

2021/52/650-01

öffentlich

Beschlussvorlage

650 - Hochbau

Bericht erstattet: Axel Thös, Verkehrsplaner



Vorstellung des Radverkehrskonzeptes 2021 der Stadt Homburg

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Stadtrat (Entscheidung)	14.10.2021	Ö

Beschlussvorschlag

Das Radverkehrskonzept und dessen Umsetzung wird beschlossen

Sachverhalt

Im Februar 2020 hat der ständige Vergabeausschuss die Verwaltung damit beauftragt ein Radwegekonzept für das gesamte Stadtgebiet Homburg von dem Verkehrsplanungsbüro Axel Thös aus Saarbrücken erarbeiten zu lassen.

Zur Finanzierung der Planungskosten wurde beim Ministerium Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr im Förderprogramm regionaler Klimaschutzprojekte ein Förderantrag mit den Planungskosten von 38.635,- Euro eingereicht.

Im Zuschussbescheid vom 13. Februar 2020 wird die Übernahme von rd. 80% der Planungskosten mit insgesamt rd. 31.000,00 Euro zugesagt.

Im Rahmen der Bearbeitungsphase ergab sich ein loser Arbeitskreis unter dem Vorsitz der hauptamtlichen Beigeordneten Christine Becker. Weiterhin waren beteiligt, die Fahrradbeauftragten Ute Kirchhoff, Vertreter des Arbeitskreises Pro Fahrrad Homburg inkl. der interessierten Bürger, die Ortspolizeibehörde sowie natürlich das Planungsbüro Axel Thös und der Radwegebeauftragte Stephan Bentz. Teilweise und je nach Erfordernis waren weiterhin beteiligt, die Abteilung Stadtplanung, Vertreter des Saarpfalzkreises und der Landesbetrieb für Straßenbau.

Mit diesem breit aufgestellten Teilnehmerfeld konnten wichtige Erfahrungen und Hinweise in die Planung einfließen.

Zur weiteren Untersuchung der konkreten Probleme und Gefahrenstellen wurde von Abteilung 650 zusätzlich eine Umfrage bei allen Schulen im Stadtgebiet durchgeführt.

Nach reger Beteiligung konnten im Rahmen der Auswertung weitere Probleme und Problemstellen durch diese Alltagsradfahrer konkretisiert werden und den Maßnahmenkatalog mit wichtigen Lösungsvorschlägen ergänzen.

Aus dem vorgelegten Radwegekonzept ergibt sich ein Gesamt-Maßnahmenkatalog der über zehn Jahre, jedoch zusammenhängend abgearbeitet werden soll.

Das geschätzte Investitionsvolumen zur Umsetzung aller Einzelmaßnahmen beträgt rd. 4,4 Mio Euro.

Die Verwaltung schlägt vor, wie in Tabelle 21 des Radwegekonzeptes vorgeschlagen zu verfahren.

Darin wird die Umsetzung gemäß Maßnahmenprioritäten vorgeschlagen.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist jeweils im Einzelfall die Beteiligung fremder Baulastträger und Fördermittel des Bundes.- oder Landes aktuell zu prüfen.

Anlage/n

- 1 Bericht-v4-438-v2_Teil1 (öffentlich)
- 2 Bericht-v4-438-v2_Teil2 (öffentlich)
- 3 Ber-RVK_Anlage-01 (öffentlich)
- 4 Ber-RVK_Anlage-02 (öffentlich)
- 5 Ber-RVK_Anlage-03 (öffentlich)
- 6 Ber-RVK_Anlage-04_A2 (öffentlich)
- 7 Ber-RVK_Anlage-05_A4_vers2 (öffentlich)
- 8 Ber-RVK_Anlage-06_HR-Rblatt-v2 (öffentlich)
- 9 Ber-RVK_Anlage-07_NR-Rblatt-v2 (öffentlich)
- 10 Ber-RVK_Anlage-08_HR-Kat-v2 (öffentlich)
- 11 Ber-RVK_Anlage-09_NR-Kat-v2 (öffentlich)
- 12 Ber-RVK_Anlage-10_HR-MaBl-v2 (öffentlich)
- 13 Ber-RVK_Anlage-11_NR-MaBl-v2 (öffentlich)
- 14 Ber-RVK_Anlage-12 (öffentlich)
- 15 Ber-RVK_Anlage-13 (öffentlich)



Radwegekonzept Homburg



Ein Leitfaden für mehr Radfahren im Alltag

Mai 2021

Erstellung eines Radwegekonzeptes für die Kreisstadt Homburg

Auftraggeber:

Kreisstadt Homburg, Hochbauamt
Am Forum 5
66424 Homburg

Auftragnehmer:

ATP Axel Thös PLANUNG
Brebacher Straße 3
66132 Saarbrücken

Durchführung:

Axel Thös – Projektleitung/-bearbeitung
Niklas März – Projektbearbeitung
Stephan Bentz – Projektbegleitung
Begleitender Arbeitskreis Radverkehr

Lesehinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Begriffen und Worten, die sowohl in männlicher als auch in weiblicher Form verwendet werden, teilweise auf die gendersensible bzw. geschlechtsneutrale Schreibweise, z.B. Bewohner*innen, Einwohner*innen oder Student*innen verzichtet und die sprachgebräuchlichste Form geschrieben. Entsprechende Begriffe und Worte gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter.

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite	
1	EINLEITUNG	1
1.1	Hintergrund und Motivation	1
1.2	Projektaufgabe	2
1.3	Zielsetzung	2
1.4	Projektstruktur	3
1.5	Untersuchungsmethodik	4
2	GRUNDLAGEN	6
2.1	Abgrenzung des Untersuchungsraums	6
2.2	Untersuchungsgrundlagen	8
2.3	Begriffsdefinitionen	9
2.4	Wichtige Neuerungen der StVO-Novelle 2020	12
2.5	Gründe für Fahrrad fahren im Alltag	13
2.5.1	Fahrradgeeignete Entfernungen	14
2.5.2	Fahrradgeeignete Topografie	16
2.5.3	ADFC-Fahrradklima-Test	17
2.5.4	Fahrrad-Monitor Deutschland	18
2.6	Sozio-demografische und verkehrliche Daten	18
2.6.1	Bevölkerungsentwicklung und Einwohnerverteilung	18
2.6.2	Arbeitsplatzangebot	20
2.6.3	Standorte der Bildungseinrichtungen	21
2.6.4	Kfz-Bestandsentwicklung	21
2.6.5	Kfz-Verkehrsaufkommen	22
2.6.6	Fahrrad-Bestandsentwicklung	23
2.6.7	Unfallanalyse	25
2.6.8	Radverkehrsplan Saarland	29
2.7	Radverkehrspotenzial	30
2.7.1	Modal Split	30
2.7.2	Nutzergruppen	33
2.7.3	Schulbefragung zum Radverkehr	34
2.7.4	Quell- und Zielorte des Radverkehrs	37
2.7.5	Radverkehrspotenzial	38

	Seite
3 NETZPLANUNG FÜR DEN RADVERKEHR	39
3.1 Grundlagen der Radnetzplanung	39
3.2 Wegekategorien und Wunschlinien	40
3.3 Radverkehrszielnetz	42
3.3.1 Grundlegende Anforderungen	42
3.3.2 Auswahl der Führungsform	43
3.3.3 Anordnung einer Benutzungspflicht	47
3.3.4 Systematischer Netzaufbau	47
4 ANALYSE DER RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR	50
4.1 Analyseumfang	50
4.2 Gestaltungsstandards für den Alltagsradverkehr	51
4.2.1 Gestaltung der Streckenführungen	52
4.2.2 Gestaltung der Knotenführungen	55
4.2.3 Gestaltung der Überquerungsstellen	57
4.3 Bestandserhebung und Analyseergebnisse	58
4.4 Problembereiche und Konfliktpunkte	61
4.4.1 Fehlende Radverkehrsführung	61
4.4.2 Unzureichende Radverkehrsanlagen	63
4.4.3 Unsichere Radführung an Knotenpunkten	67
4.4.4 Problematische Überquerungsstellen	70
4.4.5 Sonstige Gestaltungsdefizite und Handicaps	71
4.5 Handlungsbedarf	71
5 MASSNAHMENENTWICKLUNG	79
5.1 Grundsätze für die Maßnahmenentwicklung	79
5.2 Abgrenzung der Haupt- und Nebenrouten	80
5.3 Abgrenzung der Maßnahmen	83
5.4 Forderungen der AG Pro Fahrrad Homburg und Bürgerhinweise	85
5.5 Prinzipielle Gestaltungslösungen	86
5.6 Konkrete Gestaltungsvorschläge	87

	Seite
5.7 Maßnahmenplan	95
5.7.1 Hauptrouten HR 11 – HR 12:	98
5.7.2 Hauptrouten HR 21 – HR 22:	99
5.7.3 Hauptrouten HR 31 – HR 32:	99
5.7.4 Hauptrouten HR 41 – HR 45:	100
5.7.5 Nebenrouten NR 11 – NR 12:	100
5.7.6 Nebenrouten NR 21 – NR 25:	101
5.7.7 Nebenrouten NR 31 – NR 34:	101
5.7.8 Nebenrouten NR 41 – NR 49:	102
5.7.9 Nebenrouten NR 51 – NR 54:	102
5.8 Weitergehende Maßnahmen	103
6 UMSETZUNGSKONZEPT	105
6.1. Geschätzte Realisierungskosten	105
6.2 Kosteneffizienz und Fördermöglichkeit	109
6.2.1 Kosteneffiziente Maßnahmen	109
6.2.2 Förder- und Finanzierungsmöglichkeit der Maßnahmen	111
6.3 Priorisierung der Maßnahmen und Umsetzung	112
6.3.1 Priorisierung der Routen und Maßnahmen	112
6.3.2 Umsetzungsfristen	114
7 AKTEURSBETEILIGUNG	115
8 HANDLUNGSEMPFEHLUNG UND AUSBLICK	117

ABBILDUNGEN

	Seite
Bild 1: Online-Information zum Radverkehr im Saarland	3
Bild 2: Ablauf einer Radverkehrsplanung	3
Bild 3: Projektstruktur und Untersuchungsphasen	4
Bild 4: Lage des Untersuchungsraums in der Region Saar-Wespfalz	6
Bild 5: Administrative Einteilung des Stadtgebiets Homburg	7
Bild 6: Unterscheidung des Alltagsradverkehrs nach Aktivitäten	13
Bild 7: Fahrradentfernungen (1 km-Radien) um das Stadtzentrum	14
Bild 8: Fahrradentfernungen (5 Minuten-Isochronen) um das Stadtzentrum	15
Bild 9: Höhenprofil Jägersburg – Stadtmitte – Einöd	17
Bild 10: Anzahl verkaufter E-Fahrräder pro Jahr 2007 - 2019	24
Bild 11: Entwicklung des Fahrradbestands 2005 - 2019	24
Bild 12: Anzahl der getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer 2019	26
Bild 13: Unfälle mit Radfahrenden im Jahr 2019	27
Bild 14: Unfälle mit Radfahrenden 2017 – 2019 nach Stadtteilen	27
Bild 15: Radunfälle im Kreuzungsbereich Gerberstraße/Talstraße	28
Bild 16: Radverkehrsplan Saarland – Ausschnitt Homburg	29
Bild 17: Unterschiede der Wegelängen nach Verkehrsmitteln	32
Bild 18: Weg-Zeit-Vergleich nach Verkehrsmitteln	32
Bild 19: Wohnortverteilung der Schüler	34
Bild 20: Erforderliche Radverbindungen im Schülerverkehr	35
Bild 21: Gründe gegen die Fahrradnutzung im Schülerverkehr	35
Bild 22: Streckenwünsche und Problemstrecken im Schülerverkehr	36
Bild 23: Modal Split im Schülerverkehr	36
Bild 24: Ablauf der Radverkehrsplanung	39
Bild 25: Quell- und Zielorte im Wunschliniennetz	41
Bild 26: Festlegung des Führungsprinzips nach Belastungsklassen	44
Bild 27: Breitenanforderung an gemeinsame Geh-/Radwege	45
Bild 28: Geschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen	46
Bild 29: Systematik des Zielnetzes	48
Bild 30: Radverkehrszielnetz	49
Bild 31: Knotenführungsprinzip	56

	Seite
Bild 32: Überquerungsstellen an Ortseinfahrten	57
Bild 33: Überquerungshilfe ohne Signalisierung an Ortseinfahrten	58
Bild 34: Beispiele der Analyseformulare für Streckenabschnitte	59
Bild 35: Bestehende Radverkehrsinfrastruktur	60
Bild 36: Wegebreiten der bestehenden Radverkehrsanlagen	64
Bild 37: Mängel und Beeinträchtigungen an Netzabschnitten	66
Bild 38: Problembereiche und Konfliktpunkte im Stadtgebiet	72
Bild 39: Handlungsbedarf in der Zuständigkeit des LfS	77
Bild 40: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes	81
Bild 41: Erforderliche Anfahrtsicht auf bevorrechtigte Radfahrende	84
Bild 42: Beschilderung von geöffneten Einbahnstraßen und Sackgassen	84
Bild 43: Anschlusssituation der alternativen Radwegeverbindung in Einöd	88
Bild 44: Querverbindung zwischen Einöd und Saarland-Radweg	88
Bild 45: Alternative Radwegeverbindung entlang der Autobahn A8	89
Bild 46: Einrichtung einer Fahrradzone im Bereich Birkenried	89
Bild 47: Radquerung Neue Industriestraße im Zuge des Saarland-Radwegs	90
Bild 48: Radführung zwischen Fridastraße und Akazienweg	90
Bild 49: Duale Radverkehrsführung am KVP Talstraße – Saarbrücker Straße	91
Bild 50: Radverkehrsführung im Knotenbereich Gerberstraße – Talstraße	91
Bild 51: Alternative Führungsformen im Verlauf der Untere / Obere Allee	92
Bild 52: Möglichkeiten der Straßenraumeinteilung in der Untere Allee	92
Bild 53: Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Am Forum – Am Stadtbad	93
Bild 54: Radverkehrsquerung und Lückenschluss Steinbachstraße in Erbach	93
Bild 55: Radverkehrsführung im Einmündungsbereich Kleinottweilerstraße	94
Bild 56: Radverkehrsquerung im Übergangsbereich Ortseingang Jägersburg	94
Bild 57: Routenbezogene Herleitung des Maßnahmenbedarfs	95
Bild 58: Musterbild eines Routenblatts und Maßnahmenblatts	96
Bild 59: Meldeformular für Mängel im Radwegenetz	115
Bild 60: Präsentationen zu den Koordinierungsgesprächen	116
Bild 61: Pressemeldungen in der Homburger Rundschau	116
Bild 62: Sternfahrt für einen sicheren Schulweg (18.09.2020)	119

TABELLEN

	Seite
Tabelle 1: Einwohner im Stadtgebiet am 01.01.2021.....	19
Tabelle 2: Kfz-Verkehrsaufkommen im Jahr 2006 an Knotenpunkten.....	22
Tabelle 3: Kfz-Verkehrsaufkommen im Jahr 2015 auf Streckenabschnitten.....	23
Tabelle 4: Unfallorte im Radverkehr 2016 – 2019.....	28
Tabelle 5: Verkehrswegekategorien für den Alltagsradverkehr.....	40
Tabelle 6: Vorgeschlagene Breitenmaße für die Radführung.....	53
Tabelle 7: Einsatzbereiche der Führungsformen.....	54
Tabelle 8: Radverkehrsführung bei unterschiedlicher Knotenform.....	55
Tabelle 9: Überquerungsanlagen zur Verkehrssicherung.....	57
Tabelle 10: Fehlende Radverkehrsführungen im Routennetz.....	62
Tabelle 11: Unzureichende Radverkehrsanlagen an Haupt- und Nebenrouten.....	65
Tabelle 12: Knotenpunkte mit unzureichender Radverkehrsführung.....	69
Tabelle 13: Fehlende Überquerungshilfen in den Übergangsbereichen.....	70
Tabelle 14: Handlungsbedarf mit erhöhter Dringlichkeit.....	76
Tabelle 15: Unterscheidung von Routen nach der verkehrlichen Bedeutung.....	79
Tabelle 16: Hauptrouten im Radverkehrszielnetz.....	80
Tabelle 17: Nebenrouten nördlich der Bahnstrecke.....	82
Tabelle 18: Nebenrouten in Homburg Mitte.....	82
Tabelle 19: Nebenrouten in den südlichen Stadtteilen.....	83
Tabelle 20: Aufteilung der Maßnahmenvorschläge nach Stadtbereichen.....	97
Tabelle 21: Aufteilung der Realisierungskosten nach Fristen.....	105
Tabelle 22: Aufteilung der Realisierungskosten nach Baulasträger.....	106
Tabelle 23: Aufteilung der Realisierungskosten nach Routenkategorie.....	106
Tabelle 24: Aufteilung der Realisierungskosten nach Stadtbereichen.....	107
Tabelle 25: Aufteilung der Realisierungskosten nach Baugrenze.....	108
Tabelle 26: Aufteilung der Realisierungskosten nach Maßnahmentypen.....	108
Tabelle 27: Kosteneffizienz von Radverkehrsmaßnahmen.....	110
Tabelle 28: Prioritätswerte der Haupt- und Nebenrouten.....	113
Tabelle 29: Prioritätseinstufung der Haupt- und Nebenrouten.....	114
Tabelle 30: Umsetzungsfristen der Maßnahmen.....	114

ANLAGEN

- Anlage 1 Radverkehrszielnetz
 - 1.1 Quellen und Ziele des Radverkehrs und Wunschlinienverbindungen
 - 1.2 Geschwindigkeit und Kfz-Belastung auf Streckenabschnitten
 - 1.3 Radverkehrs-Zielnetz mit Radrouten
- Anlage 2 Bestandsanalyse
 - 2.1 Verkehrsregelungen und Radführungsformen
 - 2.2 Einhaltung der ERA-Breiten und Netzlücken mit Gefährungspotenzial
- Anlage 3 Problemanalyse
 - 3.1 Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen und Problembereiche
 - 3.2 Streckenabschnitte und Knotenpunkte mit Radverkehrskonflikten
 - 3.3 Streckenabschnitte und Knotenpunkte in der Zuständigkeit des LfS
- Anlage 4 Einteilung des Radverkehrszielnetzes in Haupt- und Nebenrouten
- Anlage 5 Maßnahmenkonzept - Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen
 - 5.1 Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Gerberstraße
 - 5.2 Radverkehrsführung am Kreisverkehr Talstraße
 - 5.3 Radverkehrsführung Untere/Obere Allee (Fahrradstraßen)
 - 5.4 Radverkehrsführung Untere/Obere Allee (Radfahr-/Schutzstreifen)
 - 5.5 Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Ringstr. – Kirrberger Str.
 - 5.6 Radverkehrsführung im Querungsbereich Fridastraße – Akazienweg
 - 5.7 Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Am Forum – Am Stadtbad
 - 5.8 Radverkehrsquerung im Bereich Neue Industriestraße
- Anlage 6 Maßnahmenplan – Routenblätter der Hauptrouten
- Anlage 7 Maßnahmenplan – Routenblätter der Nebenrouten
- Anlage 8 Maßnahmenplan – Maßnahmenkatalog der Hauptrouten
- Anlage 9 Maßnahmenplan – Maßnahmenkatalog der Nebenrouten
- Anlage 10 Maßnahmenplan – Maßnahmenblätter der Hauptrouten
- Anlage 11 Maßnahmenplan – Maßnahmenblätter der Nebenrouten
- Anlage 12 Verkehrszeichenplan Untere/Obere Allee für eine temporäre Fahrradstraße
 - 12.1 Markierung und Beschilderung Abschnitt West
 - 12.2 Markierung und Beschilderung Abschnitt Ost
- Anlage 13 Verkehrszeichenplan zur Radverkehrsführung Kirrberger Straße
 - 13.1 Markierung und Beschilderung Abschnitt Nord
 - 13.2 Markierung und Beschilderung Abschnitt Süd

1 EINLEITUNG

1.1 Hintergrund und Motivation

Die Bedeutung des Fahrradfahrens im Alltag nimmt nach den Jahrzehnten des stetigen Wachstums der Pkw-Motorisierung immer deutlichere Züge an. Fast jeder Haushalt in Deutschland besitzt mindestens ein Fahrrad. Der immer noch zunehmende Verkauf von E-Fahrrädern hat dazu geführt, dass bereits 10 – 15 Prozent der saarländischen Haushalte ein Pedelec ihr Eigen nennen. Anders sieht es dagegen mit der Benutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr aus. Obwohl 50 – 60 Prozent der täglichen Autofahrten innerhalb eines 5 km Radius durchgeführt werden und häufig 70 Prozent der täglichen Wege der Stadtbewohner innerhalb der Stadtgrenzen stattfinden, ist das Fahrrad bislang als Mobilitätsalternative chancenlos. Dabei sind Wege bis 5 km eine klassische Fahrraddistanz, auf denen der Pkw durch das Rad substituiert werden kann. Und das Pedelec hat sogar bis ca. 10 km Reisezeitvorteile gegenüber der Autofahrt.

Die Gründe, die gegen eine Fahrt mit dem Fahrrad für das Erledigen von alltäglichen Dingen sprechen, sind vielfältig. So beeinflussen z.B. die individuelle Einschätzung und das persönliche Mobilitätsverhalten die Fahrradnutzung. Gleichzeitig führen objektiv nachvollziehbare Einflüsse wie die eingeschränkte Verkehrssicherheit durch fehlende oder unzureichende Radverkehrsführungen bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen und nicht angepasster Geschwindigkeit, der Mangel an attraktiven Radabstellmöglichkeiten und an Serviceangeboten rund um das Fahrrad, eine bewegte Topografie oder auch ein zu geringes Augenmerk der Stadt- und Verkehrsplanung für die Belange des Fahrradverkehrs zu den immer noch niedrigen Anteilen des Fahrrades bei der Verkehrsmittelwahl im Alltagsverkehr.

Gerade in den saarländischen Kommunen zeigt sich das Ergebnis der autoorientierten Stadt- und Verkehrsentwicklung der letzten Jahrzehnte sehr deutlich. Das Saarland weist mit 650 Pkw je 1000 Einwohner die höchste Pkw-Dichte der Flächenländer in Deutschland (durchschnittlich 570 Pkw je 1.000 Einwohner). Der annähernd gleichbleibende Zuwachs beim Pkw-Bestand erreicht rd. ein Prozent pro Jahr. Im Saarpfalz-Kreis liegt die Pkw-Dichte im Jahr 2020 sogar bei fast 690 Pkw je 1.000 Einwohner. Für die Stadt Homburg (mit kürzeren Wegen zu den Zielorten und dem Angebot des Stadtbusverkehrs) werden rd. 620 Pkw je 1.000 Einwohner ausgewiesen.¹

In Einheit mit dem dicht ausgebauten Bundes- und Landstraßennetz wuchs die Pkw-Verkehrsleistung fortlaufend. In der Verkehrsmittelwahl erreicht der Pkw (einschließlich Mitfahrer) bezogen auf alle Wege einen Anteil von über 70 Prozent. Dem gegenüber liegt der Fahrradanteil bei den täglichen Wegen nur bei 2 - 3 Prozent (bundesweit durchschnittlich 11 Prozent). Hier zeigen Untersuchungen in Städten, die den Radverkehr verstärkt fördern, dass das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrssystem einen Mobilitätsanteil von bis zu 30 Prozent erreichen kann.

¹ Statistisches Amt des Saarlandes (2020): Statistische Berichte, Kraftfahrzeugbestand am 1. Januar 2020 nach Gemeinden, Heft H I2-j 2019

1.2 Projektaufgabe

Die Kreisstadt Homburg beabsichtigt, für das Stadtgebiet ein neues Radwege- bzw. Radverkehrskonzept zu erstellen. Mit dem Radverkehrskonzept soll insbesondere der städtische Alltagsradverkehr gefördert werden. Entsprechend der problemorientierten Ausrichtung der Untersuchung werden die erweiterte Stadtmitte und der routenbezogene Schülerradverkehr einen Schwerpunkt im Radwegekonzept Homburg darstellen. Nach der beschriebenen Aufgabenstellung wird das Radverkehrskonzept (RVK) Homburg als Entscheidungsgrundlage für Investitionsprogramme und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln dienen. Das RVK Homburg soll somit zu einer Gestaltungsgrundlage für weitere Detailplanungen im städtischen Radverkehr werden.

1.3 Zielsetzung

Für die in den nächsten Jahren angestrebte Entwicklung des Stadtverkehrs auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt ist die Bedeutung des Fahrrades im Alltag zu stärken. Der städtische Radverkehr ist als gleichberechtigtes Verkehrssystem zu gestalten. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs im Mobilitätsalltag erfährt der städtische Radverkehr einen zusätzlichen Schub.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass eine bedarfsgerechte Radverkehrsplanung als Angebotsplanung zu verstehen ist. Das Radverkehrskonzept beschreibt hierbei einen wichtigen Mobilitätsbaustein für einen zukunftsfähigen stadtverträglichen Gesamtverkehr in der Stadt Homburg.

Nach dem Willen des Bundesverkehrsministers soll die StVO-Novelle 2020 mit neuen Regelungen zur Stärkung des Radverkehrs beitragen, „... weil wir die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Fahrradfahrer besser schützen. ... Es ist nicht ein Gegeneinander, sondern ein Miteinander. Und wir müssen eben diejenigen besser schützen, die weniger Schutz um sich haben.“ (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-sachinformationen.html>; download am 23.01.2021)

Eine Förderung erfährt der Alltagsradverkehr auch im Saarland durch unterschiedliche Aktivitäten des zuständigen Verkehrsministeriums. Einen Überblick gibt hierzu die Website der Landesregierung (<https://www.fahrrad.saarland/>).

Das Bestreben soll sein, den Radverkehr als Teil eines multimodalen Stadtverkehrs zu entwickeln, in dem die Radfahrenden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer angesehen werden. Es erfordert quasi einen Paradigmenwechsel in der bisherigen kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung, um den Radverkehr als System zu gestalten und die Vorteile gegenüber anderen Verkehrsarten in der Stadt zu nutzen. Radverkehr ist

- stadt- und umweltverträglich bzgl. Lärm, Luft und Klima
- individuell und flexibel einsetzbar und bietet eine hohe Mobilitätschance für Alle
- effizient nutzbar mit niedrigen Anschaffungs- und Betriebskosten und geringem Flächenbedarf im Vergleich zur Pkw-Nutzung in der Stadt
- ein vollwertiges Alltagsverkehrsmittel mit potenziellen Zeitvorteilen in der Stadt



Bild 1: Online-Information zum Radverkehr im Saarland

Bildquelle: <https://www.fahrrad.saarland/>

1.4 Projektstruktur

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ist der Ablauf für die Erstellung eines kommunalen Radverkehrskonzepts und die Radnetzplanung für den zielorientierten Alltagsradverkehr in Bild 2 schematisch beschrieben. Die für die Radverkehrsuntersuchung gewählte Projektstruktur orientiert sich an dem Ablaufschema.



Bild 2: Ablauf einer Radverkehrsplanung

Quelle: ERA 2010, Bild 2, S9

Das Untersuchungsprogramm zum RVK Homburg umfasst mehrere beauftragte und weitere optionale Bearbeitungsteile. Neben der Sondierung der Grundlagen sind das Radwegenetz und die Radverkehrsführung zu konzipieren sowie ein Maßnahmenplan und ein Umsetzungskonzept zu erstellen. Die in kursiv dargestellten optionalen Module können zur Komplettierung des Radverkehrskonzepts bearbeitet werden (siehe Bild 3).

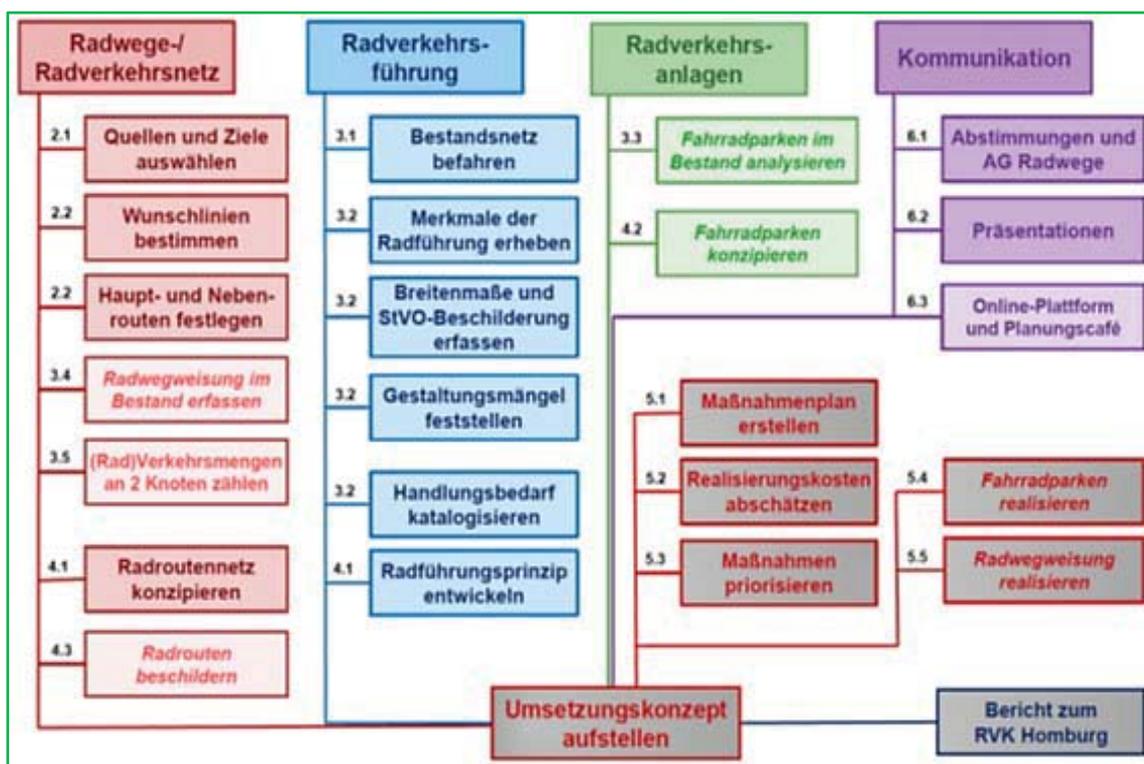


Bild 3: Projektstruktur und Untersuchungsphasen

1.5 Untersuchungsmethodik

Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes für die Kreisstadt Homburg beruht neben der Planungserfahrung auf einer aufgabenspezifischen Kreativität, einer detaillierten Ortskenntnis und einem intensiven Informationsaustausch mit den Projektbeteiligten, die die Untersuchung von der Radverkehrsanalyse bis zum Realisierungskonzept begleiten.

