung durch Piktogramme,
 - Einrichten von Fahrradstraßen,
 - Verbessern der Situation zum Fahrradparken an Bushaltestellen
- Abstimmung
 - Frühzeitig Gespräche mit anderen Baulastträgern führen (Ortsdurchfahrten, Ortseingänge, ...)
 - Netzentwicklung mit Lk St. Wendel bzw. Nachbarkommunen abstimmen
- Budget für Kleinmaßnahmen ohne feste Zuordnung für schnelles, bedarfsorientiertes Handeln
- Intensive Öffentlichkeitsarbeit (jährliches Budget bereitstellen) – Mitgliedschaft AGFK

➤ **WICHTIG: Bereitstellen personeller & finanzieller Ressourcen**



Vielen Dank für Ihr Interesse

**Dipl.-Ing. Heike Prahlow
Jonas Göber, B.A.
Christoph Herrmann B.A.**

**Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover
Telefon: 0511 – 220 0601 80
www.pgv-alrutz.de**