Im Unterschied zu früheren flächenbezogenen Verkehrskonzeptionen basiert das vorliegende Radverkehrskonzept auf einer potenzialorientierten Festlegung von Radroutenverbindungen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen der Nutzergruppen im Alltagsradverkehr.

Der Bearbeitungsauftrag umfasst die folgenden Untersuchungsfelder:

- Ermitteln der Radverkehrspotenziale für Quell- und Zielorte zum Festlegen von Radrouten in einem hierarchischen Radverkehrsnetz im Alltag
- Analyseerhebungen vor Ort zum Feststellen von Mängeln an der Radverkehrsinfrastruktur und zum Ableiten des dringenden Handlungsbedarfs
- Entwickeln von Maßnahmen zur Mängelbehebung mit Berücksichtigung von Nutzergruppen und Dringlichkeiten für die Einordnung nach Prioritätsstufen
- Zusammenstellen der Maßnahmenvorschläge für Radrouten, Streckenabschnitte und Knotenpunkte des Radverkehrsnetzes und Abschätzen des Kostenaufwands
- Priorisieren der Maßnahmen nach ihrer jeweiligen Dringlichkeit und dem zu erwartenden Kostenaufwand für die Maßnahmenrealisierung
- Hinweisen auf ergänzende Konzeptbereiche zum optionalen Komplettieren des Radverkehrskonzeptes

Aufgrund der bestehenden Pandemiesituation konnten verschiedene vorgesehene Projektschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit (siehe Projektstruktur, Pkt. 6.3) bei der Konzepterstellung nicht wie geplant durchgeführt werden. Für die Diskussion der Analysedaten und der Konzeptideen wurden örtliche Akteure und Multiplikatoren (z.B. AG Pro Fahrrad, Fahrradbeauftragte, Kreisverkehrsbehörde, Landesbetrieb für Straßenbau und die Ortspolizeibehörde) in mehreren projektbegleitenden Gesprächsrunden und Ortsterminen einbezogen.

2 GRUNDLAGEN

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsraums

Der Untersuchungsraum des RVK Homburg umfasst das Stadtgebiet der Kreisstadt Homburg. Im Nordosten grenzt Homburg an die rheinland-pfälzische Gemeinde Waldmohr, im Osten und Südosten an die Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land und die Stadt Zweibrücken. Die Nachbargemeinden im Süden und Südwesten sind die Stadt Blieskastel, im Westen die Gemeinde Kirkel und im Nordwesten die Stadt Bexbach.

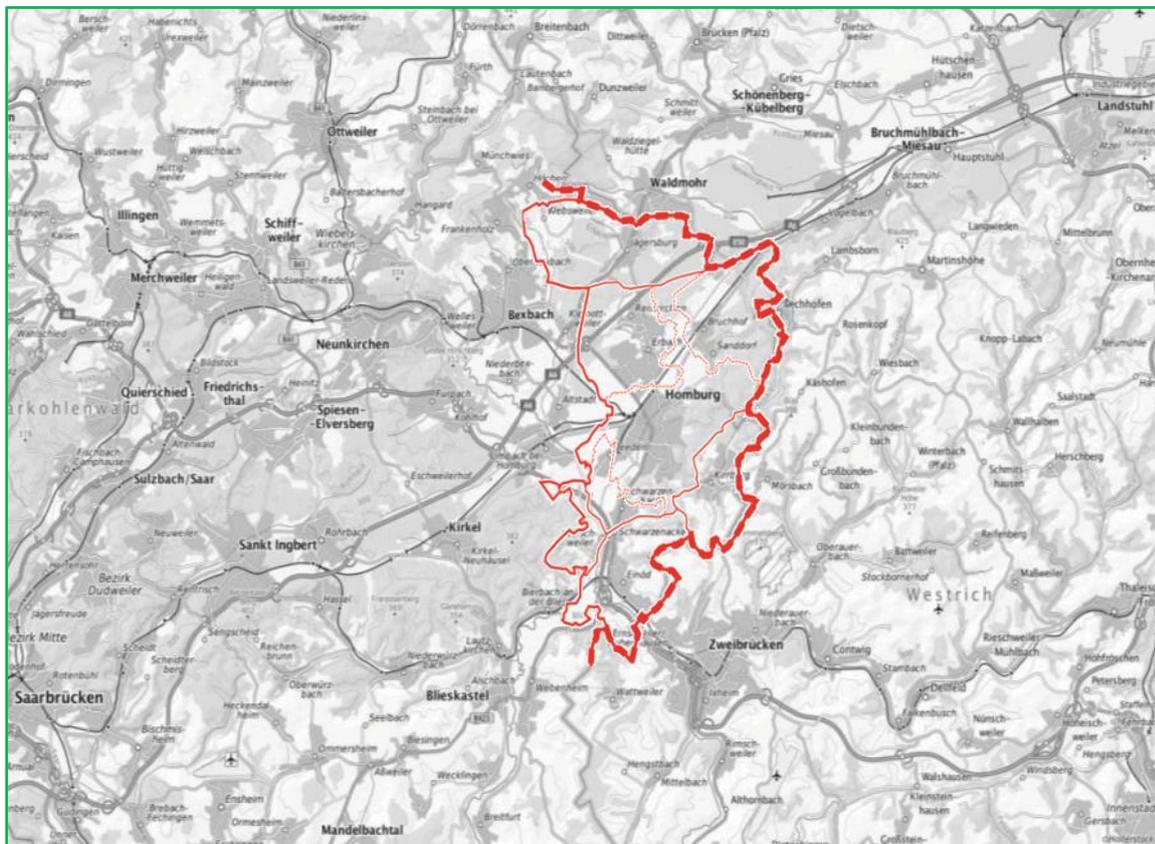


Bild 4: Lage des Untersuchungsraums in der Region Saar-Wespfalz

Bildquelle: <https://maps.openrouteservice.org/> | Leaflet | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017

Die Stadt Homburg setzt sich aus fünf Stadtteilen zusammen:

- Einöd
- Homburg (Mitte)
- Jägersburg
- Kirrberg
- Wörschweiler

Die Stadtteile Einöd, Homburg (Mitte) und Jägersburg bestehen jeweils aus mehreren ehemals selbstständigen Gemeinden oder Gemeindebezirken. In der Untersuchung werden diese mit dem Begriff Stadtbereiche benannt.

Der größte Anteil der Stadtgebietsfläche von ca. 82,6 km² entfällt auf den zentralen Stadtteil Homburg Mitte. Der prägende Stadtteil umfasst sieben der fünfzehn Gemeindebezirke (Beeden, Bruchhof, Erbach, Mitte, Reiskirchen, Sanddorf, Schwarzenbach), die nördlich und südlich der Eisenbahn-Hauptstrecke Saarbrücken – St. Ingbert – Homburg – Kaiserslautern liegen.

Einen Überblick über die Unterteilung des Stadtgebiets gibt die folgende Grafik.



Bild 5: Administrative Einteilung des Stadtgebiets Homburg

Bildquelle: Verwaltungs- und Gemarkungsgrenzen des Saarlandes

2.2 Untersuchungsgrundlagen

Für die Erstellung des RVK Homburg sind die gesetzlichen und verkehrsrechtlichen Grundlagen sowie die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu berücksichtigen. Unmittelbaren Einfluss auf das Radverkehrskonzept haben folgende Literaturquellen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO 2013 / 2017 / Novelle 2020)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO 2001 / 2017), Aktualisierung in Vorbereitung, BMVBS/BMVI
- Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008), FGSV, Heft 121
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006), FGSV, Heft 200
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), FGSV, Heft 284, Aktualisierung in Vorbereitung, erscheint voraussichtlich 2022

Weitere zu berücksichtigende Regelwerke, Hinweise und Empfehlungen der FGSV sowie Planungshinweise zu Musterlösungen verschiedener Aufgabenträger sind:

- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015), FGSV, Heft 321
- Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa 2005), FGSV, Heft 256
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehrsplätzen (2006), FGSV, Heft 242
- Hinweise zur Nahmobilität. Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene (2014), FGSV, Heft 163
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 2011), FGSV, Heft 212
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012); FGSV Heft 201
- Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS 2002), Heft 251
- Hinweise zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen (H EBRA, in Vorbereitung, erscheint voraussichtlich 2021), FGSV
- Hinweise zum Fahrradparken (2012), FGSV Heft 239
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (1998), FGSV, Heft 245 (Aktualisierung in Vorbereitung, erscheint voraussichtlich 2021)
- Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS 1980), FGSV, Heft 330/2
- Einsatzbereiche und Entwurfselemente von Radschnellverbindungen (2019), Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt), Heft V 320
- Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV, in Vorbereitung, erscheint voraussichtlich 2021), FGSV
- Radverkehrshandbuch Radland Bayern (2011), Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
- Leitfaden Markierungslösungen. Einsatz von Markierungslösungen zur Sicherung des Radverkehrs (2019), AGFK Baden Württemberg e.V.
- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg. Musterblattsammlung (2017), Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
- Radnetz Hessen. Qualitätsstandards und Musterlösungen (2020), Hess. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

2.3 Begriffsdefinitionen

Alltagsradverkehr	In dieser Untersuchung wird die Nutzung des Fahrrades für das Erledigen außerhäusiger Aktivitäten im Alltag unter dem Begriff Alltagsradverkehr zusammengefasst. Radfahrten zum Durchführen alltäglicher Fahrtzwecke (Schulbesuch, Arbeiten, Einkaufen u.ä.) können die Pkw-Nutzung im Stadtverkehr teilweise ersetzen.
Benutzungspflicht	Eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage schreibt die Benutzung durch die Radfahrenden (Beschilderung mit Zeichen 237, 240 oder 241 StVO) verpflichtend vor. Nach der VwV-StVO in der Fassung vom 22.05.2017 zu § 2, Abs. 4 StVO soll für eine Radverkehrsanlage nur bei einer konkreten Gefahrenlage eine Benutzungspflicht angeordnet werden. Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen den Gehweg benutzen. Ausnahmsweise darf bei einer nicht möglichen Benutzung (fehlende Befahrbarkeit durch z.B. Oberflächenschäden, Parkhindernisse, fehlenden Winterdienst) davon abgewichen werden. Aber: Bei einer (wg. nicht ausreichender Radwegbreite) zur ERA oder VwV-StVO nicht-konformen Beschilderung bleibt die Benutzungspflicht bestehen. Planerisch wird das Trennungs-/ Separationsprinzip angewendet.
Benutzungsrecht	Radverkehrsanlagen, die hinsichtlich der Breite nicht dem Regelwerk entsprechen, können als nicht benutzungspflichtige Radwege angeboten werden. Es handelt sich um Verkehrsflächen außerhalb der Fahrbahn, die für die Radbenutzung vorgesehen sind. Mögliche Formen sind z.B. Andere Radwege, Busspuren, Gehwege oder Fußgängerbereiche mit Freigabe für Radverkehr durch eine Zusatzbeschilderung mit Zeichen 1022-10 ‚Radverkehr frei‘. Kinder ab dem neunten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen Gehweg benutzen.
Fahrradstraße	Eine Fahrradstraße ist eine Straße, in der die Benutzung der gesamten Fahrbahn auf die Verkehrsart Fahrrad beschränkt wird (echte Fahrradstraße), um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern. Nach § 41 StVO (Vorschriftzeichen) wird mit Zeichen 244.1 der Beginn und mit Zeichen 244.2 das Ende der Fahrradstraße ausgeschildert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist für alle Fahrzeuge auf 30 km/h begrenzt. Sofern weitere Verkehrsarten für die Benutzung der Fahrradstraße (ausnahmsweise) zugelassen werden, ist die Erweiterung des Benutzungsrechts durch ein Zusatzzeichen sinnbildlich darzustellen. Der Kfz-Verkehr muss seine Geschwindigkeit den Radfahrenden anpassen, um diese nicht zu behindern oder zu gefährden.

Fahrradzone	Vergleichbar den Regelungen für eine Fahrradstraße ist das Befahren einer Fahrradzone auf die Verkehrsart Fahrrad beschränkt. Mit Zeichen 244.3 und Zeichen 244.4 werden Beginn und Ende der Fahrradzone ausgeschildert. Durch den räumlichen Quartiersbezug wird es möglich, z.B. alle Schulwege innerhalb eines Quartiers für Rad fahrende Schüler*innen sicherer zu gestalten. Radfahrende haben Vorrang vor weiteren zugelassenen Verkehrsarten.
Freizeitradverkehr	Radfahrten zur Ausübung von Freizeit- und Sportaktivitäten werden unter dem Alltagsradverkehr subsumiert, sofern sie ein festes Fahrtziel (z.B. Sportplatz, Tennishalle, Fitnessstudio, Besuch bei Freunden und Verwandten) haben.
Modal Split	Der Begriff wird für die Verkehrsmittelwahl zur Durchführung von Alltagsaktivitäten verwendet. Es werden der Modal Split für alle Wege (Verkehrsaufkommen einzelner Verkehrsmittel) und der Modal Split für die Verkehrsleistung (Verkehrsnachfrage in Personenkilometer) unterschieden.
Pedelec und e-Bike	Fahrräder mit einem elektrisch angetriebenen Hilfsmotor werden als Elektrofahrräder oder E-Bikes bezeichnet. In Deutschland dürfen Fahrräder mit Hilfsmotor, der bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterstützt, wie Fahrräder betrieben werden. Sie werden Pedelecs (Pedal Electric Cycles) genannt. Erfolgt eine Motorunterstützung bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h, handelt es sich um S-Pedelecs. Diese werden als Kleinkrafträder behandelt, für die eine Fahrerlaubnis, Versicherungs- und Helmpflicht gilt, die Radwegebenutzungspflicht jedoch entfällt. Als e-Bikes werden elektrisch angetriebene Zweiräder zusammengefasst, bei denen im Unterschied zum Pedelec kein Mittretren notwendig ist.
Quell- und Zielverkehr	Die auf die Quell- und Zielorte des Alltagsradverkehrs bezogenen Radfahrten werden als Quell- und Zielverkehr bezeichnet. Als Fahrtquellen werden in dieser Untersuchung Wohnbereiche, Wohnquartiere, Wohnblöcke und größere Wohnhäuser und Wohnheime, als Zielorte Schulen und sonstige Bildungseinrichtungen, Einrichtungen der Stadt- und Kreisverwaltung oder der Universität, größere Einkaufsmöglichkeiten, relevante Industrie- und Gewerbebetriebsstandorte, Bahnhöfe, Haltepunkte und zentrale Haltestellen verstanden.
Radfahrstreifen	Durch die Markierung mit Zeichen 295 (durchgehender Breitstrich) und der Beschilderung mit Zeichen 237 ‚Radweg‘ wird ein Teil der Fahrbahn als Sonderweg für die alleinige Benutzung durch den Radverkehr im Einrichtungsverkehr separiert. Es besteht eine Benutzungspflicht.

Radnetz und Radrouten	Das Radnetz innerhalb des Untersuchungsraums setzt sich aus einer Vielzahl von Radverbindungen, Teilstrecken und Streckenabschnitten zusammen. Nach der funktionalen Bedeutung und dem Nutzerpotenzial werden Hauptrouten, Neben- oder Basisrouten sowie Ergänzungstrecken unterschieden.
Radverkehrsanlage	Als Radverkehrsanlagen (RVA) werden in dieser Untersuchung alle für das Radfahren geeigneten Flächen und Wegeverbindungen verstanden, deren Benutzung erlaubt oder angeordnet ist. RVA werden baulich hergestellt oder durch eine Markierung abgegrenzt. Verkehrsrechtlich besteht für die Radfahrenden eine Benutzungspflicht bei Wegen, die mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sind (Radwege oder Radfahrstreifen in unterschiedlicher Form und Regelung). Es besteht ein Benutzungsrecht, wenn eine Radverkehrsanlage vorhanden ist, die nach der StVO nicht benutzt werden muss (z.B. Anderer Radweg, Schutzstreifen, freigegebener Gehweg, geöffnete Einbahnstraße).
Schutzstreifen	Ein durch Zeichen 340 StVO markierter Bereich der Fahrbahn darf innerorts bis zu einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h nach dem Prinzip der Teil-Separation angelegt werden. Die verbleibende Restfahrbahn muss 4,5 m breit sein, damit der Schutzstreifen für den Begegnungsfall Pkw - Pkw nicht regelmäßig überfahren werden muss, Die Radführung erfolgt im Mischverkehr.
Touristischer Radverkehr	Alle Radfahrten ohne festes Fahrtziel, die überwiegend erlebnisorientiert sind, werden in dieser Untersuchung als Ausflugs-, ein- oder mehrtägiger Urlaubsradverkehr zum touristischen Radverkehr zusammengefasst. Dieser ist aufgrund der Routen- und Streckenwahl (z.B. Erlebnisqualität, autoarme Verkehrsführung, geringere Fahrzeitsensibilität) nicht Untersuchungsgegenstand.
Zweirichtungsradweg	Dem Radverkehr wird auf einem benutzungspflichtigen oder nicht benutzungspflichtigen Radweg entgegen der üblichen Fahrtrichtung (z.B. Benutzung eines links liegenden Radweges in Gegenrichtung) mit Zusatzzeichen 1022-10 ‚Radverkehr frei‘ ein Benutzungsrecht eingeräumt bzw. mit Zeichen 237, 240 oder 241 eine Benutzungspflicht angeordnet. Innerorts sollte grundsätzlich auf eine Benutzungspflicht verzichtet und ein Benutzungsrecht nur ausnahmsweise eingeräumt werden. Außerorts wird eine Benutzungspflicht einseitig angelegter straßenbegleitender Seitenstreifen (für Geh- und Radwege) in der Regel angeordnet. Hierfür soll am Anfang und Ende der angeordneten Radführung eine sichere Querungsmöglichkeit bestehen.

2.4 Wichtige Neuerungen der StVO-Novelle 2020

Die letzte Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 27.04.2020 brachte wichtige Neuerungen, durch die das Realisieren sicherer und attraktiver Verkehrsführungen für den städtischen Alltagsradverkehr erleichtert wird. Mit der Einführung der neuen Verkehrszeichen und Verkehrsregelungen werden zusätzliche Möglichkeiten zur Erhöhung der verkehrssicheren Fahrradbenutzung geschaffen:

- Einrichtung von Fahrradzonen vergleichbar zu Tempo 30-Zonen für zusammenhängende (Wohn)Bereiche oder Wohnquartiere nach den Regeln einer Fahrradstraße, in denen die Radfahrenden gegenüber anderen Verkehrsarten bevorzugt sind (Z 244.3 und Z 244.4)
- Erhöhung des Bußgeldes für das Parken auf Geh- und Radwegen und das Halten in der zweiten Reihe
- Generelles Haltverbot auf Schutzstreifen für Kraftfahrzeuge
- Grünpfeil an Lichtsignalanlagen für den rechtsabbiegenden Radverkehr, der aus einem Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg abbiegt (StVO § 37, Abs.2)
- Markierung von Haifischzähnen (Z 342), um eine Wartepflicht abseits von Bundes-, Land- und Kreisstraßen sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen zu verdeutlichen und die Rechts-vor-Links-Regelung sowie die Vorfahrtregelung mit Z 205 (Vorfahrt gewähren) bzw. Z 206 (Halt! Vorfahrt gewähren) oder bei vorfahrtberechtigten Radschnellwegen leichter erkennbar zu machen
- Nebeneinanderfahren von Radfahrenden wird grundsätzlich gestattet, sofern anderer Verkehr nicht behindert wird (StVO § 2, Abs. 4)
- Parkverbot vor Kreuzungen und Einmündungen in einem Abstand bis 8 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, wenn ein straßenbegleitender baulicher Radweg vorhanden ist (StVO § 12, Abs. 3)
- Verkehrszeichen für Radschnellwege (Z 350.1 und Z 350.2)
- Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen von Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts, wenn mit geradeaus fahrendem Radverkehr zu rechnen ist (StVO § 9, Abs. 6)
- Sinnbild für Lastenfahrräder für das Abstellen bzw. Parken von Lastenfahrrädern auf Parkflächen und in Ladezonen
- Überholabstand für das Überholen von Radfahrenden innerorts von mindestens 1,5 m und außerorts von mindestens 2,0 m (StVO § 5, Abs. 4)
- Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen z.B. an Engstellen (Z 277.1 und Z 281.1)
- Vereinfachung der Durchführung von Verkehrsversuchen mit dem Ziel, den Radverkehr weiter zu entwickeln, für die eine Änderung auf Gesetzesebene in Vorbereitung ist

2.5 Gründe für Fahrrad fahren im Alltag

Für eine Benutzung des Fahrrades im städtischen Alltagsverkehr können eine Vielzahl unterschiedlicher, subjektiver wie objektiver Gründe angeführt werden. Nach dem Umweltbundesamt (UBA) sprechen unterschiedlichste Gründe für das Fahrradfahren. Die Vorteile des Fahrrads sind: schnell – gesund – umweltfreundlich und klimaschonend – sozial gerecht und günstig – flächensparend beim Fahren und Parken – geräuscharm – angesagt und im Trend – stark im Verbund mit dem ÖPNV.

Für eine stärkere Fahrradnutzung im Alltag bietet die Konzentration der mit dem Fahrrad gut erreichbaren Zielorte in der Stadtmitte Homburgs eine günstige Situation:

- Das Stadtgebiet dehnt sich in Nord-Süd-Richtung auf ca. 15,5 km aus. In West-Ost-Richtung beträgt die größte Entfernung ca. 9,6 km. Innerhalb der Stadtgebietsgrenzen kann das Fahrrad gegenüber der Autofahrt bis zu einer Entfernung von ca. 5 km (Fahrrad) bzw. ca. 10 km (Pedelec) Reisezeitvorteile erzielen, wenn die Radverkehrsinfrastruktur und das Radwegenetz optimiert sind.
- Die Stadt Homburg besitzt eine mittelzentrale Einkaufs- und Versorgungsfunktion für die Stadtteile und die nahen Umlandgemeinden. Die Wegeentfernungen innerhalb des mittelzentralen Einzugsbereichs sind mehrheitlich fahrradgeeignet.
- In der Stadtmitte liegen wichtige Schulstandorte von Gymnasien, der Gemeinschaftsschule Robert-Bosch-Schule, der Musik- und Volkshochschule und des Berufsbildungszentrums. Die Schüler-Verkehrsströme können in der Regel auf wenigen Schulradwegen gebündelt werden.
- Die städtische Verwaltung und die Kreisverwaltung des Saarpfalz-Kreises sind in direkter Nachbarschaft an der Straße Am Forum verortet. Als Verwaltungseinrichtungen haben sie einen Vorbildcharakter für die Radverkehrsentwicklung.
- Mehrere große Industrie- und Gewerbebetriebe sind nördlich und südlich der Bahnstrecke angesiedelt. Durch den Schichtdienst können die Pendlerströme der Beschäftigten zeitlich und räumlich gebündelt werden.
- Am Hauptbahnhof kann die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad (als Bike + Ride oder als Ride + Bike) und die Akzeptanz der Fahrradnutzung für alltägliche Fahrtzwecke (Berufspendler, Schulpendler) erleichtert und gefördert werden.



Bild 6: Unterscheidung des Alltagsradverkehrs nach Aktivitäten

Aufgrund der besonders günstigen topografischen Ausgangsbedingungen sprechen gegen eine intensivere Fahrradnutzung im Alltag in Homburg häufig subjektive Gründe. Diese wären z.B. autoorientierte Verhaltensmuster und Mobilitätsgewohnheiten oder eine falsche Einschätzung des tatsächlichen Zeit- und Wegeaufwands für die zurückzulegende Wegstrecke. Eine unzureichende Radinfrastruktur, unvollständige Information und Mobilitätsberatung oder ein zögerlicher Umgang mit den Anforderungen und Wünschen der potenziellen Radfahrenden tun ihr übriges.

2.5.1 Fahrradgeeignete Entfernungen

Die Wohnorte der Radfahrenden (als Fahrtquelle) und die Zielorte einer Fahrradfahrt (Berufsausübung, Schulbesuch, Einkauf u.a.) sind über das Stadtgebiet Homburg auf fünf Stadtteile verteilt. Die innerstädtischen Wegeentfernungen zwischen den Quell- und Zielorten sind grundsätzlich fahrradgeeignet.

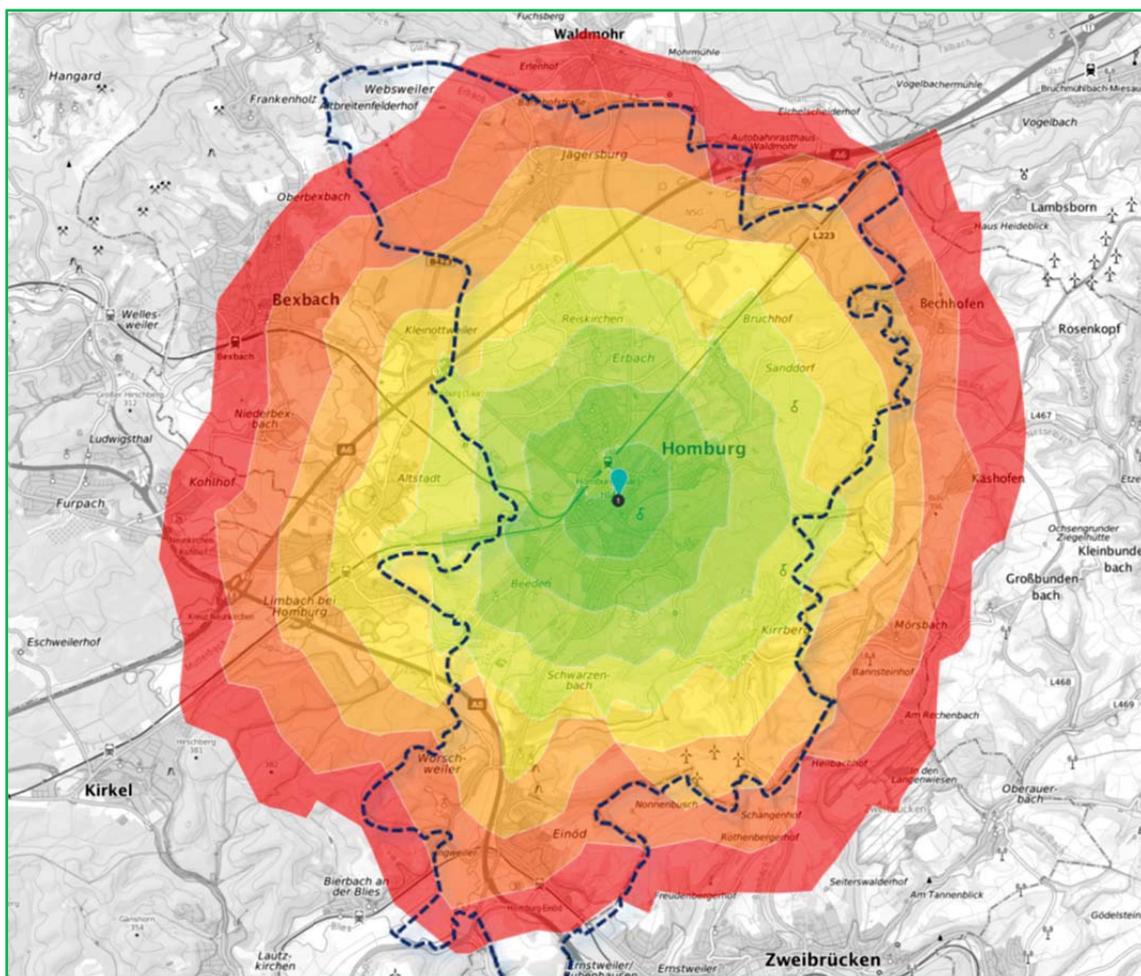


Bild 7: Fahrradentfernungen (1 km-Radien) um das Stadtzentrum

Bildquelle: <https://maps.openrouteservice.org/> Leaflet | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, download: 29.01.2021, eigene Bearbeitung

Die Grafik des ‚8 km Entfernungsradius‘ um den Christian-Weber-Platz macht deutlich, dass innerhalb dieser Wegeentfernung nahezu alle Stadtbereiche von Homburg mit dem Fahrrad zu erschließen sind. Lediglich die nordwestlichen Ortslagen Websweiler und Altbreitenfelderhof liegen außerhalb der Erschließungslinie.

Von der westlichen Stadtgrenze am Zollbahnhof bis zum Christian-Weber-Platz im Stadtzentrum beträgt die Fahrradentfernung nur 2,6 km, aus Richtung Beeden sind höchstens 3,5 km zurückzulegen. Vom Stadtzentrum aus in östlicher Richtung bis zur Stadtgrenze in Bruchhof sind 4,4 km oder nach Sanddorf 3,6 km zu fahren.

In der Nord-Süd-Relation sind die zurückzulegenden Entfernungen entsprechend der Ausdehnung des Stadtgebietes zwar deutlich länger, aber immer noch mit dem Fahrrad und insbesondere mit einem Pedelec gut zu bewältigen. Die Radverbindung von der Stadtgrenze in Einöd (über den Saarland-Radweg) beträgt bis zum Christian-Weber-Platz 8,9 km (über die Direktverbindung entlang der B 423 wären es 8,2 km). Zwischen dem Stadtzentrum und der nördlichen Stadtgrenze in Jägersburg liegen 6,3 km Radentfernung (über die Umfahrung Robert-Bosch-Straße in Erbach 7,2 km).

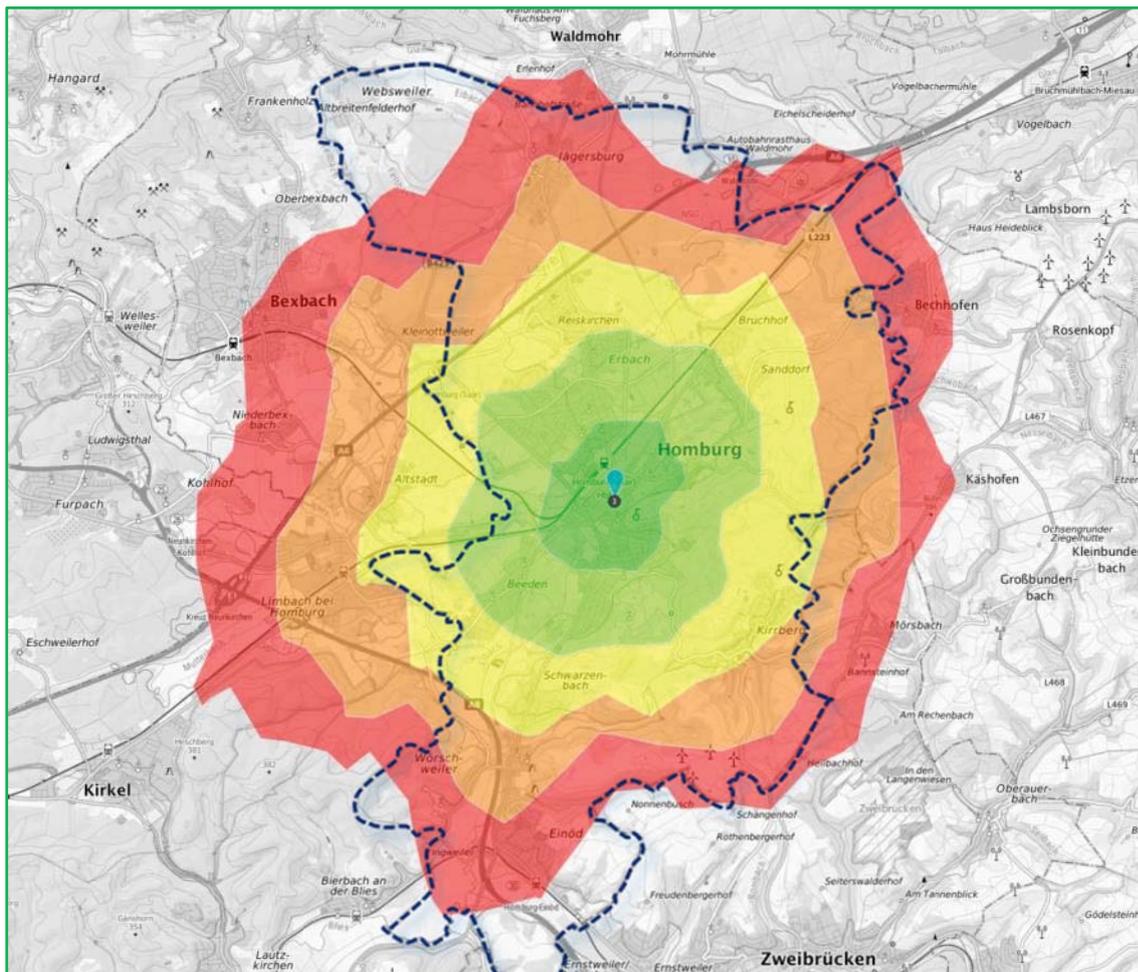


Bild 8: Fahrradentfernungen (5 Minuten-Isochronen) um das Stadtzentrum

Bildquelle: <https://maps.openrouteservice.org/> Leaflet | © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, download: 29.01.2021, eigene Bearbeitung

Das Überprüfen der zeitlichen Entfernungsradien bestätigt die günstige Ausgangssituation.² In einer Fahrrad-Fahrzeit von 25 Minuten ist das Stadtzentrum aus fast allen Wohnbereichen im Stadtgebiet Homburg zu erreichen. Websweiler und Altbreitenfelderhof sowie der östlichste Teilbereich von Einöd liegen jenseits der 25-Minuten-Isochrone. Mit einem E-Bike oder Pedelec könnte der Einzugs- bzw. Erschließungsbereich des Stadtzentrums um ca. 20 – 25 Prozent erweitert werden.

2.5.2 Fahrradgeeignete Topografie

Das gesamte Stadtgebiet ist relativ flach, ohne extreme Höhen und Steigungen, die das Fahrradfahren wesentlich erschweren würden. Bereiche mit größeren Höhendifferenzen sind lediglich die Karlsberghöhen und die Wohnbereiche Altbreitenfelderhof und Websweiler im Nordwesten des Stadtgebietes. Insgesamt herrschen günstige topografische Bedingungen für die Nutzung des Fahrrades im Alltag.

– Bereich Einöd – Ingweiler – Schwarzenacker	220 – 225 m Höhe
– Bereich Stadtmitte (Am Forum - Richard-Wagner-Str.)	225 – 240 m Höhe
– Bereich Erbach – Reiskirchen	240 – 270 m Höhe
– Bereich Kirrberg	240 – 290 m Höhe
– Bereich Bruchhof – Sanddorf	245 – 295 m Höhe
– Bereich Jägersburg	270 – 295 m Höhe
– Bereich Universitätsklinik	250 – 300 m Höhe
– Bereich Altbreitenfelderhof	315 – 325 m Höhe
– Bereich Schlossberg	330 – 340 m Höhe

Für exemplarische Radfahrten in Nord-Süd-Richtung zwischen Jägersburg – Christian-Weber-Platz und Einöd sowie in West-Ost-Richtung zwischen Zollbahnhof – Christian-Weber-Platz und Bruchhof sind mit der Website OpenRouteService Höhenprofile erzeugt worden. Anhand der Höhenentwicklung ist festzustellen, dass die mittlere Gradienten für die betrachteten Radverbindungen bei max. 1 Prozent liegt.

Die beiden folgenden Höhenprofile zeigen die Höhenentwicklung zwischen der Stadtgrenze in Jägersburg und Christian-Weber-Platz und von dort weiter nach Einöd bis zum Abzweig Webenheimer Straße.

– Jägersburg – Stadtmitte:	Höhendifferenz zw. Start- und Endpunkt	70 m
	gefahrte Höhenmeter	104 m
	mittlere Gradienten auf 6,4 km	<1,0 %
– Stadtmitte – Einöd:	Höhendifferenz zw. Start- und Endpunkt	15 m
	gefahrte Höhenmeter	82 m
	mittlere Gradienten auf 8,8 km	<0,5 %

² Bei einem täglichen Fahrzeitbudget von ca. 85 Minuten für das Erledigen aller außerhäusigen Aktivitäten und einer mittleren Wegezähl von 3,4 Wegen pro mobiler Person und Tag ergibt sich eine verfügbare mittlere Wegezeit von 25 Minuten pro Weg. Für die Isochronendarstellung ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit eines ‚Normal-Fahrrades‘ berücksichtigt worden.

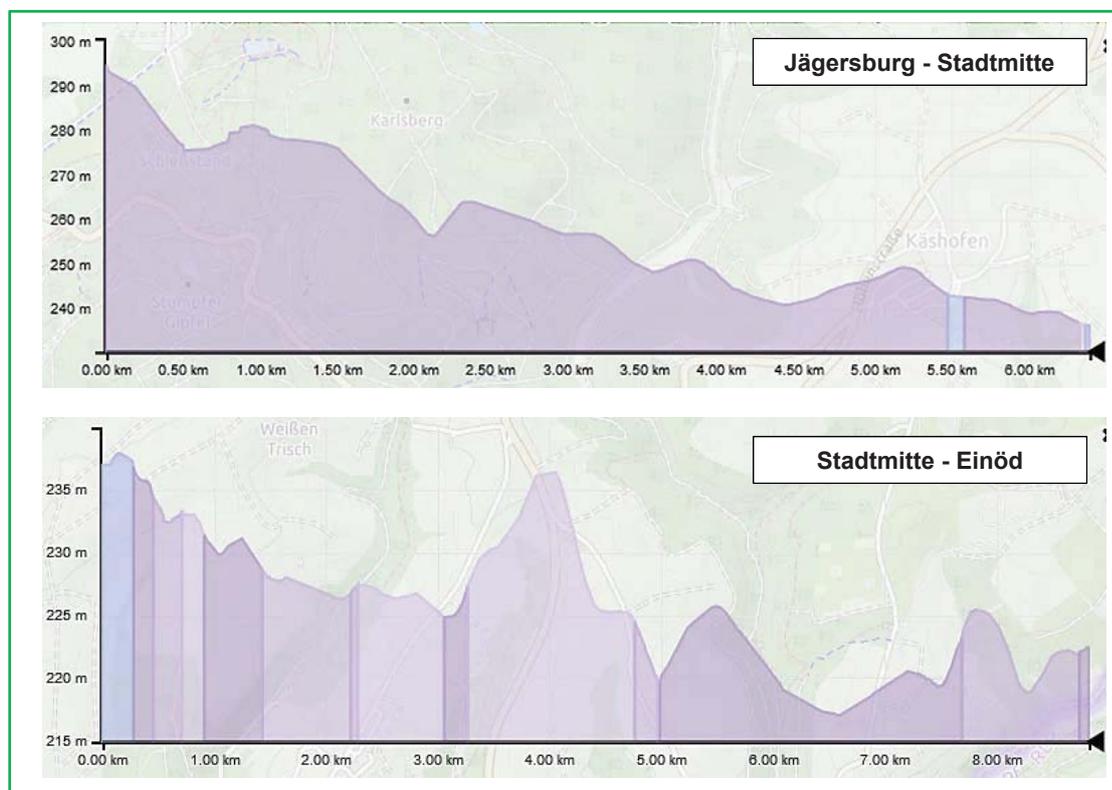


Bild 9: Höhenprofil Jägersburg – Stadtmitte – Einöd

Bildquelle: <https://maps.openrouteservice.org/> Leaflet | Maps © Thunderforest Date, © OpenStreetMap contributors, download: 27.01.2021, eigene Bearbeitung

2.5.3 ADFC-Fahrradklima-Test

Der Fahrradklimatest wird vom ADFC, gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), zweijährig in Kommunen unterschiedlicher Stadtgröße durchgeführt. Am 16. März 2021 wurden die aktuellen Befragungsergebnisse des neuen ADFC-Fahrradklima-Tests 2020 für Homburg veröffentlicht. Wie bereits im letzten Fahrradklima-Test aus dem Jahr 2018 wird die Radverkehrssituation in Homburg als gerade noch ausreichend bis mangelhaft mit der Gesamtnote 4,6 bewertet. Damit gehört der Radverkehr in Homburg unter die letzten 2 % der bundesdeutschen Kommunen in der Ortsgrößeklasse 20.000 – 50.000 Einwohner.

Mit der Befragung zum Radfahren in der Stadt wird die Zufriedenheit der Radfahrenden ermittelt. Neben Meinungsfragen z.B. über die Intensität von Werbung und Pressearbeit werden im Fahrradklimatest Zusatzfragen zum Winterräumdienst und zum Reinigen der Radwege oder zur Verkehrssicherheit gestellt. Andere Fragen beziehen sich auf den Fahrkomfort und die Angebotsqualität der Radverkehrsanlagen.

Eine eher positive Bewertung erhielten die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im ÖPNV und die Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem Fahrrad. Im Vergleich zu anderen Städten wurden die unzureichende Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung und die nicht radverkehrsgerechten Ampelschaltungen negativ beurteilt.

Hervorzuheben ist, dass sich die Einschätzung zum Stellenwert des Radfahrens durch die Fahrradförderung in jüngster Zeit und die zwischenzeitliche Öffnung von mehreren Einbahnstraßen gegenüber dem Jahr 2018 positiv verändert.

2.5.4 Fahrrad-Monitor Deutschland

Alle zwei Jahre wird die subjektive Einschätzung der Radfahrenden in Deutschland mit dem Fahrrad-Monitor online erhoben. Der Fahrrad-Monitor wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) vom BMVI gefördert. Für die letzte repräsentative Online-Studie aus dem Jahr 2019 liegen die Auswerteergebnisse vor. Die sechs wesentlichen Forderungen der Radfahrenden an die Verkehrspolitik zur Förderung des Fahrradverkehrs waren in der Studie:

- Schnellerer Ausbau von mehr Radwegen
- Bessere Trennung der Radführung von den Verkehrsarten Pkw und Fußgänger
- Verstärkte Einrichtung von Schutz- und Radfahrstreifen
- Verbessertes Angebot an sicheren Fahrrad-Abstellanlagen
- Häufigere Einrichtung von Fahrradstraßen
- Verbesserte Befahrbarkeit der Radwege durch gute Beläge

2.6 Sozio-demografische und verkehrliche Daten

Die für den Untersuchungsraum Homburg zusammengestellten radverkehrsrelevanten Grunddaten beschreiben die Entwicklung der Wohnbevölkerung, das Arbeitsplatzangebot, den Schulstandort Homburg und die Pkw- und Fahrradentwicklung. Abschließend werden die Straßenbelastungen im Kfz-Verkehr zusammengestellt.

2.6.1 Bevölkerungsentwicklung und Einwohnerverteilung

Nach den veröffentlichten Bevölkerungsdaten des Statistischen Amtes des Saarlands (StaLa) hat sich die Einwohnerzahl in der Stadt Homburg in den letzten zehn Jahren nur wenig verändert. Im Unterschied hierzu ging die Bevölkerungszahl im Saarpfalz-Kreis um 6 % und im Saarland um 5 % zurück. Für den Stichtag 01.01.2021 weist die Website der Stadt Homburg eine Bevölkerungszahl von 42.721 Bewohnern aus.

Nach dem ‚Wegweiser Kommune‘ der Bertelsmann Stiftung wird sich die Altersstruktur in Homburg bis 2030 deutlich auf die Seite der Senior*innen (plus 40 %) verschieben. Zeitgleich werden die mobilitäts- und berufsaktiven Altersgruppen zwischen 16 – 24 Jahre und zwischen 45 – 64 Jahre um mindestens -20 % an Bedeutung verlieren. (Basis: Bevölkerungsvorausberechnung 2030 bezogen auf 2012).

Der dargestellte Entwicklungstrend wird durch die Entwicklungsprognose des StaLa (Statistische Bericht, Reihe A I 8, Heft Sept. 2015) grundsätzlich bestätigt. Demnach nimmt die saarländische Bevölkerung (bezogen auf 31.12.2013) bis ins Jahr 2060 um rd. -25 - 30 % ab. Die Altersgruppe der Senior*innen legt um 6-10 % zu, während gleichzeitig die berufstätige Bevölkerung um 36 – 42 % abnimmt.

Stadtteil	Gemeindebezirk	Einwohner
Homburg Mitte	Beeden	2.657
	Bruchhof	1.852
	Erbach	12.321
	Lappentascher Hof	200
	Mitte	11.978
	Reiskirchen	1.265
	Sanddorf	1.158
	Schwarzenbach	1.906
Homburg Mitte gesamt		33.337
Einöd	Einöd	2.600
	Ingweiler	155
	Schwarzenacker	630
Einöd gesamt		3.385
Jägersburg	Altbreitenfelderhof	117
	Jägersburg	2.711
	Websweiler	267
Jägersburg gesamt		3.095
Kirrberg	Kirrberg	2.631
Wörschweiler	Wörschweiler	273
Homburg nördlich der Bahnstrecke		16.881
Homburg südlich der Bahnstrecke		25.840
Stadtgebiet Homburg gesamt		42.721

Tabelle 1: Einwohner im Stadtgebiet am 01.01.2021

Die Bevölkerungsprognose 2060 für das Saarland beschreibt einen durchschnittlichen Rückgang der Wohnbevölkerung zwischen 25 und 30 Prozent. Der Bevölkerungsverlust entsteht vor allem in der Altersklasse von 15 – 25 Jahre und von 25 – 65 Jahre. Der Anteil der Jahrgänge ab 65 Jahre erhöht sich hingegen um bis zu 10 Prozent.

Unabhängig vom tatsächlichen Eintreten der Bevölkerungsprognose macht dieser Entwicklungstrend deutlich, dass zukünftig verstärkt die älteren Verkehrsteilnehmer potenzielle Radfahrende sind oder dazu werden.

Die Wohnbevölkerung der Stadt Homburg von knapp 43.000 Einwohnern teilt sich sehr unterschiedlich auf die Wohnquartiere, Stadtbereiche oder die fünf Stadtteile auf. In Homburg Mitte (einschl. Erbach und Bruchhof-Sanddorf) wohnen fast 78 % aller Einwohner. Die bevölkerungsstärksten Stadtbereiche sind die Stadtmitte und Erbach. Die Bahnstrecke Saarbrücken – Kaiserslautern teilt die Stadtfläche in ein nördliches und südliches Stadtgebiet. Südlich der Bahnstrecke wohnen rd. 60 % der Einwohner.

2.6.2 Arbeitsplatzangebot

Die Stadt Homburg bietet ein vielfältiges Spektrum an Arbeitsplätzen im Bereich der Verwaltung, des Einzelhandels und der Dienstleistungen sowie in Industrie-, Gewerbe- und Handwerksbetrieben an. Neben den räumlichen Betriebskonzentrationen ist Homburg Verwaltungssitz der Kreisverwaltung, Mittelzentrum mit zentralörtlicher Versorgungsfunktion und Standort der Universitätsklinik (UKS).

Die größten Betriebs- bzw. Arbeitsplatzstandorte liegen in Homburg Mitte.

– Robert Bosch GmbH	5.460 Beschäftigte
– Universitätsklinik	5.000 Beschäftigte
– INA/Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG	2.700 Beschäftigte
– Michelin Reifenwerke AG	1.350 Beschäftigte
– Bosch Rexroth AG	800 Beschäftigte
– Thyssen Krupp Gerlach GmbH	750 Beschäftigte
– Kreisverwaltung Saarpfalz-Kreis	670 Beschäftigte
– Dr. Theiss Naturwaren	500 Beschäftigte
– Stadtverwaltung Homburg	445 Beschäftigte
– Karlsberg Brauerei GmbH	400 Beschäftigte

Die Breite des Arbeitsplatzangebotes führt zu einer hohen Mobilitätsquote innerhalb der Stadtgrenzen und bedingt verkehrsintensive Beziehungen mit den Städten und Gemeinden im Umland und darüber hinaus. Nach der Arbeitsplatzstatistik des statistischen Landesamtes (StaLa) weist die Stadt Homburg einen positiven Einpendlersaldo für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf. Zu den Nachbarstädten Bexbach, St. Ingbert und Blieskastel bestehen innerhalb des Saarpfalz-Kreises stärkere Pendlerbeziehungen. Nach StaLA, Statistische Berichte A VI 5 Juni 2017³ stellt sich die verkehrsrelevante Situation der Berufspendler wie folgt dar:

– Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	32.144
– darunter Einpendler	22.100
– Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort	15.476
– darunter Auspendler	5.432
– Pendlersaldo Einpendler	16.668
– Binnenpendler (Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort)	10.044

³ Die Pendlerstatistik zum Stichtag 30.06.2017 weist gegenüber der Vorjahresstatistik eine signifikante Abweichung der Einpendlerzahl und eine leichte Verschiebung der Auspendlerzahl für Homburg aus. Die Zahl der Einpendler wurde in Anlehnung an die Statistiken 2015 und 2016 angeglichen.

Zumindest ein größerer Anteil der Binnenpendler kann als potenzielle Nutzer des Fahrrades für den täglichen Arbeitsweg eingestuft werden. Auch die Ein- und Auspendler können teilweise, ggf. durch Verknüpfung mit dem ÖPNV, als potenzielle Fahrradnutzer im Berufsalltag eruiert werden.

2.6.3 Standorte der Bildungseinrichtungen

In den Homburger Gemeindebezirken Beeden, Bruchhof, Einöd, Erbach, Kirrberg und Jägersburg sind acht Grundschulen beheimatet. Alle Standorte der weiterführenden Schulen liegen im Stadtteil Homburg Mitte. Ebenfalls sind die Abendschule, die Volkshochschule und die Berufsbildungseinrichtungen in Homburg Mitte verortet. Bis auf die Gemeinschaftsschule Neue Sandrennbahn liegen alle Schulstandorte südlich der Bahnstrecke.

– Paul-Weber-Schule (BBZ)	1.700 Schüler
– Gymnasium Johanneum	1.100 Schüler
– Saarpfalz-Gymnasium	770 Schüler
– Christian-von-Mannlich-Gymnasium	680 Schüler
– GemS Neue Sandrennbahn	410 Schüler
– GemS Robert-Bosch-Schule	370 Schüler

Auch die medizinische Fakultät der Universitätsklinik liegt in der Stadtmitte.

- 800 Beschäftigte
- 2.000 Studierende

2.6.4 Kfz-Bestandsentwicklung

Seit 2010 ist die Pkw-Motorisierung bis ins Jahr 2020 sowohl bundesweit als auch im Saarland, im Saarpfalz-Kreis und in der Stadt Homburg um rd. 11 % gestiegen. Die Pkw-Dichte erhöhte sich in diesem Zeitraum (im Kontext einer rückläufigen Bevölkerungszahl) im Saarland um 14,2 % und im Saarpfalz-Kreis um 15,6 %. Im Stadtgebiet Homburg konnte die Steigerung der Pkw-Dichte in den letzten 10 Jahren (durch eine annähernd konstante Einwohnerzahl) auf 10,3 % begrenzt werden.

Mit 621 Pkw je 1.000 Einwohner liegt die Pkw-Dichte aber auch in der Stadt Homburg noch fast 10 % über dem bundesdeutschen Durchschnitt. Städte vergleichbarer Größe wie z.B. Dreieich, Weinheim oder Nürtingen weisen eine ähnlich hohe Pkw-Dichte auf. In Neunkirchen, Pirmasens oder Speyer entspricht die Pkw-Dichte dem Bundesdurchschnitt von 570 Pkw je 1.000 Einwohner. In den deutlich größeren Städten, in denen der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur bereits begonnen hat oder eine fahrradfreundliche Stadtgestaltung schon länger betrieben wird, liegt die Pkw-Dichte unter 500 Pkw je 1.000 Einwohner (z.B. Saarbrücken, Tübingen, Karlsruhe oder Münster). In diesen Städten existiert zugleich ein differenziertes ÖPNV-Angebot, das eine Mobilitätsalternative für den städtischen Alltagsverkehr bietet.

2.6.5 Kfz-Verkehrsaufkommen

Aus der städtischen Verkehrszählung im Jahr 2006 sind für einzelne Knotenpunkte und die Knotenzufahrten detaillierte Verkehrsmengendaten vorhanden. In den werktäglichen Verkehrsspitzenstunden weisen die signalgeregelten Kreuzungen und Einmündungen im Zuge der B 423 zwischen dem Autobahnanschluss Homburg und dem Autobahnanschluss Einöd die höchsten Kfz-Belastungen innerhalb der Ortsdurchfahrt auf. Bei Knotenverkehrsstärken von mehr als 900 – 1.000 Kfz/Sph sind verkehrssichernde Maßnahmen für den Radverkehr angezeigt. Knotenbelastungen über 1.600 Kfz/Sph erfordern grundsätzlich ein besonderes Augenmerk für die sichere Führung des Radverkehrs in den Knotenzufahrten und auf den Kreuzungsflächen.

Die Knotenpunkte mit den höchsten Belastungen von mehr als 22.000 Kfz-Fahrten pro Tag sind in Tabelle 2 zusammengefasst. Diese Knotenpunkte weisen hohe, für den Radverkehr unverträgliche Kfz-Verkehrsstärken von ca. 2.000 Kfz/Sph und mehr auf.

Aktuellere Informationen zur Verkehrsbelastung im Homburger Straßennetz liegen aus den Straßenverkehrszählungen des Saarlandes (SVZ) vor, die alle fünf Jahre aktualisiert werden. Diese SVZ-Verkehrsdaten werden jedoch nur an klassifizierten Straßen ermittelt, deren Zählstellen überwiegend außerhalb der bebauten Siedlungsbereiche liegen. Für das zukünftige Radverkehrsnetz können aus der SVZ 2015 lediglich für einzelne Straßenabschnitte die Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr ausgelesen werden.

Die Tagesverkehrsstärken des Kfz-Verkehrs an den klassifizierten Straßenabschnitten liegen auf den Ortsdurchfahrtsstraßen innerhalb der Stadtgrenzen durchgängig über 10.000 Kfz/24h. Daraus ist abzuleiten, dass für diese Streckenabschnitte im zukünftigen Radverkehrsnetz verkehrssichernde Maßnahmen erforderlich sind und die Radführungen Schutzmaßnahmen mindestens in Form der Teilseparation benötigen. In Tabelle 3 sind die belasteten Straßenabschnitte dargestellt.

Knotenpunkt	Kfz/Sph	Kfz/24h	Belastungsklasse
Bexbacher Str. – Richard-Wagner-Str.	3.310	37.925	D
Bexbacher Str. – Saarbrücker Str.	3.245	37.010	D
Zweibrücker Str. – Ringstraße	2.785	32.060	D
Bexbacher Str. – Kaiserstraße	2.620	30.110	D
Richard-W.-Str. – Robert-Bosch-Str.	2.535	28.715	D
Entenweiherstraße – Am Forum	2.515	28.700	D
Bexbacher Str. – Berliner Straße	2.485	28.335	D
Robert-Bosch-Str. - Dürerstraße	1.965	22.355	C-D

Belastungsklasse: A ≤ 1.000 Kfz/Sph | B ≤ 1.600 Kfz/Sph | C ≤ 2.200 Kfz/Sph | D > 2.200 Kfz/Sph

Tabelle 2: Kfz-Verkehrsaufkommen im Jahr 2006 an Knotenpunkten

Streckenabschnitt	Kfz/24h	Belastungsklasse
B 423 Zweibrücker Str. nördlich Ringstraße	27.000	D
B 423 Bexbacher Str. nördlich Richard-Wagner-Str.	24.700	D
L 119 Saarbrücker Str. westlich Pirminiusstraße	19.000	D
L 119 Richard-W.Str. westlich Robert-Bosch-Str.	17.800	C/D
L 118 Robert-Bosch-Str. südlich Dürerstraße	16.800	C
B 423 Hauptstraße in Schwarzenacker-Einöd	16.000	C
B 423 Einöder Straße in Schwarzenbach	15.400	C
L 213 Ringstraße westlich Akazienweg	15.400	C
L 119 Saarbrücker Str. östlich Pirminiusstraße	14.900	B/C
L 118 Hauptstraße in Einöd	14.000	B
L 213 Ringstraße östlich Akazienweg	13.800	B
L 118 Robert-Bosch-Str. östlich Steinbachstraße	12.000	B
L 110 Saar-Pfalz-Str. in Jägersburg	10.500	B

Belastungsklasse: A ≤ 9.000 Kfz/d | B ≤ 15.000 Kfz/d | C ≤ 18.000 Kfz/d | D > 18.000 Kfz/d

Tabelle 3: Kfz-Verkehrsaufkommen im Jahr 2015 auf Streckenabschnitten

2.6.6 Fahrrad-Bestandsentwicklung

Das Radfahren liegt seit vielen Jahren voll im Trend. Die bundesdeutsche Bevölkerung von rd. 83 Mio. Einwohnern besitzt 76 Mio. Fahrräder, was einer durchschnittlichen Bestandsquote von 915 Fahrrädern je 1.000 Einwohner entspricht. Etwa 80 % der bundesdeutschen Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad oder Elektrofahrrad. Durch den in den letzten 10 Jahren kontinuierlich steigenden Verkauf von E-Fahrrädern (vor allem Trekkingbike und Mountainbike) wächst der gesamte Fahrradbestand weiterhin an, während der Anteil der konventionellen Fahrräder ohne Elektroantrieb leicht abnimmt. Durchschnittlich sind die jährlichen Verkaufsmengen von E-Rädern seit 2009 um über 30 % p.a. von 150.000 verkauften E-Rädern auf 1,36 Mio. im Jahr 2019.

In Deutschland ist die Anzahl der Personen ab 14 Jahre, die ein Elektrofahrrad (Pedelec, S-Pedelec, E-Bike) besitzen, seit 2016 von knapp 3,1 Mio. Personen auf fast 7,2 Mio. Personen im Jahr 2020 gestiegen.⁴ Die zurückliegende Entwicklung des Fahrradbestands in Deutschland zeigt die nachfolgende Grafik.

⁴ Die Information zur Bestandsentwicklung von E-Fahrrädern entstammt der Allensbacher Markt- und Werbeträgeranalyse (AWA) und wurde von Statista 2021 veröffentlicht [<https://de.statista.com/statistik/-daten/studie/593864/umfrage/umfrage-in-deutschland-zum-besitz-eines-elektrofahrrads-pedelecs/>].

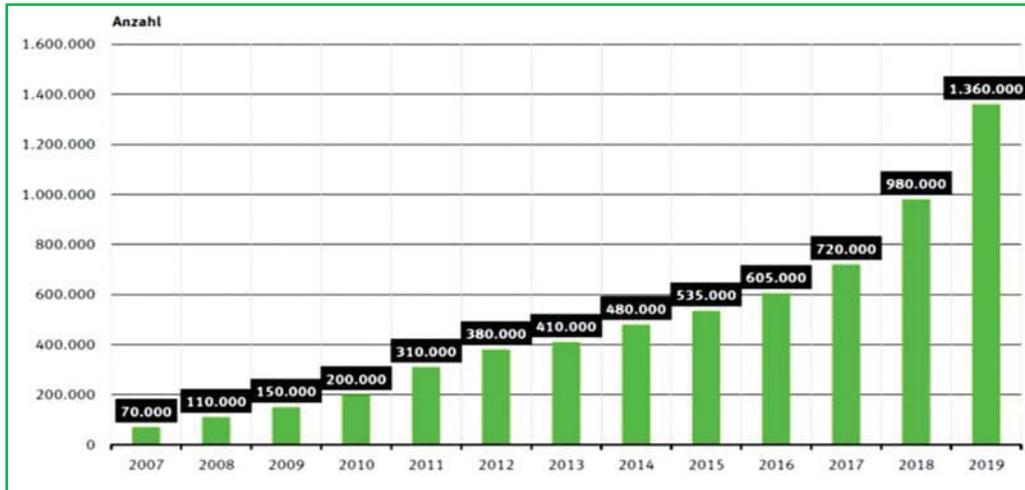


Bild 10: Anzahl verkaufter E-Fahrräder pro Jahr 2007 - 2019

Bildquelle: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte-#elektro-fahrraeder-eine-alternative-zum-auto>; Umweltbundesamt 2020, Basisdaten: ZIV 2020, download: 27.01.2021

Im Fahrradbestand dominieren weiterhin die konventionellen Fahrräder mit einem Anteil von mindestens 90 %. Im Saarland stellt sich der Fahrradbesitz abweichend vom Bundesdurchschnitt dar.⁵ Über ein Drittel der Haushalte im Saarland (35 %) besitzt kein Fahrrad (im Bund 22 %, in Rheinland-Pfalz 28 %). Dieser Wert belegt die bestehende hohe Pkw-Affinität der saarländischen Bevölkerung hin.

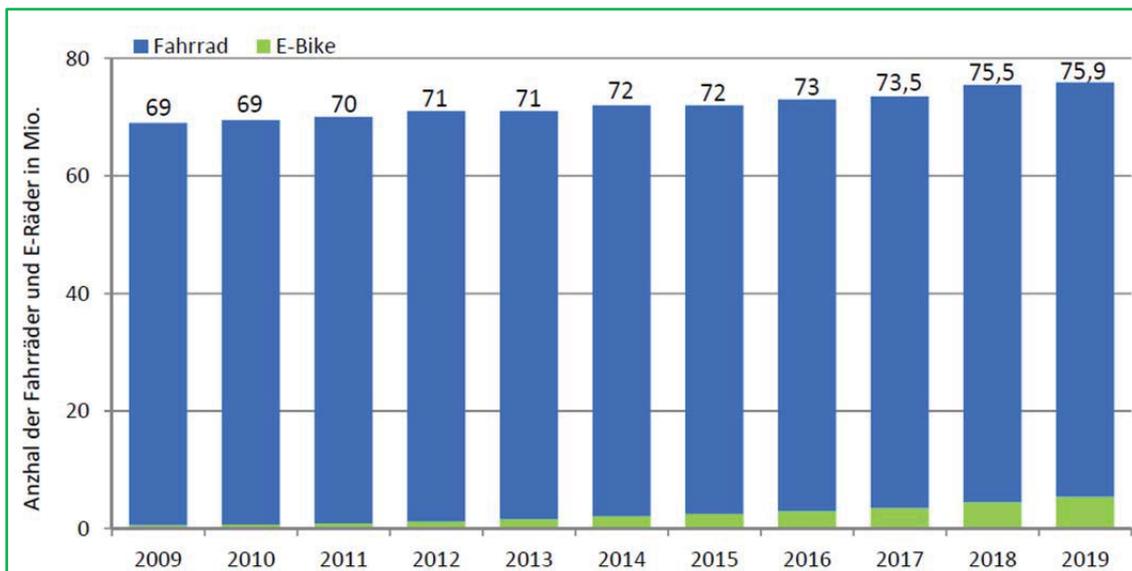


Bild 11: Entwicklung des Fahrradbestands 2009 - 2019

⁵ Die in der BMVI-Studie zur Mobilität in Deutschland 2017 veröffentlichten Ergebnisse zum Fahrradbesitz nach Bundesländern liegen im Ergebnisbericht zum MiD aus dem Jahr 2019 vor. Detaillierte Ergebnisse zum Radverkehr sind in den Analysen zum Rad- und Fußverkehr auf Basis der MiD 2017 zusammengefasst worden.

Nach dem Fahrrad-Monitor 2019 des BMVI⁶ besitzen bereits 14 % der deutschen Haushalte ein E-Fahrrad, meist ein Pedelec. Es werden mittlerweile mehr E-Fahrräder als ‚normale‘ Räder verkauft. Bei den verkauften Fahrradmodellen überwiegt der Verkauf von Trekking-Rädern, gefolgt von City-Rädern und Mountainbikes.⁷

2.6.7 Unfallanalyse

Eine unzureichende oder mangelhafte Verkehrssicherheit im Radverkehr wird (von den potenziellen Radfahrenden) häufig als Hauptgrund für die Entscheidung gegen das Radfahren genannt. Es zeigt sich, dass mit dem fahrradfreundlichen Aus- und Umbau der Radinfrastruktur und einer sicheren Radverkehrsführung (situationsgerechte Anwendung des Trennungs- oder Mischungsprinzips) vielfach eine deutliche Erhöhung der Anzahl der Fahrradnutzer möglich ist.

Mit dem anhaltenden Fahrradboom, insbesondere der elektromotorisierten Fahrräder, hat sich jedoch das Unfallgeschehen verändert. Im Unterschied zu den seit Jahren rückläufigen Unfallzahlen im Autoverkehr stagniert (bzw. erhöht sich) die Anzahl der Radverkehrsunfälle seit 2010. Eine Analyse des Statistischen Bundesamts zur jahreszeitlichen Verteilung der Radunfälle zeigt, dass in der immer länger gewordenen Fahrradsaison die Gefährdung zur Jahresmitte und in den Herbstmonaten erhöht ist.

In der Unfallanalyse werden nur die Verkehrsunfälle im Straßenverkehr berücksichtigt, die polizeilich aufgenommen werden. In der analysierten Unfallstatistik werden zudem nur Fahrradunfälle mit Personenschaden geführt. Die Auswertung des Statistischen Bundesamtes (Destatis) zeigt, dass die Zahl der Radunfälle vor allem am Wochenende ansteigt, wenn die Freizeitaktivitäten überwiegen.

Bei fast der Hälfte der Unfälle mit Fahrradbeteiligung ist der Radfahrende auch der Hauptverursacher. Bundesweit war jeder vierte Unfallverletzte und fast jeder siebte Verkehrstote im Straßenverkehr im Jahr 2019 ein Radfahrer. Die Zahl der Getöteten im Radverkehr ist nach einem deutlichen Rückgang von 660 (in 2000) auf 380 (in 2010) wieder auf 445 getötete Radfahrer im Jahr 2019 gestiegen.⁸

⁶ Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlicht die Ergebnisse der repräsentativen Online-Befragung zum Fahrrad-Monitor, in dem Fragen rund um den Kauf und die Benutzung eines Fahrrades sowie zur subjektiven Einschätzung analysiert werden. Die aktuellen Ergebnisse stammen aus der Untersuchung 2019 [<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrrad-monitor-2019-ergebnisse.pdf>].

⁷ Die Informationen über die Entwicklung des Fahrradbestandes in Deutschland wurden vom Umweltbundesamt [www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte-#elektro-fahrrader-eine-alternative-zum-auto] und vom Statistischen Bundesamt [<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/154198/umfrage/fahrradbestand-in-deutschland/>] übernommen. Die Basisdaten stammen vom Zweirad-Industrie-Verband (ZIV).

⁸ Die Angaben zu den Verkehrsunfällen mit oder ohne Personenschaden und getöteten Radfahrern im Jahr 2019 sind vom Statistischen Bundesamt (Destatis) im Jahr 2020 in der Reihe Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr veröffentlicht worden. Die Unfallorte mit Fahrradbeteiligung sind im Destatis-Unfallatlas dargestellt [<https://unfallatlas.statistikportal.de/>].

Die überwiegende Zahl der Fahrradunfälle mit Personenschaden ereignet sich innerorts. Die Hauptursachen bei den Radunfällen sind eine falsche Benutzung der Straßen und Radverkehrsanlagen (19 %), Konflikte beim Abbiegen und Wenden (9 %), das Missachten der Vorfahrt (9 %) und das Fahren unter Alkoholeinfluss (7,5 %). Besondere Konfliktsituationen ergeben sich zwischen rechtsabbiegenden Lkw und rechts daneben geführten Radfahrern an Einmündungen und Kreuzungen. Diesen Umstand greift die neue Regel zur Langsamfahrt von Lkw ab 3,5 t beim Rechtsabbiegen in der StVO 2020 auf.

Bei Radunfällen ist im Zusammenhang mit dem Kauf von Pedelecs häufig die Altersgruppe der Radfahrenden Senior*innen betroffen, deren Anteil bei Radunfällen mit Personenschaden überproportional ist und kontinuierlich steigt.

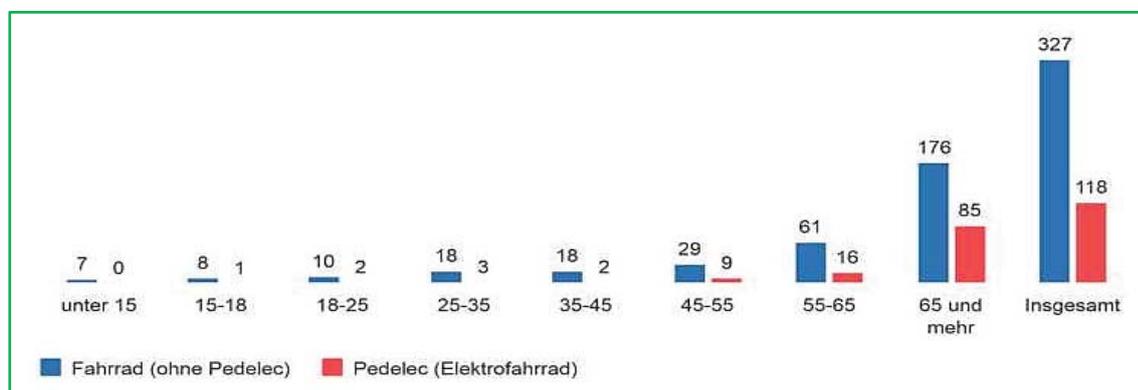


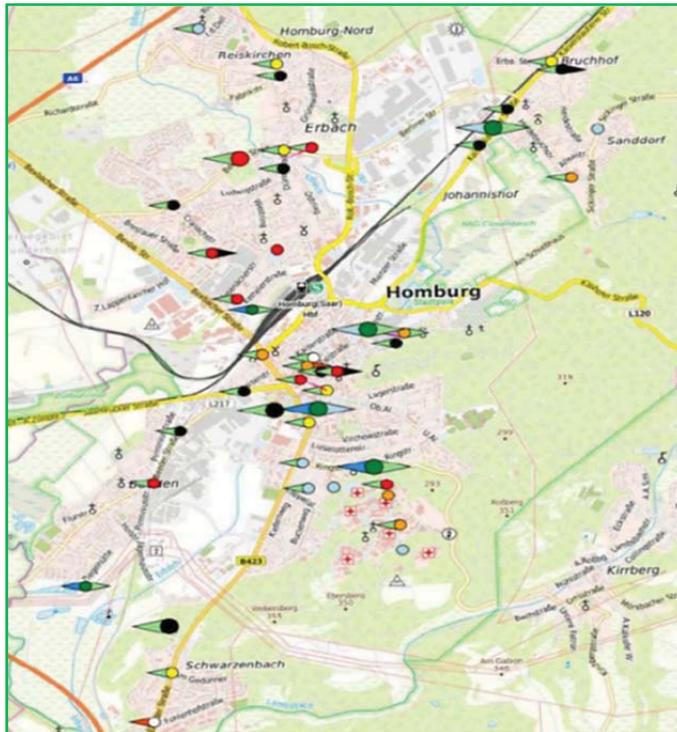
Bild 12: Anzahl der getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer 2019

Bildquelle: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/images/nachrichten/destatis-getoetete-radlerinnen-nach-altersgruppen-2019.jpg>; Datenquelle: Statistisches Bundesamt (Destatis) 2020
download: 27.01.2021

Durch Unterstützung des Landespolizeipräsidiums des Saarlandes und der Polizeiinspektion Homburg wurde eine Sonderauswertung zur Analyse der Fahrradunfallsituation im Stadtgebiet Homburg für die zurückliegenden Jahre 2016/2017 – 2019 erstellt. Das Ergebnis der ausgewerteten Unfallstatistik wird hier zusammengefasst:

- Die Radverkehrsunfälle ereigneten sich mehrheitlich im Bereich der Stadtmitte sowie in Erbach und Reiskirchen.
- Radunfälle beim Einbiegen, Kreuzen und Abbiegen überwiegen im Vergleich zu Fahrnfällen auf der Strecke.
- Bei Verkehrsunfällen mit Fahrradbeteiligung kommt es meist zu Personenschäden. Die Anzahl der Personenschäden hat sich bei den Radunfällen von 2016 – 2018 auf 90 % erhöht.
- Schwere Personenschäden bei Unfallbeteiligung von Radfahrer*innen nehmen zu und erreichen einen Anteil von 15 % an allen Radunfällen.

Die vorliegenden Auszüge aus der elektronischen Unfalltypenkarte für die Jahre 2017 – 2019 beschreiben die räumliche Verteilung der Radunfälle im Stadtgebiet Homburg. Die Unfallsituation ist für 2019 in der folgenden Karte dargestellt.



- Unfallmerkmale:
- Unfalltyp = ○
 - Rot = Einbiegen/Kreuzen
 - Orange = Längsverkehr
 - Gelb = Abbiegen
 - Blau = ruhender Verkehr
 - Grün = Fahrnfall
 - Unfallbeteiligte
Unfallumstände = ◁
 - Hellgrün = Radfahrer
 - Blau = Alkoholeinfluss
 - Dunkelgrün = Baum

Bild 13: Unfälle mit Radfahrenden im Jahr 2019

Bildquelle: Sonderauswertung der Verkehrsunfallstatistik des Landespolizeipräsidiums für 2017-2019

Die räumliche Verteilung der Radunfälle im Stadtgebiet mit Unterscheidung nach den Jahren 2017 – 2019 ist in dem folgenden Diagramm dargestellt.

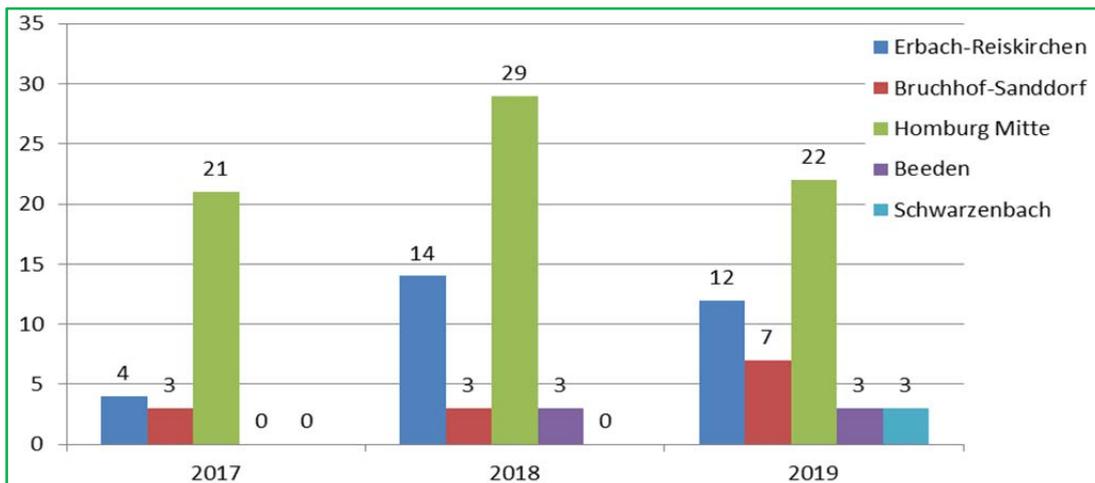


Bild 14: Unfälle mit Radfahrenden 2017 – 2019 nach Stadtteilen

Datenquelle: Sonderauswertung der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik des Landespolizeipräsidiums

Einzelne oder mehrere Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung ereigneten sich im Bereich der nachfolgend aufgelisteten Knotenpunkte oder Streckenabschnitte zwischen 2016 – 2019 (von Nord nach Süd aufgelistet).

Stadtbereich	Knotenpunkt oder Streckenabschnitt
Jägersburg	B 423 im Bereich Brückweiher – Walter-Boßlet-Weg
	B 423 zwischen Höcher Str. und Bahnhofstr.
Reiskirchen	Bereich Richard-Wagner-Str. – Jägersburger Str.
Erbach	Berliner Str. zwischen Dürerstr. und Spandauer Str.
	Berliner Str. im Kreuzungsbereich und östlich Steinbachstr.
	Berliner Str. in Höhe Bosch und Schaeffler
Bruchhof	L 119 Kaiserslauterner Str. westlich Berliner Str.
	L 119 Kaiserslauterner Str. östlich Erbacher Str.
Mitte	Knotenbereich L 120 Karlsbergstr. – Brunnenstr.
	Talstr. zwischen Am Zweibrücker Tor und Am Mühlgraben
	Gerberstr. zwischen Talstr. und Saarbrücker Str.
	L 119 Saarbrücker Str. zw. Bexbacher Str. u. Richard-Wagner-Str.
	L 217 Beeder Str. Knotenbereich u. nördlich Entenmühlstr.
	Kirrberger Str. südlich Virchowstr. bis Ringstr.
	Ringstr. zwischen Lindenstr. und Klinikgelände
	B 423 von Ringstr. bis Am Forum (Gefährdungsstrecke)
Schwarzenbach	B 423 nördlich Alte Reichsstr.
Schwarzenacker	B 423 Bereich Jugenddorf und Audenkellerhof
Einöd	L 110 Knotenbereich B 423 – Hauptstr.
	L 110 Knotenbereich Hauptstraße – Webenheimer Str.

Tabelle 4: Unfallorte im Radverkehr 2016 – 2019

Als neue Unfallhäufungsstelle (UHS schwer) ist die Kreuzung Gerberstraße / Talstraße in der Stadtmitte bei der landesweiten Überprüfung von UHS von 2016 – 2018 erkennbar geworden. Mehrfach waren bei den Verkehrsunfällen Radfahrer beteiligt.

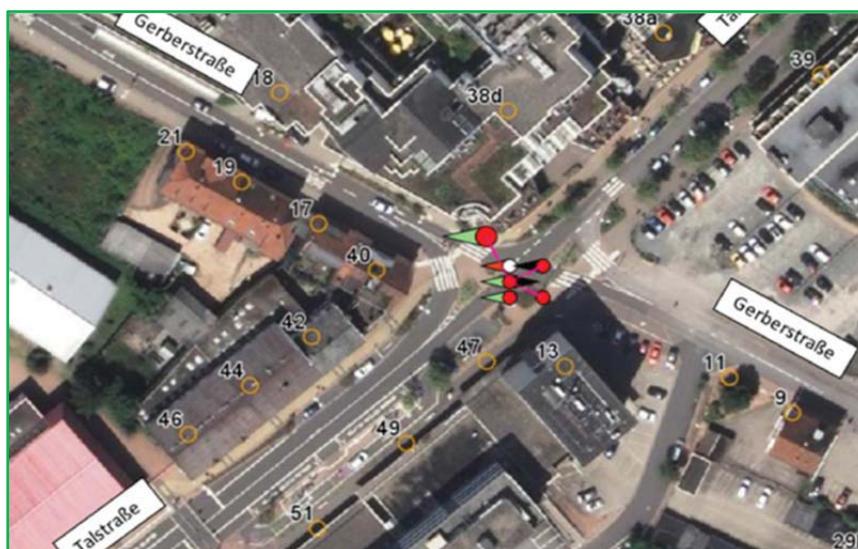


Bild 15: Radunfälle im Kreuzungsbereich Gerberstraße/Talstraße

Bildquelle: Auswertung des Landespolizeipräsidium zur Unfallhäufungsstelle (UHS) 2016-2018 Gerberstraße / Talstraße

2.6.8 Radverkehrsplan Saarland

Der saarländische Radverkehrsplan wurde im Jahr 2011 erstellt und im Jahr 2015 eine aktualisierte Karte des Radverkehrsnetzes veröffentlicht. Der Planausschnitt zeigt die Streckenverläufe des Basisnetzes und der Netzverdichtung im Raum Homburg. Der Radverkehrsplan zielt darauf ab, das Angebotsqualität von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen und Radführungen im befestigten Seitenraum entlang von Bundes- und Landesstraßen zu verbessern. Hierfür erfolgt auch eine integrierte Betrachtung der Elemente des RadMobilNetzes (Verbund von Radwegen entlang von Bundes- und Landesstraßen mit Gemeindestraßen und alltagstauglichen Feldwirtschaftswegen).

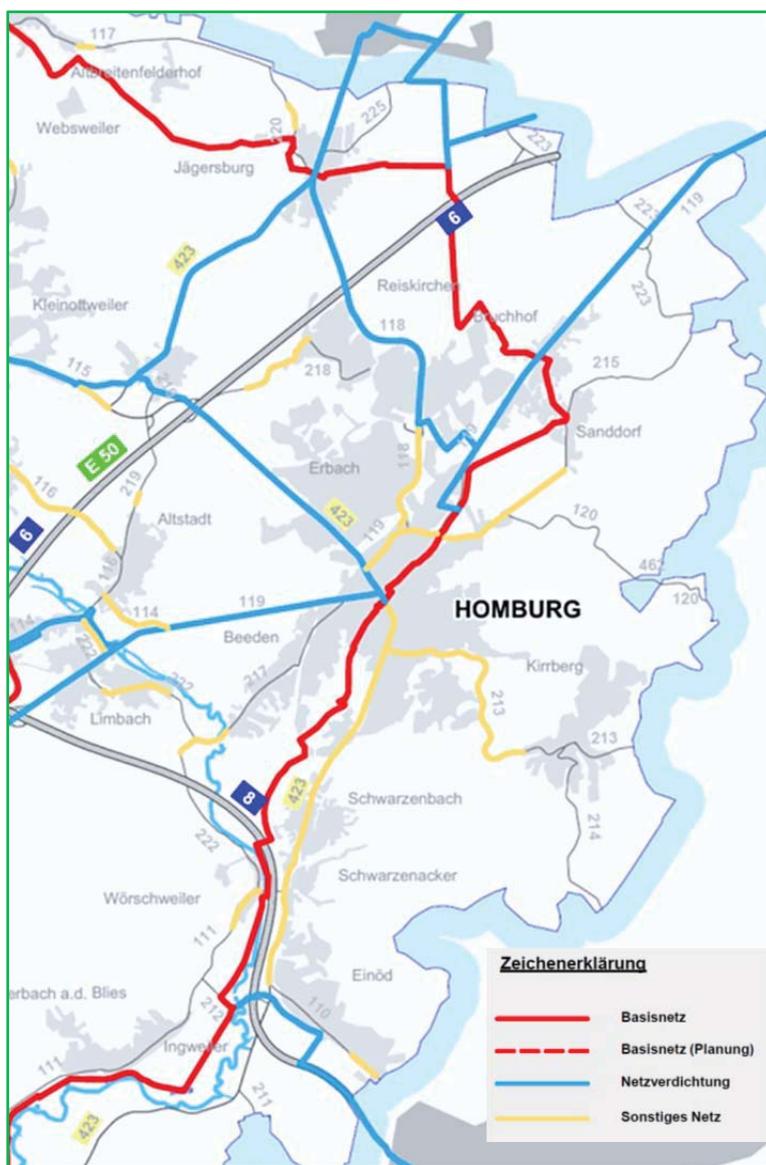


Bild 16: Radverkehrsplan Saarland – Ausschnitt Homburg

Bildquelle: Radverkehrsplan Saarland, Radverkehrsnetz 2015

Die wichtigste Radführung im Untersuchungsraum Homburg ist der von Süden nach Norden verlaufende Saarland-Radweg, der Teil des landesweiten Basisnetzes ist. Als Streckenelemente zur Netzdichtung werden die Radführungen von Homburg entlang der L 119 über Kirkel in Richtung St. Ingbert und über Bruchhof zur Landesgrenze in Richtung Landstuhl sowie der Netzabschnitt entlang der B 423 ab der Saarbrücker Straße in Richtung Bexbach und die Radführung entlang der L 118 in Richtung Jägersburg und Waldmohr dargestellt.

Als wichtige Zielaufgaben werden im saarländischen Radverkehrsplan genannt:

- Netzverdichtung und verbesserte Wegweisung
- Verbreiterung von straßenbegleitenden Radführungen an klassifizierten Straßen
- Prüfung der Radwegebenutzungspflicht in Ortsdurchfahrten
- Verstärkter Einsatz von Schutzstreifen zum Lückenschluss oder als Ersatz unzureichender Radwege

2.7 Radverkehrspotenzial

Für die Erstellung des Radverkehrskonzepts Homburg liegt der Fokus auf dem Alltagsradverkehr einschließlich des zielgerichteten (regelmäßigen) Freizeitradverkehrs. Die vermehrte Benutzung von elektromotorisierten Fahrrädern (vor allem Pedelecs) im Alltag wird zukünftig das Nutzerpotenzial des Radverkehrs noch erweitern. Bei Pedelecs sind die Nutzeranforderungen an Komfort und Sicherheit weitgehend kongruent zum ‚konventionellen‘ Fahrrad. Die E-Radler sind jedoch weniger sensibel bei Steigungen, stellen aber höhere Ansprüche an Fahrradabstellanlagen und Serviceangebot.

Durch die konzeptbasierten Maßnahmen kann der Radverkehr zum alternativen Stadtverkehrssystem entwickelt werden. Auf den kurzen innerstädtischen Strecken zwischen Wohn- und Zielorten wird ein verkehrssicherer und attraktiver Radverkehr eine größere Anzahl der Autofahrten im Stadtgebiet ersetzen.

2.7.1 Modal Split

Aus den Ergebnissen der Studie zur Mobilität in Deutschland (MiD) können wichtige Kenngrößen der Alltagsmobilität hergeleitet werden, die grundsätzlich auch auf den Untersuchungsraum zu übertragen sind.⁹

Die MiD-Ergebnisse zeigen im allgemeinen, dass

- 85 Prozent aller Personen an einem durchschnittlichen Tag außer Haus aktiv (Mobilitätsquote) sind und dabei im Durchschnitt 3,1 Wege pro Person und Tag zurücklegen,

⁹ Im Auftrag des BMVI wird in unregelmäßigen Abständen die Studie zum Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer in Deutschland (MiD, Mobilität in Deutschland) durchgeführt. Die vorliegenden Ergebnisse stammen aus dem Jahr 2017. Für die Ergebnisinterpretation wird die Stadt Homburg nach dem regionalstatistischen Raumtyp als Mittelstadt im städtischen Raum eingeordnet.

- die mobilen Personen durchschnittlich 3,6 Wege pro Tag zurücklegen, die über eine Tagesstrecke von zusammen 47 Kilometern ausgeführt werden,
- Personen mit niedrigerem sozioökonomischen Status eher auf Verkehrsmittelalternativen zum Auto angewiesen sind,
- mit dem gesellschaftlichen Status die Besitzrate von Zweit- und Dritt-Pkw sich deutlich erhöht,
- die Zahl der Personen im Saarland, die kein Fahrrad oder Pedelec besitzen um 60 % über dem Bundesdurchschnitt liegt.

Es ist festzuhalten, dass der Pkw-Besitz im Saarland überdurchschnittlich ist und der die Anzahl der herkömmlichen und elektroangetriebenen Fahrräder unterdurchschnittlich ausgebildet ist.

In der MiD-Studie wurden folgende Kenngrößen für den Modal Split beschrieben:

- bundesweit wird in Mittelstädten im städtischen Raum für 10 % aller Wege das Fahrrad benutzt (Radverkehrsaufkommen), im Saarland hingegen nur bis 3 %
- der Anteil des Fahrrades an der Verkehrsleistung (Personenkilometer) erreicht im Alltag lediglich 3,5 % im Durchschnitt
- der Anteil der alltäglichen Wege für die Wegezwecke Arbeit (16 %), Ausbildung (7 %) und Einkauf/Erledigung (30 %) erreicht in der Summe über 50 % aller außerhäusigen Aktivitäten

Über den Einsatz der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel entscheidet im Alltagsverkehr häufig das persönliche Mobilitäts- und Verkehrsverhalten. Es zeigt sich auch, dass die Verkehrsmittel in Abhängigkeit von der Wegelänge sehr unterschiedlich genutzt werden.

- bis zu einer Entfernung von 1 km überwiegt das zu Fuß gehen
- 40 % der Pkw-Fahrten sind nicht länger als 5 km, 15 % enden bereits bei 2 km
- 80 % der Fahrradfahrten legen bis zu 4 km je Fahrt zurück

Die Darstellung der unterschiedlichen Verkehrsmittelnutzung bezogen auf die Wegelänge macht deutlich, welches Verlagerungspotenzial für den Radverkehr im Entfernungsbereich von bis zu 5 km besteht. Für sportliche und aktive Radfahrer und durch den Einsatz von Pedelecs kann diese Radfahrentfernung sogar auf bis zu 12 km erweitert werden. Damit wären alle Ziele im Stadtgebiet Homburg im Binnenverkehr mit dem Fahrrad zu erreichen.

In einer Sonderauswertung zur MiD 2017 sind die Analyseergebnisse zum Radverkehr zusammengefasst worden. Diese belegen wiederum das bestehende Radfahrpotenzial für die Stadt Homburg.

- durchschnittlich nutzen Radfahrer das Fahrrad für 2,4 Wege pro Tag, die über eine durchschnittliche Gesamtstrecke von 9,3 km führen
- die mittlere zurückgelegte Entfernung je Fahrradweg liegt bei 3,9 km
- das Pedelec erhöht die zurückgelegten Tagesdistanzen und ermöglicht die Nutzung des Fahrrades als Autoersatz für alltägliche Aktivitäten

- von Frühjahr bis Herbst ist der Radanteil an allen Wegen etwa 40 % höher als in den Wintermonaten; in Homburg könnte das Fahrrad entsprechend der Witterung an 330 – 350 Tagen benutzt werden
- wenn größere Steigungen auf der Fahrt zu überwinden sind, sinkt der Radfahranteil teilweise merklich; bei Steigungen bis 5 % ist der Radanteil an allen Wege überdurchschnittlich und erreicht 15 % (statt 10 %)

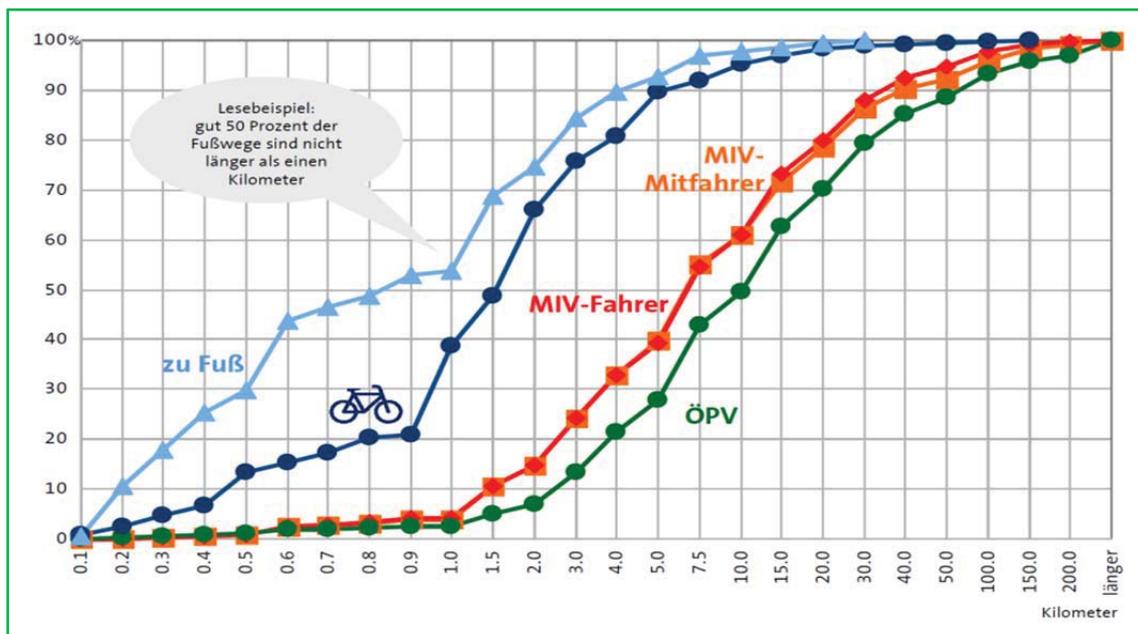


Bild 17: Unterschiede der Wegelängen nach Verkehrsmitteln

Bildquelle: team red Deutschland GmbH, Daten zum Radverkehr in Städten und Gemeinden, Handbuch Kommunale Radverkehrsberichte, S. 27, Berlin 2018; Datenquelle: MiD 2008/infas

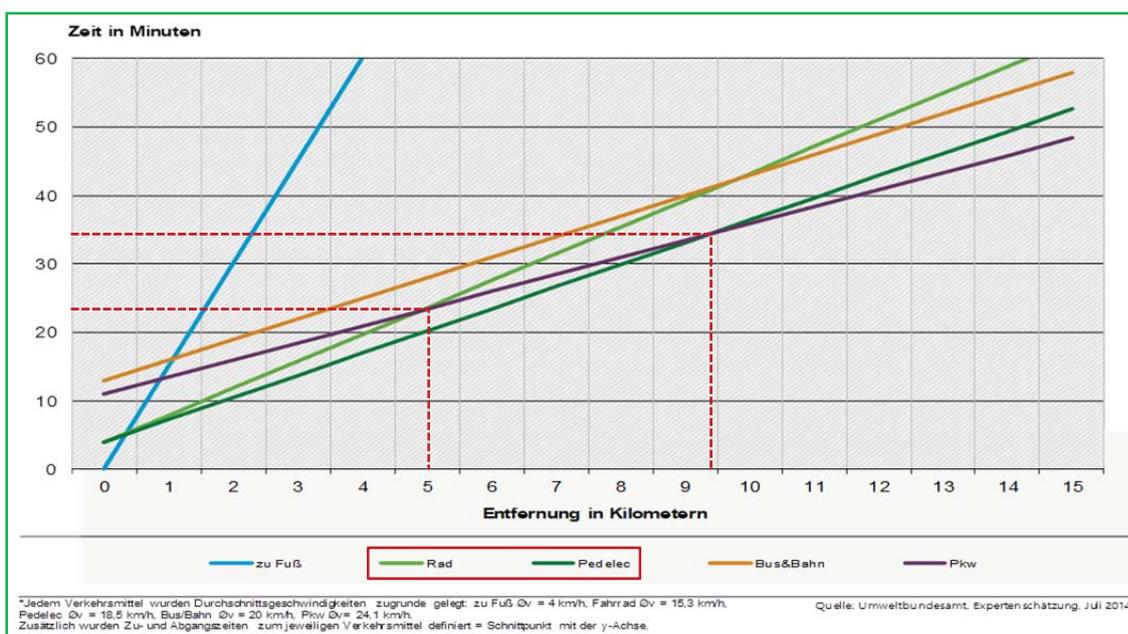


Bild 18: Weg-Zeit-Vergleich nach Verkehrsmitteln

Bildquelle: Umweltbundesamt, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-schnell>, Juli 2014; download: 07.08.2020

Gerade im betrachteten Alltagsverkehr hat der für eine Wegeentfernung benötigte Zeitbedarf eine hohe Bedeutung. Neben der Direktheit der Wegeführung ist hierbei die erreichbare (mittlere) Geschwindigkeit eines Verkehrsmittels entscheidend. Die folgende Weg-Zeit-Grafik verdeutlicht, dass das Fahrrad und das Pedelec über die kurzen Wegedistanzen innerhalb des Stadtgebietes gegenüber der Pkw-Nutzung Fahrzeuvorteile generieren können.

Eine Veränderung des Modal Split zugunsten des Fahrradeinsatzes für alltägliche Wege scheint für das Stadtgebiet Homburg gut möglich. Hierfür sprechen neben den fahrradgeeigneten Wegedistanzen auch die günstigen topografischen Verhältnisse. Die hohe Attraktivität als Arbeits- und Versorgungsort sowie die Konzentration von weiterführenden Schulen und sonstigen Bildungseinrichtungen in Homburg Mitte bietet die Chance, Radverkehrsströme zu bündeln, um sichere Radwegführungen und eine fahrradfreundliche Infrastruktur mit hoher Effizienz zu realisieren.

2.7.2 Nutzergruppen

Um die potenziellen Radfahrer*innen durch gezielte Maßnahmen für das Fahrradfahren leichter zu aktivieren, werden bei der Konzepterstellung die Nutzergruppen unterschieden. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 werden im Alltagsradverkehr folgende Zielgruppen beschrieben, die innerhalb der jeweiligen Gruppe vergleichbare Nutzermerkmale aufweisen:

- Kinder und Jugendliche
- Ältere Menschen
- Fahrradurlauber inkl. Tagesausflügler
- Radfernwanderer

Für das Radverkehrskonzept werden die folgenden abzugrenzenden Personengruppen mit vergleichbaren Alltagsaktivitäten als Fahrrad-Nutzergruppen eingeteilt:¹⁰

- Schülerradverkehr
- Pendlerradverkehr
- sonstige Alltagsradverkehr (z.B. Besorgung, Einkauf)
- Freizeitradverkehr mit festem Fahrtziel (z.B. Besuch, Sport)

Die jeweilige Ziel- oder Nutzergruppe weist ähnliche Aktivitätsmuster, Mobilitätswünsche, Einschätzungen zu alternativen Verkehrsmitteln, Verkehrsverhalten und (Verkehrs-) Sicherheitsbedürfnisse auf.

¹⁰ In diesem Radverkehrskonzept für den Alltag bleiben der Freizeitradverkehr ohne festes Fahrtziel, der (eintägige) Ausflugsradverkehr und der (mehrtägige) touristische Radverkehr mit überwiegend Erholungs- und Urlaubscharakter weitestgehend ohne Berücksichtigung.

Die Nutzerkriterien des Schülerradverkehrs sind mit den Zielgruppenmerkmalen von Kindern und Jugendlichen zu korrelieren. Der Pendlerradverkehr setzt sich fast ausschließlich aus erwachsenen Personen zusammen, die in der Regel verkehrlich aktiv und geübt sind. Hingegen besteht der sonstige Alltagsradverkehr aus unterschiedlichen Zielgruppen, z.B. junge und ältere Menschen, männliche und weibliche Erwachsene, Familiengruppen mit diverser Altersstruktur und Migrant*innen.

Die beiden Hauptnutzergruppen sind der Schülerradverkehr und der Pendlerradverkehr. Beide Gruppen sind umweg- und fahrzeitsensibel und stellen erhöhte Anforderungen an die Qualität und Befahrbarkeit der Radinfrastruktur. Aufgrund der Fahrtausrichtung auf relativ wenige Zielorte im Stadtgebiet sind die Verkehrsströme vergleichsweise aufkommensstark und leichter auf Radrouten zu bündeln.

2.7.3 Schulbefragung zum Radverkehr

Im Kontext der Konzeptbearbeitung wurden die Schüler an fünf weiterführenden Schulen in Homburg zur Nutzung des Fahrrades für den Schulweg und zu den bestehenden Nutzungshemmnissen befragt. Lediglich die Gemeinschaftsschule Neue Sandrennbahn ist nördlich der Bahnstrecke an der Cranachstraße in Erbach verortet.

- Christian-von-Mannlich-Gymnasium
- Gymnasium Johanneum
- Saarpfalz-Gymnasium
- Gemeinschaftsschule Robert-Bosch-Schule
- Gemeinschaftsschule Neue Sandrennbahn

Die Auswertungsergebnisse der Schulbefragung zur Wohnortverteilung der Schülerinnen und Schüler sind hier zusammengestellt.

- 44,4 % aller befragten Schüler wohnen nördlich der Bahnstrecke
- 21 % der Schüler wohnen südlich der Bahnstrecke in Homburg Mitte
- aus dem östlichen und südlichen Stadtbereich kommen rd. 35 % aller Befragten

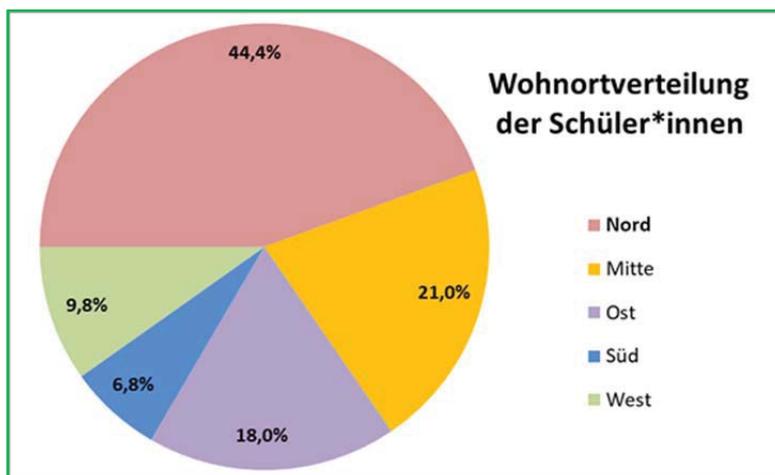


Bild 19: Wohnortverteilung der Schüler

Entsprechend der Wohnortverteilung und der in der Befragung angegebenen Wegehwahl können die Schülerströme für die befragten Schulen als vereinfachter Stromplan dargestellt werden. In diesem sind die Bündelungsmöglichkeiten von Einzelwegen bereits berücksichtigt.

Bei der Frage nach konkreten Nutzungshemmnissen für das Fahrrad im Schülerverkehr wurden mit Mehrheit die bestehenden Mängel an der Streckenführung genannt. Als weitere Gründe gegen die Nutzung des Fahrrades für den Schulweg sind eine verminderte Verkehrssicherheit auf dem möglichen Schulradweg und unzureichende oder fehlende Fahrradabstellanlagen an den Schulen genannt worden. Etwa 8 % der befragten Schüler*innen nannten als Ausschlussgrund ‚die fehlende Lust auf Radfahren‘.

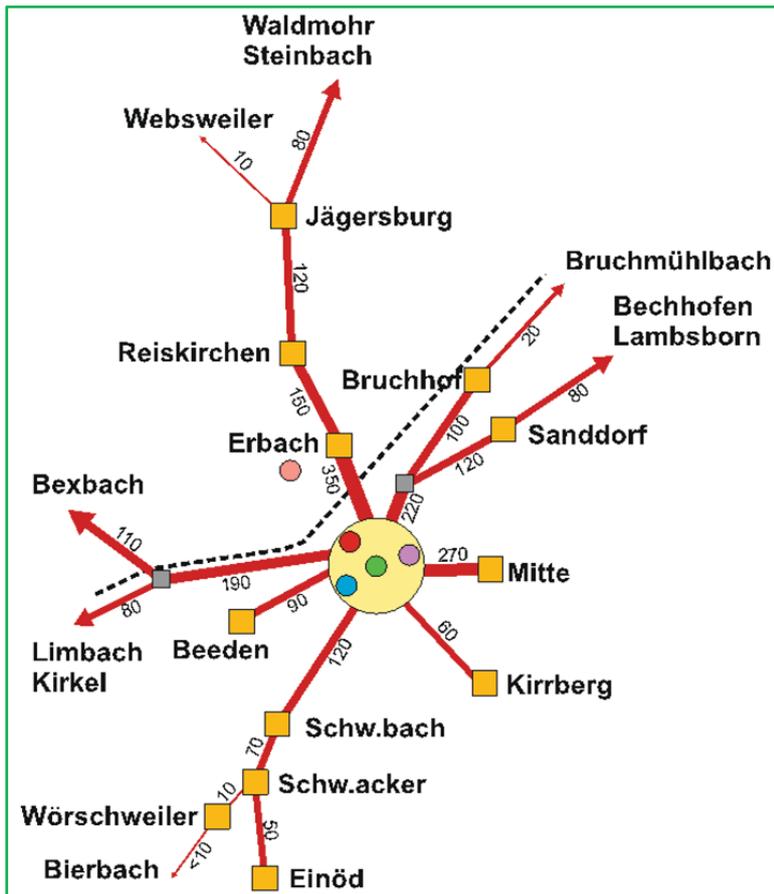


Bild 20: Erforderliche Radverbindungen im Schülerverkehr

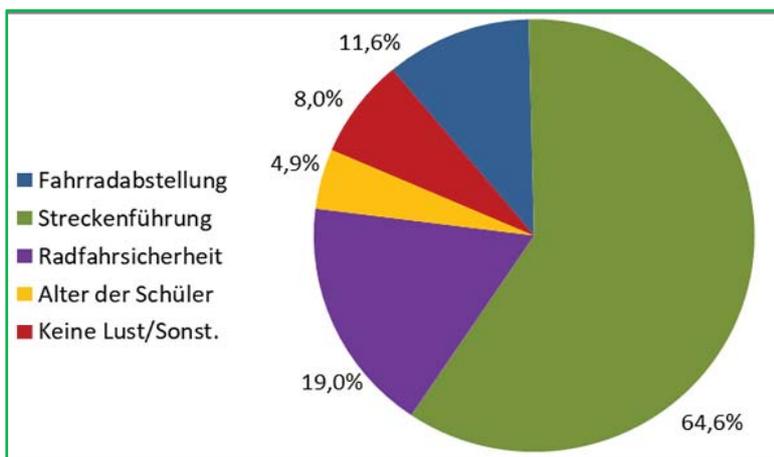


Bild 21: Gründe gegen die Fahrradnutzung im Schülerverkehr

Als mögliche weitere Gründe gegen das Fahrrad können auch das verfügbare Eltern-taxi und das recht gute ‚Schulbusangebot‘ angeführt werden. Die folgende Grafik beschreibt die Aufteilung der Fahrtwünsche auf verschiedene Streckenverbindungen und benennt die drei wesentlichen Problemstrecken für den Schülerradverkehr.

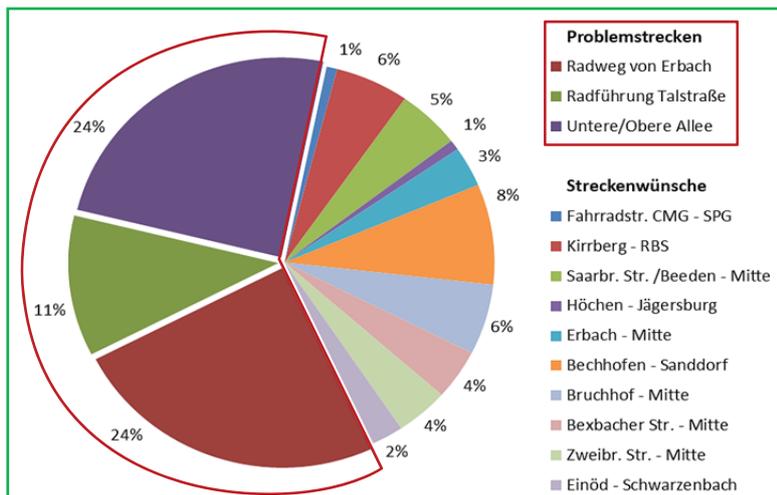


Bild 22: Streckenwünsche und Problemstrecken im Schülerverkehr

Nach dem Befragungsergebnis führen die heute realisierten Radnutzungen im Schülerverkehr zu einem Fahrradanteil an allen Schulwegen der fünf weiterführenden Schulen nach dem Befragungsergebnis zwischen 11 % (ohne Johanneum und Saarpfalz-Gymnasium) – 26 % (alle Schulen). Der höhere Radanteil geht mit einer Reduzierung des Elterntaxis einher.¹¹

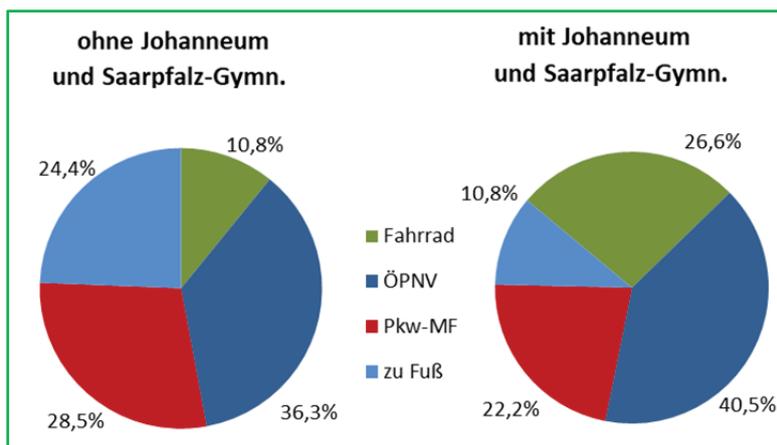


Bild 23: Modal Split im Schülerverkehr

¹¹ Das Elterntaxi ist ein Komfortkriterium und gleichzeitig eine Gefahrenquelle für den aktiven Schülerradverkehr. Durch das erhöhte Pkw-Aufkommen zu den Schulzeiten wird die bestehende Unfallgefahr verschärft. Zudem erschwert der Eltern-Fahrdienst das Erlernen einer eigenständigen Mobilität der Kinder und Jugendlichen und behindert die Sach- und Sozialkompetenz im Straßenverkehr.

Zum Beispiel hat sich der Anteil des Schülerradverkehrs am Saarpfalz-Gymnasium von 50,5 % im Jahr 1995 auf 10,5 % im Jahr 2020 vermindert. Hauptgründe sind das Elterntaxi und das Stadtbusangebot.

2.7.4 Quell- und Zielorte des Radverkehrs

Die Lage, Funktion und Verkehrsbedeutung der Quell- und Zielorte im Stadtgebiet und deren radverkehrsgerechte Straßen- und Wegeverbindungen bestimmen das realisierbare nutzergruppenspezifische Radverkehrspotenzial. Als Fahrtquellen des Radverkehrs werden in der Konzeptuntersuchung zum Alltagsradverkehr Wohnorte bzw. Wohnungen der Radfahrenden angenommen. Diese Quellorte werden als Startpunkt bzw. Anfang einer erforderlichen Radverbindung zu den unterschiedlichen Zielorten verstanden. Hierfür müssen die konzeptrelevanten Quellorte ein ‚Mindestpotenzial‘ aufweisen.¹² Die für den Alltagsradverkehr ausgewählten Radverkehrsziele sind:

- Zielorte des Schüler- und Berufspendlerverkehrs, z.B.
Gymnasien, GemS, BBZ, Industrie-, Gewerbe-, größere Handwerksbetriebe
- Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen, z.B.
Einkaufszentrum, Einkaufsmarkt, Discounter, Ortsladen, Metzgerei, Bäckerei
- Verwaltungs- und Dienstleistungseinrichtung, z.B.
Poststelle, Bank und Sparkasse, Rathaus, Bürgeramt, Bibliothek
- Verknüpfungspunkt mit dem ÖPNV, z.B.
Bahnhof, zentrale Haltestelle
- Freizeit- und Sporteinrichtung, z.B.
Bürgerhaus, Jugendtreff, Kirche, Friedhof, Turnhalle, Sportplatz, Schwimmbad

Mit Hilfe einer qualitativen (ordinal skalierten) Einschätzung der radverkehrlichen Relevanz und des Nutzer- bzw. Fahrtenpotenzials von Quell- und Zielorten ergibt sich die folgende Unterteilung der Fahrtziele für die Entwicklung der Wunschlinien und des Radverkehrszielnetzes.¹³

- Fahrtziele mit Bedeutung für die gesamte Stadt und die Umlandgemeinden mit erhöhtem oder hohem Radverkehrspotenzial
- Fahrtziele mit Bedeutung auf Stadtteilebene mit mittlerem Radverkehrspotenzial
- Fahrtziele im Nahbereich oder im Quartier mit niedrigerem Radfahrpotenzial

Für die Entwicklung der Wunschlinienverbindungen und des Radverkehrszielnetzes sind insgesamt 172 Einzelziele im Radverkehr innerhalb des Stadtgebiets Homburg ausgewählt worden. Diese wurden bei einer räumlichen Konzentration zu Zielorten zusammengefasst. Die Plandarstellung zu den Wunschlinien enthält auch die räumliche Verteilung der Zielorte, die dort in die ‚Potenzialklassen niedrig, mittel und hoch‘ eingeteilt wurden (siehe Abbildung Quell- und Zielorte im Wunschliniennetz).

¹² Die zur Verfügung gestellten Informationen über die Bevölkerungsverteilung beziehen sich auf die fünf Stadtteile und Unterteilung nach Gemeindebezirken bzw. Stadtbereichen. Für die Festlegung der Fahrtquellen werden die Ortsmittelpunkte oder die räumlichen Mittelpunkte von verdichteten Wohnbereichen, abgrenzbaren Wohnquartieren und Wohnblockbebauungen zugrunde gelegt.

¹³ Eine mögliche Plausibilisierung der Potenzialannahmen wäre über eine Erhebung von Radverkehrsströmen grundsätzlich möglich. Nach Einzelbeobachtungen lässt sich für die gegenwärtige Verkehrssituation jedoch kein nennenswertes Radverkehrsaufkommen belegen, so dass Radverkehrszählungen nicht durchgeführt wurden.

2.7.5 Radverkehrspotenzial

Das zukünftige Radverkehrspotenzial umfasst alle Verkehrsteilnehmer, die bereits aktiv das Fahrrad nutzen, um alltägliche Erledigungen (Arbeiten, Ausbildung, Einkaufen u.a.) durchzuführen sowie die potenziellen Radfahrenden, die bislang das Fahrrad selten oder nicht im Alltag als Verkehrsmittel benutzen. Durch die Realisierung eines fahrradfreundlichen Straßen- und Wegenetzes mit Radführungen, die zumindest den Qualitätsstandards der ERA 2010 entsprechen, und einem bedarfsgerechten, angebotsorientierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen und können die Zugangshemmnisse aufgelöst und der Antrittswiderstand gesenkt werden. Vor allem für die weniger geübten und unsicheren Radfahrer*innen sind verkehrssichere Radführungen herzustellen. Nach Bedarf werden duale Radführungsangebote für die (unsicheren und ungeübten) Radfahrenden entwickelt. Im Zusammenhang mit dem angestrebten erhöhten Radverkehrsanteil wird im Stadtverkehr Homburg das Verkehrsaufkommen im Pkw-Verkehr sinken. Dies führt wiederum zu einer verbesserten Aufenthalts-, Lärm- und Luftsituation in der Stadt.

Vom Alltagsradverkehr „werden vorrangig Ansprüche aus der Verbindungs- und Erschließungsfunktion an die Radverkehrswege gestellt“ (vgl. RIN 2008, Kap. 3.4.3 Kategorien der Verkehrswege für den Radverkehr, S. 18). „Bei Verbindungen für den Alltagsradverkehr ist das wichtigste Kriterium für die Angebotsqualität die Minimierung des Zeitaufwandes ...“ (vgl. RIN 2008, Kap. 5.4 Netz für den Radverkehr, S. 26), weshalb die Wegeführung möglichst umwegfrei erfolgen soll.

Im Kreisentwicklungskonzept des Saarpfalz-Kreises von 2017 wird ebenso wie im Radverkehrsplan des Saarlandes (2011/2015) auf die Bedeutung eines zusammenhängenden Radnetzes und Qualitätsverbesserungen hingewiesen.

- „Ein gut ausgebautes, möglichst lückenloses Radwegenetz stellt eine sichere und schnelle Alternative zum Auto dar.“ Hierfür sind im Alltag „eine sichere Wegführung, eine Anbindung an Dienstleistungszentren, Schulen und Freizeiteinrichtungen ... sowie Wegweiser und Beleuchtungen“ erforderlich. (Kreisentwicklungskonzept Saarpfalz-Kreis 2017, S. 192).
- „Beim Alltagsradverkehr besteht ... Handlungsbedarf für Qualitätsverbesserungen und Lückenschlüsse im Radwegenetz. ... Radverkehrsanlagen wurden innerorts wie außerorts oft als zu schmal bewertet. ... Im Bereich der klassifizierten Straßen ergeben sich Anforderungen an das Land ... zur Nachrüstung erforderlicher Querungshilfen ... (und) die Prüfung der Radverkehrsführung insbesondere in Ortsdurchfahrten“. (Radverkehrsplan Saarland 2015; <https://www.saarland.de/137479.htm>)

3 NETZPLANUNG FÜR DEN RADVERKEHR

Das zu entwickelnde Radverkehrsnetz wird so konzipiert, dass es das im Alltag vorhandene Radverkehrspotenzial erschließen kann. Der Alltagsradverkehr benötigt ein gut und sicher befahrbares Radwegenetz, das sich aus Hauptverbindungen, Neben-, Alternativ- oder Basisstrecken und Ergänzungsstrecken hierarchisch zusammensetzt.

3.1 Grundlagen der Radnetzplanung

Die Radnetzplanung ist eine Angebotsplanung. Wegen des räumlichen Bezugs der Konzepterstellung auf das Stadtgebiet und der maximalen innerstädtischen Distanz zwischen den Zielorten von 10 km werden keine Radschnellverbindungen konzipiert.

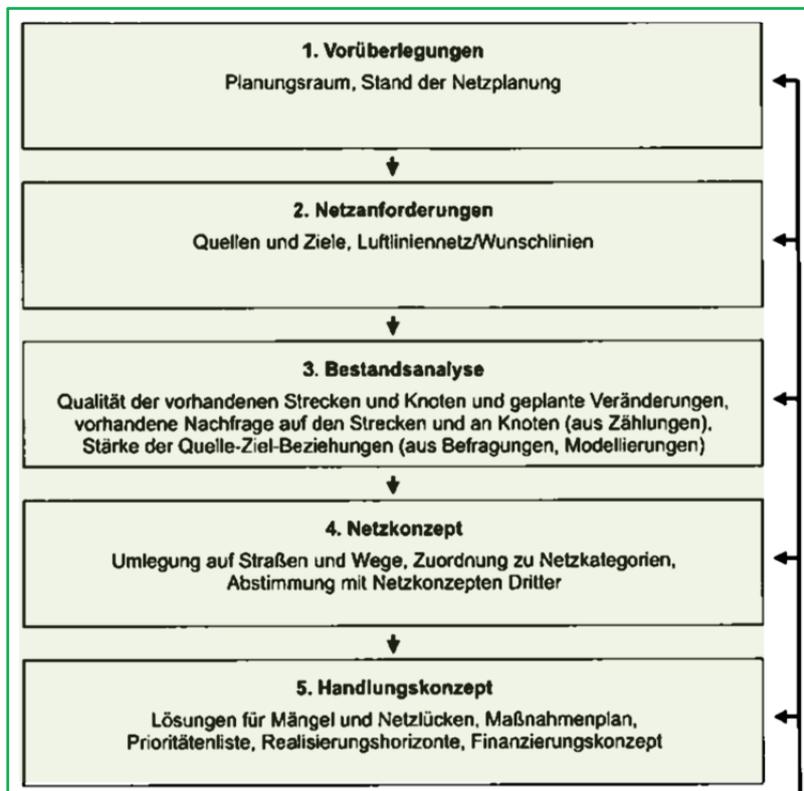


Bild 24: Ablauf der Radverkehrsplanung

Bildquelle: ERA 2010, Ausschnitt aus Bild 2, S. 9

Durch die Auswahl der relevanten Quell- und Zielorte (POI point of interest) können das Radverkehrspotenzial für die Nutzergruppen eruiert und die Wunschlinienverbindungen zwischen den Quell- und Zielorten (idealisierte Strecken) einschl. ihrer Netzbedeutung nach den RIN 2008 (Netzkategorien) bestimmt werden. Aus der Umlegung der Wunschverbindungen auf das existierende Straßen- und Wegenetz resultiert das Radverkehrszielnetz. Für die integrierten Streckenverbindungen oder Streckenabschnitte werden auf Grundlage der Netzkategorien die geeigneten Führungsformen, Entwurfsanforderungen und Ausbaustandards nach den ERA 2010 festgelegt. In der anschließenden Bestands- und Infrastrukturanalyse werden die vorhandenen Ausbaumerkmale und Verkehrsregelungen mit dem Fokus auf der Erfordernis untersucht.

3.2 Wegekategorien und Wunschlinien

Nach den RIN 2008 werden die Verkehrswege für den Alltagsradverkehr mit Berücksichtigung der Verbindungsfunktion im Netz in Verkehrswegekategorien unterteilt.

- drei Kategorien für Radwegführungen außerhalb bebauter Gebiete
- vier Kategorien für Radführungen innerhalb bebauter Gebiete

Kategorien- gruppe		Kategorie		Netzfunktion	angestrebte Geschwindigkeit
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Radverkehrs- verbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf Distanzen von mehr als 10 km, z.B. zwischen Ober- und Mittelzentrum	20 – 30 km/h
		AR III	regionale Radverkehrs- verbindung	Verbindung Grund- zu Mittelzentrum, Stadtteilzentrum zu Stadtzentrum und zwischen Grund-/Stadtteilzentren	20 – 30 km/h
		AR IV	nähräumige Radverkehrs- verbindung	Verbindung Gemeindeteilen/Gemeinden zu Grundzentrum oder Wohnquartier zu Stadtteilzentrum und zwischen Quartieren	20 – 30 km/h
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindg.	Verbindung für Alltagsradverkehr auf Stadtebene über größere Entfernung, Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung	15 – 25 km/h
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindg.	Verbindung zwischen Stadtteilzentren (vor allem in Oberzentren) und Anbindung von Stadtteilzentrum an Stadtzentrum	15 – 25 km/h
		IR IV	innergemeindliche Radverk.verbindg.	Anbindung von Stadtteilzentrum an Stadtzentrum (vor allem Mittelzentren), Verbindung von Stadtteilzentren unterein- ander und zwischen allen wichtigen Zielen und relevanten Wohngebieten	15 – 20 km/h
		IR V	innergemeindliche Radverk.verbindg.	Anbindung und Erschließung aller Grund- stücke, Wohnbereiche und potenziellen Fahrquellen und Fahrtziele	--

Tabelle 5: Verkehrswegekategorien für den Alltagsradverkehr

Grundlage: RIN 2008, Tab. 9, S. 18 und Tab. 15, S. 26; Fahrgeschwindigkeit inkl. Zeitverluste an Knotenpunkten

Für die Entwicklung des zukünftigen Radwegenetzes im Stadtgebiet Homburg sind die Kategorien AR III – AR IV und IR III – IR V zu berücksichtigen. Zudem ist für die Radnetzplanung zu beachten, dass die Schnittpunkte des ‚lokalen‘ Homburger Radverkehrsnetzes auf die Radstrecken der Nachbargemeinden Waldmohr, Zweibrücken, Blieskastel, Kirkel und Bexbach räumlich abgestimmt werden und der Ausbauzustand der Verknüpfungsstellen möglichst angeglichen wird. Damit soll eine attraktive Radverkehrsführung für den überörtlichen oder regionalen Alltagsradverkehr erzielt werden, die eine hohe Durchgängigkeit und Kontinuität aufweist.

Die im folgenden Plan dargestellten Wunschlinien vernetzen die ausgewählten Quell- und Zielorte für den Alltagsradverkehr über umwegfreie Luftlinienverbindungen miteinander (vgl. Anlage 1-1). Nach der Höhe des Radverkehrspotenzials (hoch, mittel, niedrig) werden die Wunschlinien in drei Verbindungsstufen eingeteilt, aus denen sich eine Einstufung der Radwegeverbindungen im Radverkehrszielnetz herleitet.

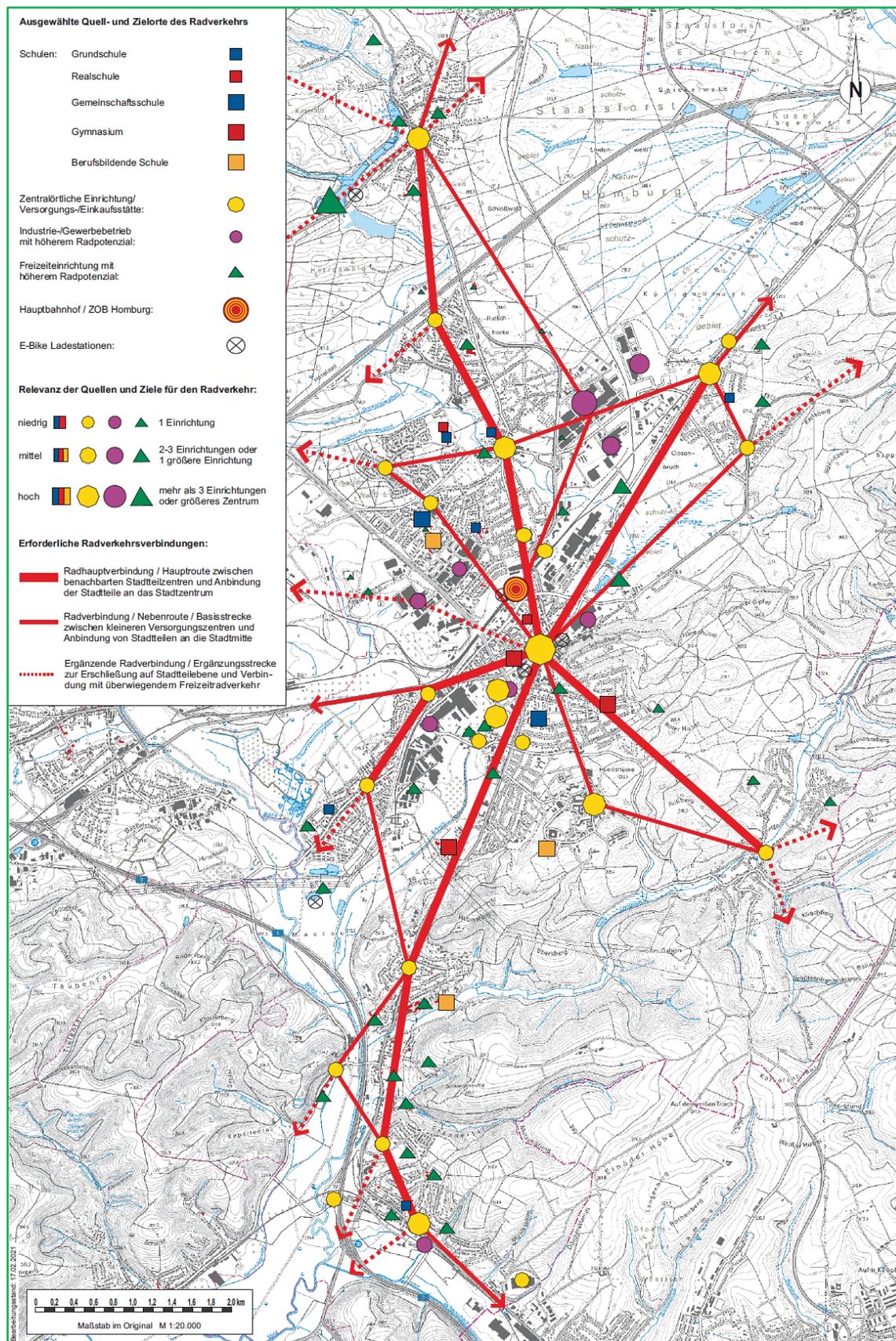


Bild 25: Quell- und Zielorte im Wunschliniennetz

3.3 Radverkehrszielnetz

Das Radverkehrszielnetz für Homburg ist ein baulastträgerübergreifendes Radwegenetz. Mit der Umliegung der Wunschlinien auf das Straßen- und Wegenetz erfolgt ein systematischer Netzaufbau mit hierarchischer Einstufung der Netzelemente. Die gewählte Netzhierarchie ist bei der Maßnahmenauswahl und für die Prioritätensetzung ein wichtiges Entscheidungskriterium. Fehlende Verbindungsabschnitte (Netzlücken) erfordern eine Ergänzung oder Verdichtung des Radwegenetzes. Schlecht benutzbare und unzureichend gestaltete Radführungen machen eine bauliche oder verkehrliche Verbesserung notwendig. Zwangspunkte im Radnetz sind Bahnstrecken, Autobahnen und mehrspurige Schnellstraßen oder Fließgewässer, zu deren Überwindung die Radverkehrsströme kanalisiert werden. Besondere Anforderungen bestehen hierbei wegen der hohen Bedeutung im Zielnetz und dem erhöhten Schutzbedarf für die Schülerradwege zu weiterführenden Schulen im Stadtgebiet.

3.3.1 Grundlegende Anforderungen

Grundsätzlich besteht der Planungsanspruch, die erforderlichen Radwegverbindungen in einem Radverkehrsnetz zu integrieren, so dass das Radnetz eine attraktive, nutzer-gerechte und verkehrssichere Erreichbarkeit der Attraktionspunkte des Alltagsverkehrs im Stadtgebiet ermöglicht. Hierfür werden an das zukünftige Zielnetz für den Alltagsradverkehr in der Stadt Homburg nach dem Raumbezug und der Netzstruktur funktionale Basisanforderungen gestellt.

- Netzzusammenhang:
Die Radverbindungen (in verschiedenen Verbindungskategorien) sollen in dem streckenorientierten Radnetz an Verknüpfungspunkten innerhalb des Stadtgebietes vernetzt werden. An den Übergängen der Radverbindungen nach außen sind die Schnittstellen mit den Radnetzen der Nachbargemeinden festzulegen.
- Verbindungsqualität:
Die Radverbindungen sollen einen hohen Grad von umwegfrei geführten Radwegen aufweisen, um die Fahrzeit im zeitsensiblen Schüler- und Pendlerradverkehr zu optimieren. Zielorte mit hohem Radverkehrspotenzial sollen über attraktive Haupttrouten und verdichtende Nebenrouten angebunden werden. Das Radwegenetz soll eine hohe Durchlässigkeit (auch an Zwangspunkten) und Orientierungsqualität besitzen.
- Benutzungsqualität:
Das gewählte Führungsprinzip (Trennung – Mischung) und die Führungsform (Wegebreite, Verkehrsregelung, Benutzungspflicht) sollen für die Verbindungsfunktion angemessen sein. Zumindest die Haupttrouten sollen ganzjährig (z.B. Winterdienst) und ganztägig (z.B. nachtauglich) befahrbar sein. Einbauten und sonstige Hindernisse (auch parkende Fahrzeuge) sind zu vermeiden und die Streckenführung bedarfsweise baulich zu sichern. Zwangspunkte und Barrieren wie Treppen, Umlaufsperrern oder Unterführungen sollen durchlässig sein.

- Erschließungsqualität:
Für die flächenbezogene Erschließung innerhalb von Stadtteilen, Quartieren und Wohnbereichen sollen Teilstrecken des Basis- bzw. Ergänzungsradsnetzes (mit geringerem Führungs- und Schutzbedarf) das Zielnetz verdichten und an Haupt- und Nebenrouten angebunden werden.
- Netzintegration:
Obwohl die Routenführung des Ausflugs- und touristischen Radverkehrs häufig von den Alltagsradverbindungen abweicht, sollen einzelne Teilstrecken in das Alltagsradnetz integriert werden, um durch Synergieeffekte ermöglichte Kostenvorteile für Ausbau, Unterhaltung und Betrieb der Netzstrecken zu erzielen.¹⁴
- Verkehrssicherheit:
Die Radfahrenden sind gegenüber dem Kfz-Verkehr die schwächeren Verkehrsteilnehmer und benötigen bei hohem Kfz- und Schwerverkehrsaufkommen und auf schnell befahrenen Netzabschnitten einen besonderen Schutz. Dieser Schutzanspruch ist über die Wahl des Führungsprinzips und der Führungsform zu erfüllen. Ein erhöhter Handlungsbedarf besteht häufig an Übergängen zwischen außen und innen, an Knotenpunkten mit höherem Verkehrsaufkommen und bei einer dichten Abfolge von Einmündungen und Grundstückzufahrten. An Zufahrten und Einmündungen sind Sichtfeldbehinderungen (z.B. durch Einbauten, parkende Fahrzeuge) auszuschließen. Für die Zufahrten von Knotenpunkten soll die Erfordernis oder Möglichkeit einer fahrbahnintegrierten Radführung geprüft werden.
- Systemattraktivität:
Der Alltagsradverkehr ist als alternatives Mobilitätsangebot und Teil des Stadtverkehrssystems weiter zu entwickeln. Neben den Radverkehrsanlagen im engeren Sinne sind auch komfortable sowie diebstahl- und vandalismussichere Radabstellanlagen, Ladestationen für E-Räder, Servicepunkte, Wartungsangebote des Fahrradhandels zu fördern. Eine nutzergruppenorientierte Information und Kommunikation sowie Marketing und Aktionen sollen das Systemangebot komplettieren.

3.3.2 Auswahl der Führungsform

Auf die einzelnen Radverbindungen im Zielnetz sind Gestaltungsregeln anzuwenden, die sich aus den gültigen Regelwerken für den Radverkehr (ERA 2010, StVO 2017 bzw. 2020, VwV-StVO, RAS 2006) ableiten. Für die Auswahl eines geeigneten Führungsprinzips (Trennen – Schützen – Mischen) wird ein Netzabschnitt in Belastungsklassen (vgl. ERA 2010, Kap. 2.3.3, Bild 7 und 8) eingeordnet. Die Abgrenzung einer Belastungsklasse stellt jedoch keine feste Grenze, sondern beschreibt einen fließenden Übergangsbereich.

¹⁴ Soweit die Möglichkeit einer räumlichen Angleichung der Radstreckenverläufe des RVK Homburg an das Kreis- und/oder Landesradnetz praktikabel erscheint, sollten die konzipierten Maßnahmen zur Netz- und Infrastrukturgestaltung mit dem Saarpfalz-Kreis und/oder dem Saarland (z.B. LfS) abgestimmt werden, um den Nutzen einer Investition zu erhöhen.

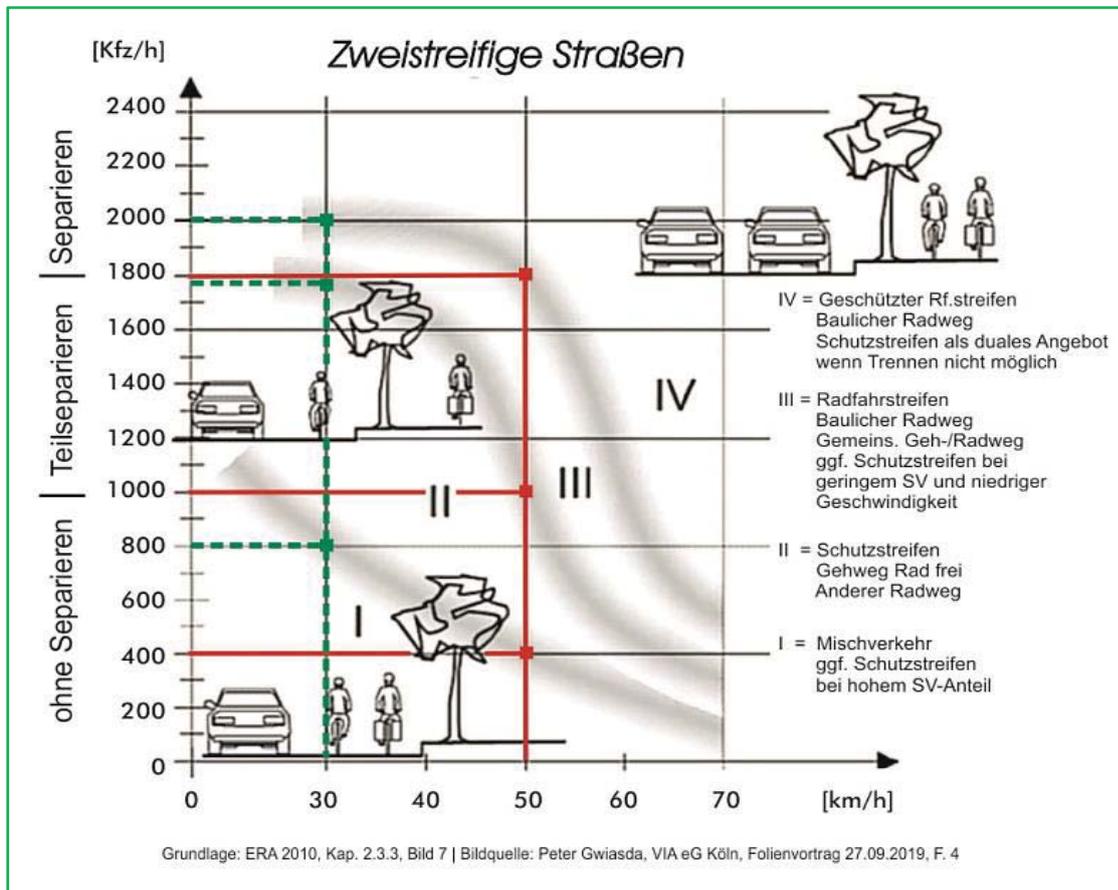


Bild 26: Festlegung des Führungsprinzips nach Belastungsklassen

Grundlage: ERA 2010, Bild 7; Bildquelle: Peter Gwiasda VIA eG Köln, eigene Bearbeitung

- Als Führungsprinzipie bzw. Führungsformen werden unterschieden:
 - Trennen (Belastungsbereich III und IV)
 - Schützen (Belastungsbereich II, ggf. auch III)
 - Mischen (Belastungsbereich I, ggf. auch II)

- Bis zu 30 km/h Fahrgeschwindigkeit sind im Regelfall keine Schutzmaßnahmen erforderlich und der Alltagsradverkehr wird als Mischverkehr geführt. Bei einer Tagesverkehrsstärke von mehr als 8.000 – 10.000 Kfz/24h, einem erhöhten Schwerverkehrsanteil oder bei einer Hauptstrecke im Schülerverkehr (mit mehrheitlich jüngeren Schülern) sollte der Einsatz von Schutzstreifen (auch als duale Führungslösung in Verbindung mit der Regelung ‚Gehweg – Rad frei‘ erwogen werden.

- Wenn eine Haupttroutenverbindung oder eine wichtige Nebenrounenstrecke durch einen Abschnitt mit Tempo 30-Zonenregelung verläuft sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden. Bei einem zusammenhängenden Quartiersbereich ist die Einrichtung einer Fahrradzone (nach StVO 2020) zu überlegen.

- Bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 50 km/h ist ab Verkehrsbelastungen über 5.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil unter 10 % das Markieren von Schutzstreifen, ab ca. 10.000 Kfz/24h das Einrichten von Radfahrstreifen oder die Nutzung von baulich angelegten Radwegen zu empfehlen. Bei einer nicht ausreichenden Breite des Seitenraums ist die mögliche Einrichtung eines gemeinsamen Geh-/Radwegs zu überprüfen.¹⁵
- Bei Verkehrsbelastungen über 15.000 – 18.000 Kfz/24h bei gleichzeitig hohem Schwerverkehrsanteil von ca. 10 % und mehr und bei einem Geschwindigkeitsniveau von mehr als 50 km/h ist für die sichere Radführung das Separationsprinzip auf die Nutzung von baulich getrennten Radverkehrsanlagen wie Radwege und geschützte Radfahrstreifen anzuwenden.
- Außerorts sollten ab einer Verkehrsstärke von ca. 5.000 Kfz/24h aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeit die Radfahrenden möglichst vom Kfz-Verkehr getrennt geführt werden. Das Anlegen von Schutzstreifen ist außerorts und bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h nach dem aktuellen Regelwerk nicht möglich.

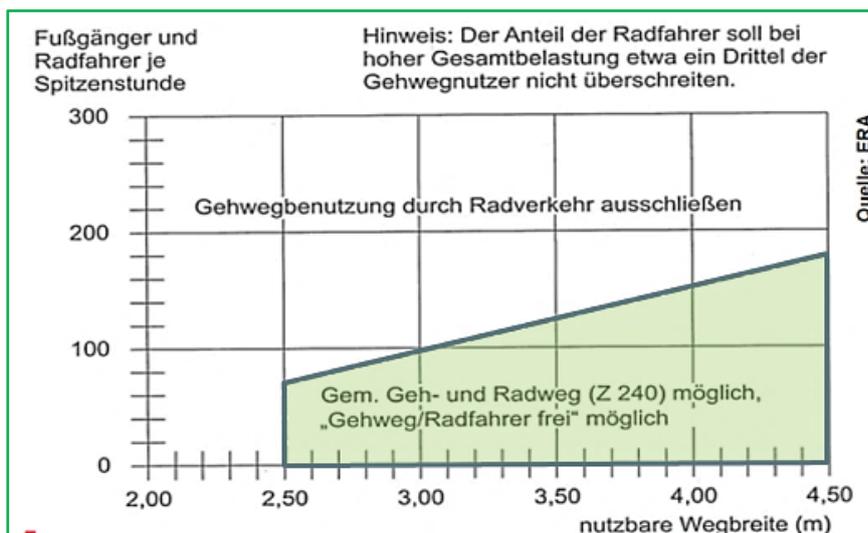


Bild 27: Breitenanforderung an gemeinsame Geh-/Radwege

Bildquelle: ERA 2010, Bild 15; eigene Bearbeitung

Für die Streckenabschnitte im Untersuchungsraum sind die zulässigen Fahrgeschwindigkeiten und die Querschnittsbelastungen des Kfz-Verkehrs untersucht und in einem Übersichtsplan zur Geschwindigkeitsverteilung und Kfz-Belastung dargestellt worden (vgl. Anlage 1-2).

¹⁵ Die straßenbegleitende Führung des Radverkehrs gemeinsam mit Fußgängern auf dem Gehweg (innerorts) oder im Seitenraum (außerorts) ist in der Regel bei einem geringeren Fußgänger- und Radfahreraufkommen möglich. Neben dem gemeinsamen Geh-/Radweg mit Zeichen 240 StVO und Benutzungspflicht für den Radler kann dem Radfahrenden auf dem Gehweg mit Zusatzzeichen 'Rad frei' ein Benutzungsrecht eingeräumt werden.

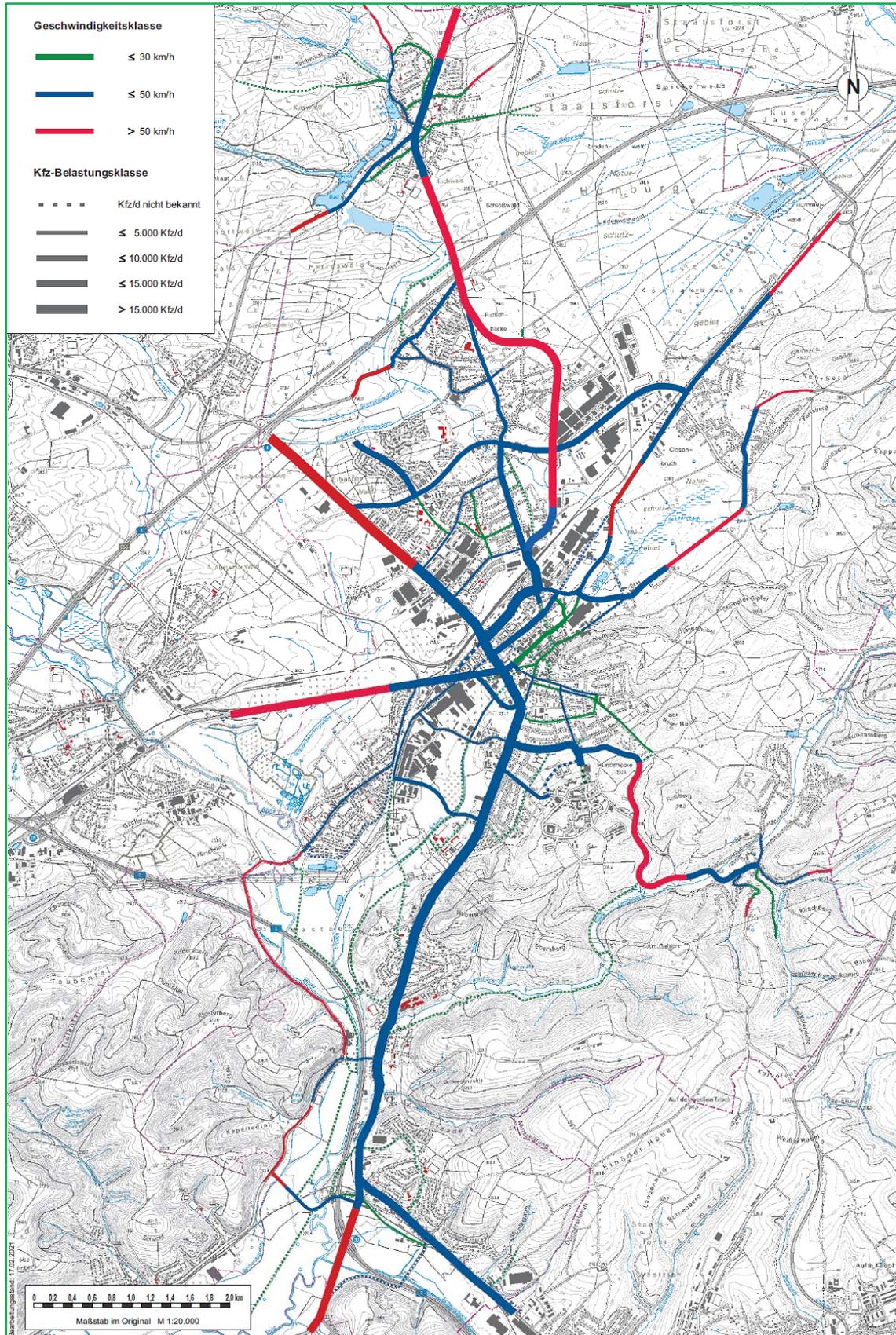


Bild 28: Geschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen

3.3.3 Anordnung einer Benutzungspflicht

Grundsätzlich soll der Radverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Straßenverkehr die vorhandenen Fahrbahnen und Fahrwege benutzen (vgl. § 2, Absatz 1 StVO). Für Radfahrende entsteht nur eine Benutzungspflicht einer baulich oder markierungstechnisch angelegten Radverkehrsanlage, wenn dies durch die Verkehrszeichen 237 (Radweg), 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (Getrennter Rad- und Gehweg) angeordnet wird (vgl. § 2, Absatz 4 StVO).

Nach der VwV-StVO dürfen benutzungspflichtige Radwege nur angeordnet werden, wenn für den Fußgängerverkehr ausreichende Flächen zur Verfügung stehen und die zu Fuß Gehenden nicht durch die Radfahrenden behindert werden. Zudem muss die Benutzung des gekennzeichneten Radwegs nach der Beschaffenheit und der Linienführung eindeutig, stetig und sicher sein.

Die Anordnung der Benutzungspflicht ist nach der VwV-StVO die Ausnahme für Verkehrssituationen, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern und wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht (vgl. § 45 Absatz 9 StVO).

3.3.4 Systematischer Netzaufbau

Für die Erstellung des Homburger Radverkehrskonzeptes werden die Streckenverbindungen für den Alltagsradverkehr zwischen den Quell- und Zielorten nach ihrer Verbindungsfunktion und auf der Grundlage der Kategorienbildung hierarchisch eingeteilt (vgl. die folgende Abbildung).

– Haupttrouten:

Die Radhauptverbindungen (Haupttrouten oder Vorrangstrecken) führen möglichst umwegfrei von den Stadtteilzentren zum Stadtzentrum und zu wichtigen Zielorten mit hohem Nutzerpotenzial im Schüler- und Pendlerverkehr auf Stadtebene. Diese Haupttrouten verlaufen häufig an Bundes- und Landesstraßen oder entlang von städtischen Hauptverkehrsstraßen. Das Konzeptziel ist es, auf diesen Netzabschnitten ein sicheres, komfortables und zeitgünstiges Befahren zu ermöglichen. Die Routen sollen möglichst bei allen Witterungsverhältnissen und zu allen Tageszeiten und ohne erhebliche Verlustzeiten an signalgeregelten Knotenpunkten benutzbar bleiben.

– Nebenrouten:

Die Radverbindungen im Teilnetz der Nebenrouten oder Basisstrecken binden innerhalb von Stadtteilen nachfragerrelevante Wohnbereiche und Quartiere an das Stadtteilzentrum und die Haupttrouten an. Zusätzlich verbinden die Nebenrouten die Stadtteilzentren untereinander und mit wichtigen Zielorten auf Stadteilebene wie z.B. Freizeit- und Sportzentren. Straßenbegleitende Radführungen an städtischen Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen (nach RIN, Tab. 6 vor allem angebaute Straßenabschnitte der Kategorien HS IV oder ES IV) bedürfen ebenfalls einer erhöhten Konzeptbeachtung. Als Ausweich- oder Alternativroute zu einer Haupttroute mit hoher Ausgangsbelastung oder hohem Geschwindigkeitsniveau verdichten diese Netzabschnitte das Haupttroutennetz.

Die Nebenrouten und Basisstrecken sollen möglichst ganzjährig befahrbar sein und von unerwünschten Hindernissen freigehalten werden.

– Ergänzungsstrecken:

Die unterste Netzkategorie im Radwegekonzept Homburg sind die Ergänzungsstrecken. Diese erschließen innerhalb der Stadtbereiche und Wohnquartiere die Fahrtquellen und Fahrtziele des Alltagsradverkehrs im Nahbereich und binden diese an das Stadtteilzentrum oder eine Nebenroute an. Es sind meist verkehrsärmere oder verkehrsberuhigte Straßen und separate Wegeführungen abseits der Straßen, die keine besonderen Anforderungen an die Gestaltung der Radverkehrsanlage stellen.

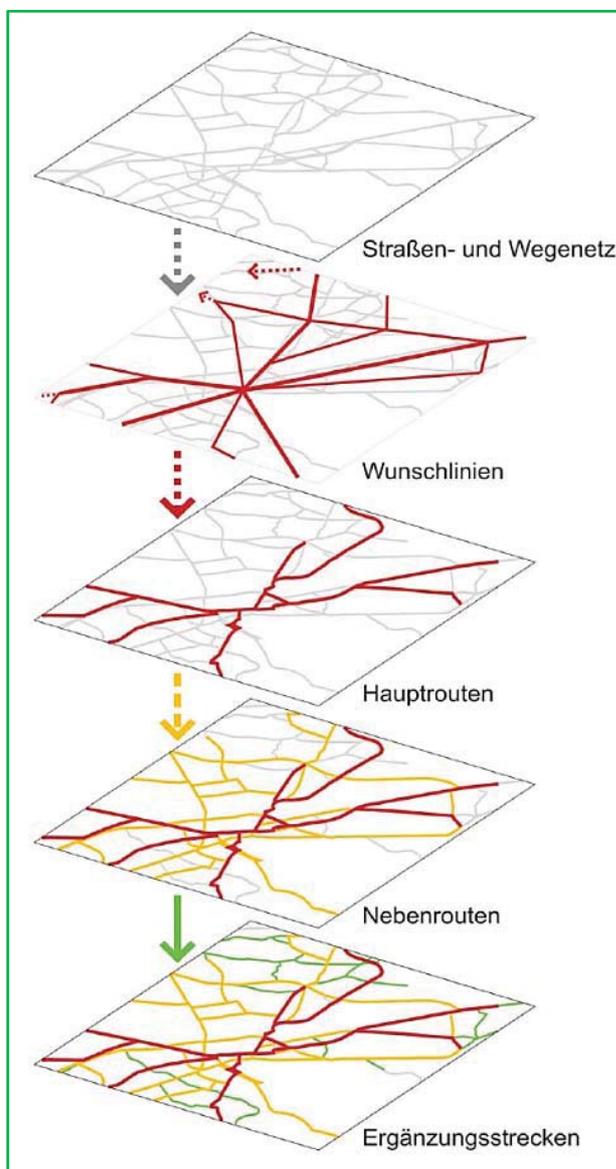


Bild 29: Systematik des Zielnetzes

Die folgende Plandarstellung zeigt die Routenverläufe der Haupt- und Nebenrouten sowie Ergänzungsstrecken des konzipierten Radverkehrszielnetzes (vgl. Anlage 1-3).

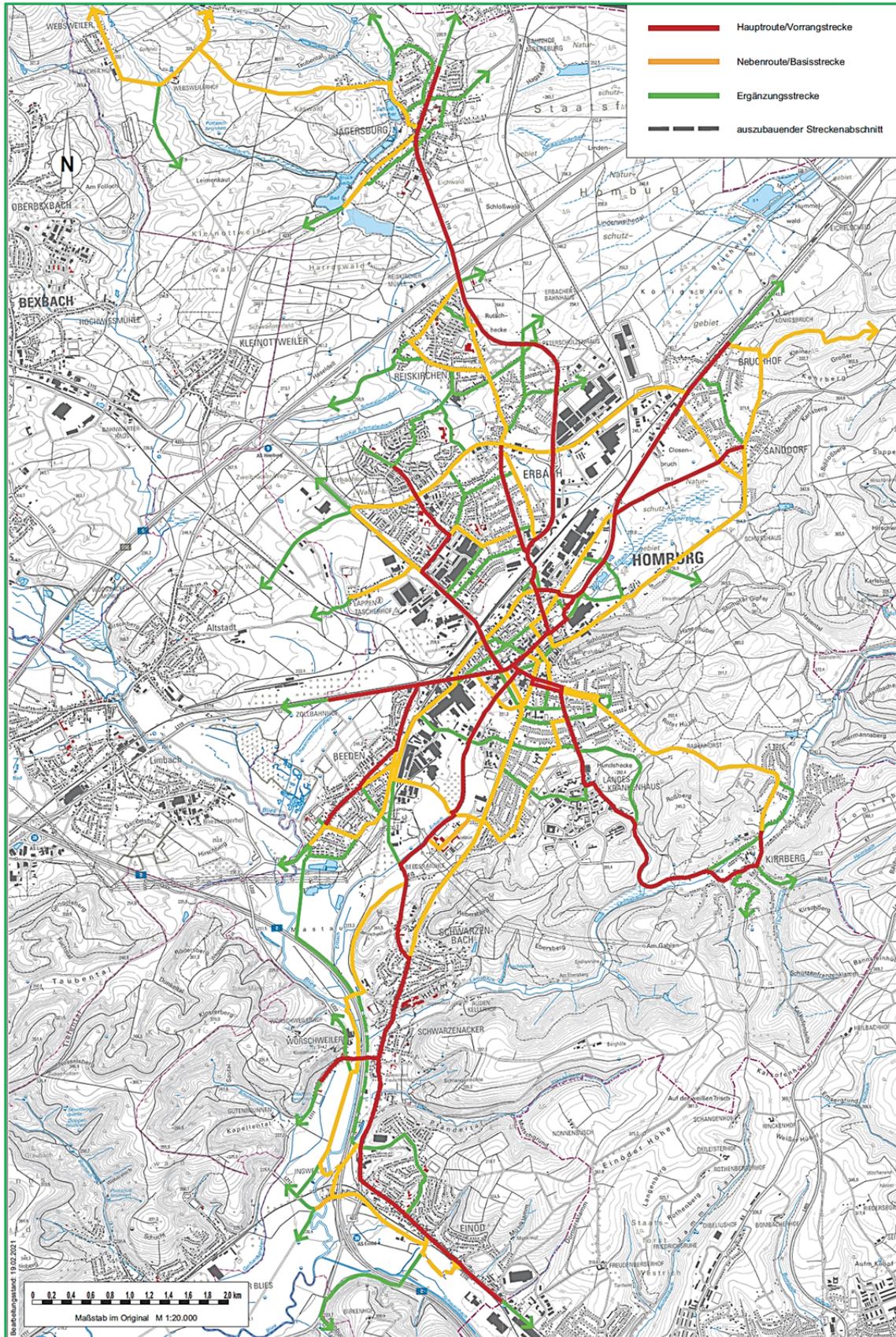


Bild 30: Radverkehrszielnetz

4 ANALYSE DER RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Für das RVK Homburg wird als Grundsatz festgelegt, dass die Radverkehrsinfrastruktur möglichst für alle Mobilitätszwecke im Alltag von allen Ziel- und Nutzergruppen benutzt werden kann. Die Radverkehrsinfrastruktur umfasst unterschiedliche bauliche und verkehrliche Elemente, die nach dem gültigen Regelwerk zu gestalten sind und es ermöglichen, den Radverkehr als gleichberechtigtes städtisches Verkehrssystem zu betreiben. Zur Radverkehrsinfrastruktur zählen in einem ganzheitlichen Verständnis:

- Radverkehrsanlagen (RVA) mit oder ohne Benutzungspflicht
- Radführungen auf der Fahrbahn und unabhängige Radführungen
- Radabstellanlagen, Fahrradstationen und Fahrradparkhäuser
- Radwegbeleuchtung und umfahrbare Sperrelemente
- Radwegweisung und Informationstafeln
- Elektroladestellen und Ladestationen für E-Fahrräder
- Fahrradservicepunkte wie z.B. Luft- und Flickstationen
- Fahrradhandel und Fahrradwerkstätten

4.1 Analyseumfang

Die Bestandsanalyse zum RVK Homburg überprüft insbesondere die Qualität und sichere Benutzbarkeit der vorhandenen Radverkehrsanlagen auf den geplanten Radrouten und Radverbindungen des konzipierten Radverkehrszielnetzes. Für die detaillierte Erfassung des Ist-Zustands der RVA sind sämtliche für die Erstellung des Radkonzeptes erforderlichen Straßen- und Wegeabschnitte mit dem Fahrrad abgefahren und vor Ort auf ihre Eignung und Benutzbarkeit überprüft worden. Einzelne Netz- bzw. Streckenbereiche wurden beispielhaft per Foto dokumentiert.

Zur Beschreibung der Ausgangssituation sind folgende Kriterien abschnittsweise mit Berücksichtigung der Gestaltungsvorgaben überprüft worden:

- Führungsform und Breitenmaß der RVA gemäß ERA
- Einordnung in eine Streckenkategorie nach dem Belastungsbereich gemäß ERA
- Regelungen der Radführung nach StVO (hinsichtlich Benutzungspflicht)
- Durchlässigkeit und Sicherheit der Radführung (z.B. bei Einbahnstraßen)
- Befahrbarkeitszustand der befahrenen Oberflächen
- Hindernisse, Barrieren, Umlaufsperrern, fehlende Bordabsenkung
- Querschnittsmaß und Einteilung des Straßen- bzw. Verkehrsraums
- Zulässige Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr nach StVO
- Tagesverkehrsbelastung im Kfz-Verkehr und Schwerverkehrsanteil¹⁶
- Intensität der Umfeldnutzung, Parkbedarf und Dichte von Grundstückzufahrten und Abstände zwischen Einmündungen (bei Radführung im Seitenraum)

¹⁶ Für die Ermittlung der Kfz-Tagesbelastungen im Verlauf der zukünftigen Radrouten liegen keine flächendeckenden Verkehrsdaten vor. Mit Hilfe der städtischen Verkehrszählung 2006 und den Straßenverkehrszählungen 2015 des Landesbetriebs für Straßenbau können jedoch recht plausible Werte zum Kfz-Verkehrsaufkommen und dem Schwerverkehrsanteil abgeschätzt werden.

Die abschnittsweise erfassten Bestandsmerkmale werden analysiert und hinsichtlich der Benutzbarkeit und Konformität der RVA mit dem Regelwerk der ERA 2010 bewertet. Zugleich wird überprüft, ob eine angeordnete Benutzungspflicht erforderlich (anordnungsgerecht) ist und die Vorgaben zur Regel- (bzw. Mindestbreite) erfüllt (anordnungskonform) sind.

Die Bestandsanalyse führt somit zu einer Übersicht der Problembereiche und Konfliktpunkte im Radverkehrsnetz. Hierbei werden die Netzelemente Strecken und Knotenpunkte sowie Querungsstellen unterschieden.

4.2 Gestaltungsstandards für den Alltagsradverkehr

Die anzuwendenden Gestaltungsstandards der Radverkehrsanlagen für den Alltagsradverkehr und die zu favorisierende Führungsform leiten sich aus der Einordnung in Belastungsbereiche nach den ERA 2010 und der festgelegten Verbindungskategorie im Radverkehrszielnetz ab. Grundsätzlich sind die Radführungen in fahrbahnintegrierte, fahrbahn-/straßenbegleitende und selbstständig geführte (separate bzw. straßenunabhängige) Radverkehrsanlagen bzw. Wegeverbindungen zu unterscheiden.

- Bei einer zulässigen Geschwindigkeit bis 30 km/h und einer Streckenbelastung bis ca. 8.000 Kfz-Verkehr pro Tag wird eine Führung des Radverkehrs nach dem Mischprinzip, bei höheren Verkehrsmengen mit Teilseparation vorgeschlagen. Dies unterstützt die angestrebte Trennung des Radverkehrs von Fußgängern.
- Für Geschwindigkeiten von 30 – 50 km/h werden bei hohem Schülerradpotenzial oder hohem Familien- oder Seniorenanteil geschützte Radführungen (zumindest Schutzstreifen) ab ca. 3.000 Kfz/24h vorgeschlagen.
- Bei höheren Geschwindigkeiten ab 50 km/h und/oder hohem Kfz- und Schwerverkehrsaufkommen sowie außerorts wird eine Radführung nach dem Trennungsprinzip favorisiert.
- Auf Strecken im Längsverkehr können neben linearen Beeinträchtigungen auch punktuelle Gefährdungen der Radfahrenden auftreten. Diese bestehen besonders an Querungsstellen zwischen Knotenpunkten oder am Übergang von Innerorts- und Außerortsführung. Die Mängel einer fehlenden oder unsicheren Radführung sind durch Sicherungsmaßnahmen an den Querungsstellen zu beheben.
- Für Steigungs- und Gefällstrecken (über 4 – 5 % Neigung) wird bei einem beengten Verkehrsraum eine asymmetrische Einrichtung von Radverkehrsanlagen vorgeschlagen. Der bergauf fahrende Radverkehr soll durch (breitere) Radfahrstreifen oder Schutzstreifen mit gleichzeitiger Freigabe von Gehwegen für unsichere und ungeübte Radfahrer (duale Radführung) besser geschützt werden.
- Innerorts sollen Radverkehrsanlagen mit Zweirichtungsradsverkehr grundsätzlich (in Anlehnung an die VwV-StVO) wegen erhöhter Konfliktpotenziale an Grundstückzufahrten und Einmündungen nicht angelegt werden.
- Außerorts sollen für alle Haupt- und Nebenroutenverbindungen des Radverkehrszielnetzes fahrbahnbegleitende Radführungen (mindestens einseitig) als gemeinsame Geh- und Radwege oder als Gehwege und Rad frei angeboten werden.

- Die Einrichtung von Schutzstreifen an Landstraßen mit Geschwindigkeiten höher als 50 km/h ist im aktuellen deutschen Regelwerk nicht vorgesehen. Unter bestimmten Rahmenbedingungen (max. 70 km/h, einstreifige Kernfahrbahn, schwächere Kfz-Belastung und geringer Schwerverkehrsanteil) können sie eine alternative Maßnahme zum Schutz des Radverkehrs sein, jedoch die Einrichtung einer getrennten Radführung nicht ersetzen. Für schwach belastete Straßenabschnitte außerhalb der geschlossenen Bebauung sollte der Einsatz von Schutzstreifen in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und dem saarländischen Verkehrsministerium geprüft werden.¹⁷
- Auf der Streckenführung von Haupt- und Nebenrouten sollen alle Konfliktbereiche (z.B. Querungsstellen, Engstellen, Unterführungen) ausreichend beleuchtet sein. Auf Haupttrouten soll eine durchgängige Beleuchtung bestehen.

4.2.1 Gestaltung der Streckenführungen

In der folgenden Tabelle werden die für Haupt- und Nebenrouten anzustrebenden Breitenmaße von Radverkehrsanlagen zusammengestellt. Die für das RVK Homburg vorgeschlagenen Breiten überschreiten teilweise die Angaben zu dem Mindest- und Regelmaß im deutschen Regelwerk (ERA 2010, VwV-StVO).¹⁸

Im innerstädtischen Verkehr bietet die fahrbahnintegrierte Radführung in mehrerer Hinsicht verkehrliche und sicherheitsrelevante Vorteile. Das Radfahren gemeinsam mit den Kfz auf der Fahrbahn ermöglicht die angestrebte räumliche Trennung des Radverkehrs vom Bewegungs- und Aufenthaltsraum der Fußgänger.

Für innerörtliche Straßenabschnitte mit weniger als 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit wird eine fahrbahnintegrierte Radführung unter Anwendung der drei Führungsprinzipie konzeptionell bevorzugt. Gegenwärtig ist die Radführung auf der Fahrbahn selten anzutreffen, wie die Ergebnisse der Bestandsanalyse belegen. Eine straßen- bzw. fahrbahnbegleitende Radführung im Zweirichtungsradverkehr, wie sie im Stadtgebiet Homburg noch mehrmals vorkommt, ist nach dem Regelwerk auf innerörtlichen Netzabschnitten nur als Ausnahme zugelassen.

¹⁷ In einem bundesweiten Modellprojekt „Fahrradschutzstreifen außerorts“ im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP-Projekt) wurden auf 18 Modellstrecken in mehreren Bundesländern die Gestaltungsmöglichkeiten und Sicherheitsaspekte untersucht. Die mehrheitlich ermutigenden Ergebnisse wurden Ende des letzten Jahrzehnts veröffentlicht. Der Bericht findet sich unter <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Schwerpunkte/Mobilit%C3%A4t/Radverkehr/Ergebnisse%20des%20Modellprojekts%20Schutzstreifen%20au%C3%9Ferorts/Schlussbericht%20NRVP-Projekt%20Schutzstreifen%20au%C3%9Ferorts%20-%20Endfassung.pdf>

¹⁸ Die Breitenangaben in der Tabelle beziehen sich auf den erforderlichen Verkehrsraum des Radverkehrs. Zu dem Breitenmaß ist die Breite des Sicherheitstrennstreifens oder des Sicherheitsraums (zu parkenden Fahrzeugen oder zum Fahrbahnrand des Kfz-Verkehrs) zu addieren. An Landstraßen außerhalb der geschlossenen Bebauung soll zwischen Fahrbahn und Radführung ein gemeinsamer Seitentrennstreifen (einschl. Sicherheitsraum der Radführung von 0,50 m) von mindestens 1,75 m eingehalten werden.

Führungsform	ERA 2010 oder VwV-StVO 2013		Angestrebte Breitenmaße RVK Homburg	
	Regelmaß	Mindestmaß	Hauptroute	Nebenroute
Führungsprinzip Separation: Benutzungspflichtige RVA				
Baulich angelegter Einrichtungs-Radweg	2,00	1,60	≥ 2,00	2,00
Zweirichtungs-Radweg einseitig geführt	3,00	2,50	≥ 3,00	2,50
Zweirichtungs-Radweg beidseitig geführt	2,50	2,00	--	--
Gemeinsamer Geh-/Radweg innerorts	> 2,50	2,50	≥ 3,00	≥ 2,50
Gemeinsamer Geh-/Radweg oder befestigter Seitenstreifen außerorts, Zweirichtungsverk.	2,50	--	≥ 3,00	≥ 2,50
Getrennter Rad-/Gehweg	> 2,50 Radweg 1,50	2,50 Radweg 1,50	Radweg > 1,50	Radweg 1,50
Getrennte Radführung mit Trennelementen	--	--	≥ 3,00	≥ 2,50
Geschützter Radfahrstreifen	(2,40)	(2,00)	≥ 2,50	≥ 2,00
Radfahrstreifen	1,85	1,50	≥ 2,00	1,85
Führungsprinzip Teilseparation: RVA mit Benutzungsrecht				
Schutzstreifen	1,50	1,25	> 1,50	1,50
Gehweg und Rad frei	2,50	1,50	≥ 2,50	2,50
Anderer Radweg	nn	nn	(1,50)	(1,00)
Duale Radführung auf der Fahrbahn und	--	--	mit Gehwegfreigabe oder Anderer Radweg	
Busspur und Rad frei	≥ 4,75	≥ 3,00	≥ 4,75	4,75
Radspur und Bus frei	≥ 4,25	≥ 3,00	≤ 3,75	≥ 3,00
Führungsprinzip Mischverkehr: ohne RVA im engeren Sinne				
Geschwindigkeit ≤ 30 km/h	nn	nn	Fahrbahn ≤ 6,00	Fahrbahn ≤ 6,00
Tempo 30-Zone	nn	nn	nn	nn
Fahrradstraße	≥ 4,00	≥ 3,50	≥ 4,00	≥ 3,50
Fahrradzone	--	--	nn	nn
Piktogrammspur	--	--	nn	nn
Einbahnstraße mit Rad- freigabe im Gegenverkehr	nn	nn	> 3,75	≥ 3,75
Fußgängerzone mit Freigabe des Radverkehrs	nn	nn	nn	nn
Selbstständig geführte / stra- ßenunabhäng. Radverbindg	--	--	≥ 3,50	≥ 2,50

nn = keine Angabe | -- = nicht vorgesehen | () = nicht nach Regelwerk

Tabelle 6: Vorgeschlagene Breitenmaße für die Radführung

Die Radführung ist außerorts an den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) auszurichten.¹⁹ Insbesondere schmale Landstraßen ohne markierte Mittelleitlinie stellen an die sichere Führung des Radverkehrs eine höhere Anforderung.²⁰ Für diese Straßen sollte die Möglichkeit von markierten Schutzstreifen (vgl. NRVP-Projekt) geprüft werden, welche einen Sicherheitsgewinn darstellen können. Bei einem erhöhten Schülerradverkehr, einer unübersichtlichen Streckenführung oder einer wichtigen Netzfunktion des Streckenabschnitts im Radnetz wird in den RAL eine fahrbahnbegleitende Radführung auch für diese Landstraßen empfohlen.

Straßen- und Wegetyp	Hauptroute	Nebenroute
Landstraße außerorts, schnell befahren und höhere Belastung	Zweirichtungsradweg oder Gemeinsamer Geh-/Radweg	Gemeinsamer Geh-/Radweg oder Gehweg - Rad frei
Landstraße außerorts, bis 70 km/h und höhere Belastung	Gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr	Gemeinsamer Geh-/Radweg oder Gehweg - Rad frei
Landstraße außerorts, bis 70 km/h und mäßige Belastung	Schutzstreifen prüfen, Gemeinsamer Geh-/Radweg oder Gehweg - Rad frei	Radverkehr auf der Fahrbahn oder Gehweg - Rad frei
Hauptverkehrsstraße innerorts, 50 km/h und höhere Belastung	Radfahrstreifen, Geschützter Radfahrstreifen, Radweg, Gemeinsamer Geh-/Radweg	Radweg, Radfahrstreifen, Gemeinsamer Geh-/Radweg
Hauptverkehrsstraße innerorts, < 50 km/h und höhere Belastung	Radfahrstreifen, Radweg, Gemeinsamer Geh-/Radweg	Radweg, Radfahrstreifen Gemeinsamer Geh-/Radweg
Hauptverkehrsstraße innerorts, ≤ 50 km/h und mäßige Belastung	Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Duale Führung mit Gehweg - Rad frei	Schutzstreifen, Schutzstreifen mit Gehweg - Rad frei (Duale Form)
Erschließungs- und Sammelstraße, 50 km/h, höhere Belastung	Radfahrstreifen, Radweg, Fahrradstraße mit Kfz frei	Radfahrstreifen, Schutzstreifen mit Gehweg - Rad frei
Erschließungs- und Sammelstraße, < 50 km/h	Radfahr- oder Schutzstreifen, Gehweg - Rad frei, Fahrradstraße mit Anlieger frei	Schutzstreifen mit Gehweg - Rad frei (Duale Form)
Kleine Sammelstraße und Anliegerstraße; ≤ 30 km/h	Schutzstreifen, Mischverkehr mit Piktogrammspur, Fahrradstraße/Fahrradzone	Schutzstreifen, Mischverkehr, Fahrradstraße/-zone
Verkehrsberuhigter Bereich	Mischverkehr auf der Fahrbahn	Mischverkehr auf der Fahrbahn
Fußgängerzone, für Radverkehr geöffnet	Mischführung im Fußgängerbereich mit ‚Radspur‘	Mischführung im Fußgängerbereich
Selbstständig geführter Radweg	Zweirichtungsverkehr, vor allem außerorts	Zweirichtungsverkehr, vor allem außerorts
Feld- oder Forstwirtschaftsweg, für Radverkehr geöffnet	Zweirichtungsverkehr, vor allem außerorts	Zweirichtungsverkehr, vor allem außerorts

Tabelle 7: Einsatzbereiche der Führungsformen

¹⁹ Für Landstraßen mit überregionaler Verbindungsfunktion (Kategorie LS II) ist die Entwurfsklasse EKL 2 mit der entsprechenden Einteilung des Regelquerschnitts RQ 11,5+ anzuwenden. In Kategorie LS III als regionale Verbindungsstraße gilt die EKL 3 mit RQ 11. Bei beiden Straßenkategorien soll der Radverkehr fahrbahnbegleitend oder straßenunabhängig geführt werden. Bei niedriger Verkehrsbelastung kann der Radverkehr auf einer Landstraße der Kategorie LS III auch auf der Fahrbahn geführt werden.

²⁰ Die Landstraßen der Kategorie LS IV dienen der nahräumigen Verbindung und Erschließung. Nach den RAL ist die EKL 4 mit einem RQ 9 anzuwenden. Auf diesen einbahnigen Straßenabschnitten wird der Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Für die unterschiedenen Straßen- und Wegetypen beschreibt die oben stehende Tabelle die favorisierten Einsatzbereiche der Führungsformen für die Haupt- und Nebenroutenabschnitte im Radverkehrsnetz. Grundsätzlich sollen die realisierten Haupt- und Nebenrouten die folgenden Gestaltungskriterien erfüllen:

- ganzjährige Befahrbarkeit sichern
- ganzjährigen Betriebsdienst mit Winterdienst organisieren
- glatte Oberflächen (vorzugsweise Asphalt, verdichtete wassergebundene Decke)
- Schäden wie Löcher, Risse oder Baumwurzeln kurzfristig reparieren
- ganztägige Befahrbarkeit durch stationäre Beleuchtung ermöglichen
- LSA-Furten ohne Zwischenhalte befahren
- LSA-Wartezeiten durch eine ‚Grüne Welle bei 20 km/h‘ optimieren
- Konflikte mit motorisierten Verkehrsteilnehmern minimieren, z.B. durch angepasste Kfz-Geschwindigkeit, Einrichtung von Fahrradstraßen, Neuordnung des Parkverkehrs

4.2.2 Gestaltung der Knotenführungen

Die Knotenpunkte im Straßennetz sind für den Radverkehr meist die konfliktrichtigsten Netzelemente mit erhöhtem Gefährdungspotenzial. An höher belasteten Straßenkreuzungen und Einmündungen führen fehlende oder unzureichende Radverkehrsanlagen zu deutlichen Sicherheitsmängeln für die Radfahrenden und vielfach zu Unfällen mit Personenschäden im Radverkehr.

Für die signalisierten und vorfahrtsregelungen Knotenpunkte einschließlich der Kreisverkehrsplätze (KVP, als Kleiner KVP und Mini-KVP) werden im Weiteren die für das RVK Homburg vorgeschlagenen Gestaltungsvorgaben zusammengefasst.

Knotenform	Hauptroute	Nebenroute
Vorfahrtknotenpunkt (VKP)	alternative Radführung auf der Fahrbahn mit direktem Abbiegen und umlaufende Radführung im Seitenraum	alternative Radführung auf der Fahrbahn mit direktem Abbiegen oder umlaufende Radführung im Seitenraum
Kreisverkehrsplatz (KVP) – Kleiner KVP ab D = 26 m	alternative Radführung auf der Fahrbahn in der Ein- und Ausfahrt zum KVP und umlaufend im Seitenraum	Radführung auf der Fahrbahn in den KVP-Knotenästen ohne umlaufende Führung
Kreisverkehrsplatz (KVP) – Mini-KVP bis D = 22 (26) m	Radführung auf der Fahrbahn in den KVP-Knotenästen ohne umlaufende Führung	Radführung auf der Fahrbahn in den KVP-Knotenästen ohne umlaufende Führung
Signalisierter Knotenpunkt (LSA) mit / ohne Radsignal	alternative Radführung auf der Fahrbahn mit direktem oder indirektem Abbiegen und umlaufend im Seitenraum	fahrbahnintegrierte Radführung mit direktem oder indirektem Abbiegen; kein freier Rechtsabbieger

Tabelle 8: Radverkehrsführung bei unterschiedlicher Knotenform

Die folgende Abbildung verdeutlicht die an den Knotenpunkten anzuwendenden Führungsmöglichkeiten für den Radverkehr bei einer fahrbahnintegrierten oder fahrbahnbegleitenden umlaufenden Radführung.

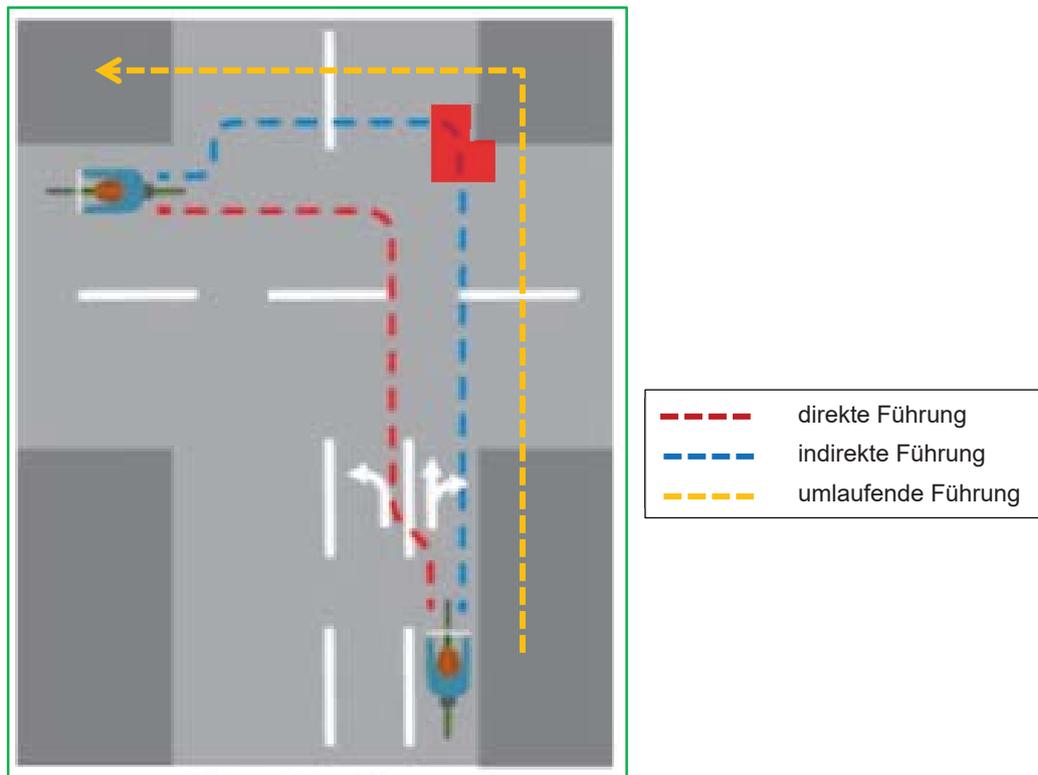


Bild 31: Knotenführungsprinzip

Bildquelle: DVR (Hrsg.), Sicher Rad fahren mit und ohne Elektroantrieb, Bonn 2017,
eigene Bearbeitung

Aus dem Radführungsprinzip ist die Führungsform für den Knotenpunkt abzuleiten.

- im engeren Knotenbereich (Konfliktbereich):
 - separate Seitenraumführung über Furten,
bei Mehrfachfurten möglichst ohne Wartepflicht
 - integrierte Fahrbahnführung ohne Markierung im engeren Knotenbereich
 - Führung mit rechts liegendem Auffangstreifen und vorgezogener Haltlinie
 - rechts geführte Radspur mit aufgeweitetem Radauffangstreifen (ARAS)
 - Fahrbahnführung mit verteilten Radauffangstreifen in Mittellage (RiM)
 - Radfahrweiche zur Aufteilung von rechts und geradeaus fahrenden Radlern
- in den Zufahrtästen zum Knotenpunkt:
 - Fortführung eines Radfahrstreifens im Zufahrtsast als Schutzstreifen
 - bauliche oder markierte Radfahrerschleuse vor einer Fahrbahnrückführung
 - Beginn eines rechts geführten Schutzstreifens als Auffangstreifen
 - duale Radführung: straßenbegleitend im Seitenbereich und auf der Fahrbahn
 - Rückbau des Kfz-Fahrstreifens für einen freien Rechtsabbieger

4.2.3 Gestaltung der Überquerungsstellen

Die Überquerungsstellen liegen inner- oder außerorts zwischen Knotenpunkten oder an Ortseingängen. Außerorts sind es Radquerungen auf der freien Strecke (z.B. eine die Landstraße kreuzenden Radverkehrsverbindung). Im Ortseinfahrtbereich sind es Wechsel zwischen verschiedenen Führungsformen (z.B. Übergangsbereich zwischen einseitig angelegtem Zweirichtungsradweg außerorts und richtungstrennter Radführung innerorts). Entlang von Ortsdurchfahrten entsteht ein Überquerungsbedarf z.B. in Wechselbereichen der Führungsform oder bei kreuzenden selbstständig geführten Radverkehrsanlagen.

Lage der Querung	Hauptroute	Nebenroute
außerhalb der geschlossenen Bebauung, auf freier Strecke	Radquerung mit großer Mittelinsel und Radverkehr mit Vorfahrt achten oder Radfurt mit detektorgestützter Signalisierung	Radquerung mit Mittelinsel oder beiderseitige Fahrbahneinengung, Radverkehr mit Vorfahrt achten
am Übergang oder Ortseingang zwischen außer- und innerorts	Radquerung mit großer Mittelinsel oder mit Leitmarkierung, Richtungspfeilen und randlichen markierten Sperrflächen	Radquerung mit Leitmarkierung und Richtungspfeilen am Rand
an kreuzenden Radführungen im Zuge von Ortsdurchfahrten	Mittelinsel als Überquerungshilfe, mit Vorfahrt achten oder signalisierte Querung als besonderer Überquerungsschutz	Signalisierung der Überquerungsstelle bei erhöhtem Schutzbedarf von Radfahrenden
innerhalb der Ortslage parallel mit Fußgängerquerungen	Radquerung mit Furt, möglichst mit eigener Signalisierung, mit ortsfester Beleuchtung	Radquerung ohne/mit Furtmarkierung, bedarfsweise mit ortsfester Beleuchtung

Tabelle 9: Überquerungsanlagen zur Verkehrssicherung

Die Abbildung beschreibt zwei typische Querungssituationen an Ortseinfahrten.

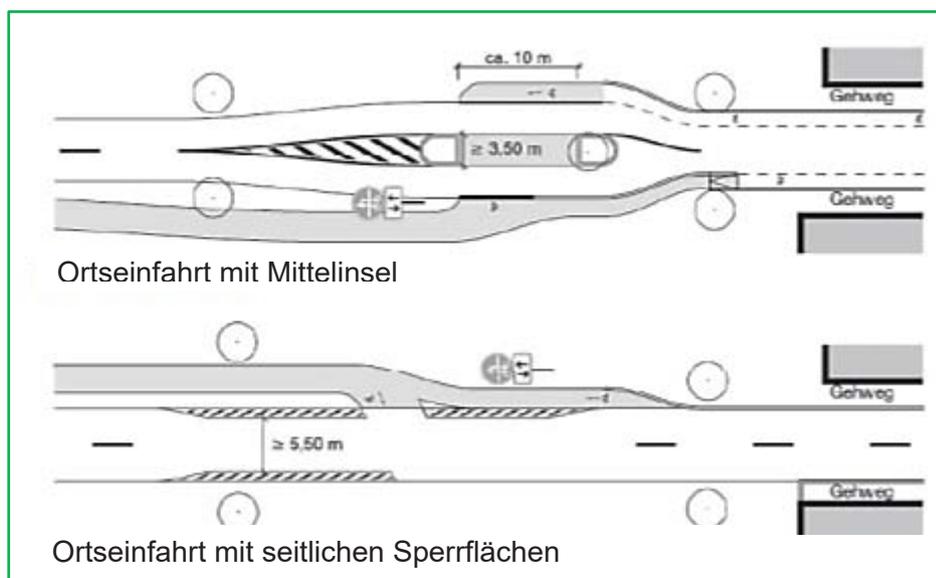


Bild 32: Überquerungsstellen an Ortseinfahrten

Bildquelle: ERA 2010, Kap. 9.5, Bild 81; eigene Bearbeitung

Ein weiteres Beispiel einer Überquerungshilfe zur sicheren Radverkehrsführung an höher belasteten Ortseinfahrten ohne Einbau einer Signalisierung zeigt die folgende Darstellung.

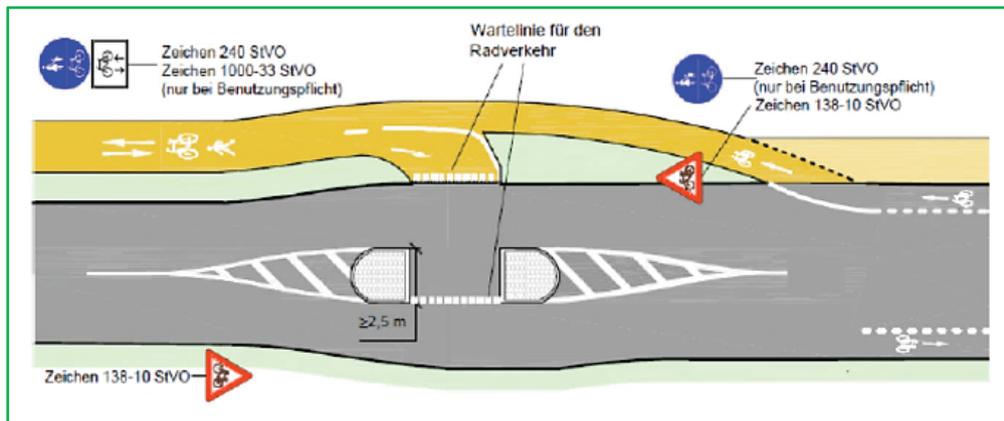


Bild 33: Überquerungshilfe ohne Signalisierung an Ortseinfahrten

Bildquelle: Peter Gwiasda, VIA e.G. Köln, Die neuen ERA 2010, Folienvortrag, F. 49

4.3 Bestandserhebung und Analyseergebnisse

Mit wiederholten Befahrungen und Ortsbegehungen wurden die Bestandsmerkmale zur Radinfrastruktur und Radführung detailliert erhoben und zur Bestandsanalyse zusammengestellt. Die konzeptrelevanten Analyseergebnisse werden in den folgenden Tabellenübersichten und Plandarstellungen dokumentiert.

Für die Haupt- und Nebenverbindungen im Radverkehrszielnetz sind die erhobenen Bestandsmerkmale der Radverkehrsinfrastruktur und der Radverkehrsanlagen im engeren Sinne analysiert worden (vgl. Anlage 2-1).

- Neben den Fahrbahn-, Seitenraum- und Wegebreiten wurden hinsichtlich der Befahrbarkeit die vorhandenen Hindernisse und Einbauten, die Belagsmängel und fehlende Beleuchtungseinrichtungen festgestellt.
- Für die Bewertung der Radführung und der Benutzbarkeit der Radverkehrsanlagen sind die möglichen Einwirkungen von parkenden Fahrzeugen und die Intensität der Umfeldnutzung vor Ort eruiert worden.
- Durch einen Abgleich der Routenführungen mit den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und den Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr konnten potenzielle Gefährdungslagen im Radnetz sondiert werden.
- Mit dem Abgleich der vorhandenen Breitenmaße der Radverkehrsanlagen mit den Anforderungen an die Führungsform nach den ERA wurden geringere und größere Abweichungen von den erforderlichen Breiten festgestellt und zudem Netzlücken im Verlauf der Radrouten ermittelt.

Die in Excel aufbereiteten Bestandsdaten wurden einheitlich ausgewertet. Jeder untersuchte Streckenabschnitt ist anschließend qualitativ bewertet worden. In gesonderten Analyseformularen ist das Ergebnis der Bestandsanalyse zusammengefasst worden.

RVK Homburg 2020 - Radverkehrsanalyse																																																																																																																																																	
	Ortsteil	Schwarzenbach																																																																																																																																															
	Straße	Einöder Straße																																																																																																																																															
	Abschnitt-Nr.	39 innerorts																																																																																																																																															
	Foto-Nr.	80-81	Abschnittlänge	1850 m																																																																																																																																													
	Foto-Koordinaten	Straßenfunktion HVS																																																																																																																																															
	RW	2595711	zul. Km/h	50 km/h																																																																																																																																													
HW	5460952	StVO-Beschilderung	274-55																																																																																																																																														
Straßenraumaufteilung		Radverkehrsraum	Ri.1	Ri.2																																																																																																																																													
Straßenraumbreite	ca. 13m																																																																																																																																																
Fahrbahnbreite	ca. 10m																																																																																																																																																
Parken Ri.1	-																																																																																																																																																
Parken Ri.2	-																																																																																																																																																
Parkverkehr	gering																																																																																																																																																
Kfz-Stärke pro Tag	Klasse 4																																																																																																																																																
$KD=k.A \mid K1 \leq 5.000 \mid K2 \leq 10.000$ $K3 \leq 15.000 \mid K4 \leq 20.000 \mid K5 > 20.000$																																																																																																																																																	
Schwerverk.stärke	450																																																																																																																																																
ÖPNV-Aufkommen	147																																																																																																																																																
Fußgängerrelevanz	gering																																																																																																																																																
Unfallrisiko	-																																																																																																																																																
Unfalltyp	-																																																																																																																																																
Hindernisse	Gehweg Ve																																																																																																																																																
Nutzbarkeit	schlecht																																																																																																																																																
Erschwernis	keine Beso																																																																																																																																																
Soz. Schutz	ausreichend																																																																																																																																																
Problemanalyse	-																																																																																																																																																
		Erstellung eines																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">RVK Homburg 2020 - Radverkehrsanalyse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6"></td> <td>Ortsteil</td> <td colspan="3">Bruchhof-Sanddorf</td> </tr> <tr> <td>Straße</td> <td colspan="3">Kaiserslauterer Straße</td> </tr> <tr> <td>Abschnitt-Nr.</td> <td colspan="3">8a innerorts</td> </tr> <tr> <td>Foto-Nr.</td> <td>16-17</td> <td>Abschnittlänge</td> <td>1300 m</td> </tr> <tr> <td>Foto-Koordinaten</td> <td colspan="3">Straßenfunktion VS</td> </tr> <tr> <td>RW</td> <td>2599128</td> <td>zul. Km/h</td> <td colspan="2">50 km/h</td> </tr> <tr> <td>HW</td> <td>5468712</td> <td>StVO-Beschilderung</td> <td colspan="2">274-55</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Straßenraumaufteilung</td> <td>Radverkehrsraum</td> <td>Ri.1</td> <td>Ri.2</td> </tr> <tr> <td>Straßenraumbreite</td> <td>ca. 12m</td> <td>vorh. Gehweg</td> <td>siehe RV</td> <td>siehe RV</td> </tr> <tr> <td>Fahrbahnbreite</td> <td>ca. 7m</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Parken Ri.1</td> <td>teilw. 2 m Pa</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Parken Ri.2</td> <td>teilw. 2 m Pa</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Parkverkehr</td> <td>mittel</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Kfz-Stärke pro Tag</td> <td>Klasse 2</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td colspan="5"> $KD=k.A \mid K1 \leq 5.000 \mid K2 \leq 10.000$ $K3 \leq 15.000 \mid K4 \leq 20.000 \mid K5 > 20.000$ </td> </tr> <tr> <td>Schwerverk.stärke</td> <td>480</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>ÖPNV-Aufkommen</td> <td>83</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Fußgängerrelevanz</td> <td>mittel</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Unfallrisiko</td> <td>-</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Unfalltyp</td> <td>-</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Hindernisse</td> <td>-</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Nutzbarkeit</td> <td>gut</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Erschwernis</td> <td>keine Beso</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Soz. Schutz</td> <td>ausreichend</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Problemanalyse</td> <td>-</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="3">Erstellung eines</td> </tr> </tbody> </table>					RVK Homburg 2020 - Radverkehrsanalyse						Ortsteil	Bruchhof-Sanddorf			Straße	Kaiserslauterer Straße			Abschnitt-Nr.	8a innerorts			Foto-Nr.	16-17	Abschnittlänge	1300 m	Foto-Koordinaten	Straßenfunktion VS			RW	2599128	zul. Km/h	50 km/h		HW	5468712	StVO-Beschilderung	274-55		Straßenraumaufteilung		Radverkehrsraum	Ri.1	Ri.2	Straßenraumbreite	ca. 12m	vorh. Gehweg	siehe RV	siehe RV	Fahrbahnbreite	ca. 7m				Parken Ri.1	teilw. 2 m Pa				Parken Ri.2	teilw. 2 m Pa				Parkverkehr	mittel				Kfz-Stärke pro Tag	Klasse 2				$KD=k.A \mid K1 \leq 5.000 \mid K2 \leq 10.000$ $K3 \leq 15.000 \mid K4 \leq 20.000 \mid K5 > 20.000$					Schwerverk.stärke	480				ÖPNV-Aufkommen	83				Fußgängerrelevanz	mittel				Unfallrisiko	-				Unfalltyp	-				Hindernisse	-				Nutzbarkeit	gut				Erschwernis	keine Beso				Soz. Schutz	ausreichend				Problemanalyse	-						Erstellung eines												
RVK Homburg 2020 - Radverkehrsanalyse																																																																																																																																																	
	Ortsteil	Bruchhof-Sanddorf																																																																																																																																															
	Straße	Kaiserslauterer Straße																																																																																																																																															
	Abschnitt-Nr.	8a innerorts																																																																																																																																															
	Foto-Nr.	16-17	Abschnittlänge	1300 m																																																																																																																																													
	Foto-Koordinaten	Straßenfunktion VS																																																																																																																																															
	RW	2599128	zul. Km/h	50 km/h																																																																																																																																													
HW	5468712	StVO-Beschilderung	274-55																																																																																																																																														
Straßenraumaufteilung		Radverkehrsraum	Ri.1	Ri.2																																																																																																																																													
Straßenraumbreite	ca. 12m	vorh. Gehweg	siehe RV	siehe RV																																																																																																																																													
Fahrbahnbreite	ca. 7m																																																																																																																																																
Parken Ri.1	teilw. 2 m Pa																																																																																																																																																
Parken Ri.2	teilw. 2 m Pa																																																																																																																																																
Parkverkehr	mittel																																																																																																																																																
Kfz-Stärke pro Tag	Klasse 2																																																																																																																																																
$KD=k.A \mid K1 \leq 5.000 \mid K2 \leq 10.000$ $K3 \leq 15.000 \mid K4 \leq 20.000 \mid K5 > 20.000$																																																																																																																																																	
Schwerverk.stärke	480																																																																																																																																																
ÖPNV-Aufkommen	83																																																																																																																																																
Fußgängerrelevanz	mittel																																																																																																																																																
Unfallrisiko	-																																																																																																																																																
Unfalltyp	-																																																																																																																																																
Hindernisse	-																																																																																																																																																
Nutzbarkeit	gut																																																																																																																																																
Erschwernis	keine Beso																																																																																																																																																
Soz. Schutz	ausreichend																																																																																																																																																
Problemanalyse	-																																																																																																																																																
		Erstellung eines																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">RVK Homburg 2020 - Radverkehrsanalyse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6"></td> <td>Ortsteil</td> <td colspan="3">Homburg</td> </tr> <tr> <td>Straße</td> <td colspan="3">Ringstraße</td> </tr> <tr> <td>Abschnitt-Nr.</td> <td colspan="3">27 innerorts</td> </tr> <tr> <td>Foto-Nr.</td> <td>47-48</td> <td>Abschnittlänge</td> <td>335 m</td> </tr> <tr> <td>Foto-Koordinaten</td> <td colspan="3">Straßenfunktion VS</td> </tr> <tr> <td>RW</td> <td>2597716</td> <td>zul. Km/h</td> <td colspan="2">50 (30) km/h</td> </tr> <tr> <td>HW</td> <td>5464812</td> <td>StVO-Beschilderung</td> <td colspan="2">274-55/ 274-53</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Straßenraumaufteilung</td> <td>Radverkehrsraum</td> <td>Ri.1</td> <td>Ri.2</td> </tr> <tr> <td>Straßenraumbreite</td> <td>ca. 12m</td> <td>vorh. Gehweg</td> <td>siehe RV</td> <td>siehe RV</td> </tr> <tr> <td>Fahrbahnbreite</td> <td>ca. 7m</td> <td>Radv.anlagen</td> <td>2,5-3 m</td> <td>2,5-3 m</td> </tr> <tr> <td>Parken Ri.1</td> <td>-</td> <td>Radv.führung</td> <td>Geh-/Radweg</td> <td>Geh-/Radweg</td> </tr> <tr> <td>Parken Ri.2</td> <td>-</td> <td>Radv.beschild.</td> <td>240</td> <td>240</td> </tr> <tr> <td>Parkverkehr</td> <td>gering</td> <td>Radv.anlg. Belag</td> <td>Asphalt</td> <td>Asphalt</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Stärke pro Tag</td> <td>Klasse 3</td> <td>Radnetzfunktion</td> <td colspan="2">IR IV</td> </tr> <tr> <td colspan="5"> $KD=k.A \mid K1 \leq 5.000 \mid K2 \leq 10.000 \mid K3 \leq 15.000 \mid K4 \leq 20.000 \mid K5 > 20.000$ </td> </tr> <tr> <td>Schwerverk.stärke</td> <td>-</td> <td>Radverk.relevanz</td> <td colspan="2">keine Angabe</td> </tr> <tr> <td>ÖPNV-Aufkommen</td> <td>-</td> <td>Radverk.potenzial</td> <td colspan="2">keine Angabe</td> </tr> <tr> <td>Fußgängerrelevanz</td> <td>mittel</td> <td>Radverk.aufkommen</td> <td colspan="2">5</td> </tr> <tr> <td>Unfallrisiko</td> <td>-</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Unfalltyp</td> <td>-</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Hindernisse</td> <td>Bäume mit Erhöhung/Schwellen</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Nutzbarkeit</td> <td>mittel</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Erschwernis</td> <td>fehlende Überfahrten</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Soz. Schutz</td> <td>ausreichend</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>Problemanalyse</td> <td>-</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">Erstellung eines Radwegekonzeptes für die Kreisstadt Homburg (Saar)</td> <td>Anlage 1</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">Bestandsanalyse</td> <td>Blatt 29</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td>Stand: 06/20</td> </tr> </tbody> </table>					RVK Homburg 2020 - Radverkehrsanalyse						Ortsteil	Homburg			Straße	Ringstraße			Abschnitt-Nr.	27 innerorts			Foto-Nr.	47-48	Abschnittlänge	335 m	Foto-Koordinaten	Straßenfunktion VS			RW	2597716	zul. Km/h	50 (30) km/h		HW	5464812	StVO-Beschilderung	274-55/ 274-53		Straßenraumaufteilung		Radverkehrsraum	Ri.1	Ri.2	Straßenraumbreite	ca. 12m	vorh. Gehweg	siehe RV	siehe RV	Fahrbahnbreite	ca. 7m	Radv.anlagen	2,5-3 m	2,5-3 m	Parken Ri.1	-	Radv.führung	Geh-/Radweg	Geh-/Radweg	Parken Ri.2	-	Radv.beschild.	240	240	Parkverkehr	gering	Radv.anlg. Belag	Asphalt	Asphalt	Kfz-Stärke pro Tag	Klasse 3	Radnetzfunktion	IR IV		$KD=k.A \mid K1 \leq 5.000 \mid K2 \leq 10.000 \mid K3 \leq 15.000 \mid K4 \leq 20.000 \mid K5 > 20.000$					Schwerverk.stärke	-	Radverk.relevanz	keine Angabe		ÖPNV-Aufkommen	-	Radverk.potenzial	keine Angabe		Fußgängerrelevanz	mittel	Radverk.aufkommen	5		Unfallrisiko	-				Unfalltyp	-				Hindernisse	Bäume mit Erhöhung/Schwellen				Nutzbarkeit	mittel				Erschwernis	fehlende Überfahrten				Soz. Schutz	ausreichend				Problemanalyse	-						Erstellung eines Radwegekonzeptes für die Kreisstadt Homburg (Saar)		Anlage 1			Bestandsanalyse		Blatt 29					Stand: 06/20
RVK Homburg 2020 - Radverkehrsanalyse																																																																																																																																																	
	Ortsteil	Homburg																																																																																																																																															
	Straße	Ringstraße																																																																																																																																															
	Abschnitt-Nr.	27 innerorts																																																																																																																																															
	Foto-Nr.	47-48	Abschnittlänge	335 m																																																																																																																																													
	Foto-Koordinaten	Straßenfunktion VS																																																																																																																																															
	RW	2597716	zul. Km/h	50 (30) km/h																																																																																																																																													
HW	5464812	StVO-Beschilderung	274-55/ 274-53																																																																																																																																														
Straßenraumaufteilung		Radverkehrsraum	Ri.1	Ri.2																																																																																																																																													
Straßenraumbreite	ca. 12m	vorh. Gehweg	siehe RV	siehe RV																																																																																																																																													
Fahrbahnbreite	ca. 7m	Radv.anlagen	2,5-3 m	2,5-3 m																																																																																																																																													
Parken Ri.1	-	Radv.führung	Geh-/Radweg	Geh-/Radweg																																																																																																																																													
Parken Ri.2	-	Radv.beschild.	240	240																																																																																																																																													
Parkverkehr	gering	Radv.anlg. Belag	Asphalt	Asphalt																																																																																																																																													
Kfz-Stärke pro Tag	Klasse 3	Radnetzfunktion	IR IV																																																																																																																																														
$KD=k.A \mid K1 \leq 5.000 \mid K2 \leq 10.000 \mid K3 \leq 15.000 \mid K4 \leq 20.000 \mid K5 > 20.000$																																																																																																																																																	
Schwerverk.stärke	-	Radverk.relevanz	keine Angabe																																																																																																																																														
ÖPNV-Aufkommen	-	Radverk.potenzial	keine Angabe																																																																																																																																														
Fußgängerrelevanz	mittel	Radverk.aufkommen	5																																																																																																																																														
Unfallrisiko	-																																																																																																																																																
Unfalltyp	-																																																																																																																																																
Hindernisse	Bäume mit Erhöhung/Schwellen																																																																																																																																																
Nutzbarkeit	mittel																																																																																																																																																
Erschwernis	fehlende Überfahrten																																																																																																																																																
Soz. Schutz	ausreichend																																																																																																																																																
Problemanalyse	-																																																																																																																																																
		Erstellung eines Radwegekonzeptes für die Kreisstadt Homburg (Saar)		Anlage 1																																																																																																																																													
		Bestandsanalyse		Blatt 29																																																																																																																																													
				Stand: 06/20																																																																																																																																													

Bild 34: Beispiele der Analyseformulare für Streckenabschnitte

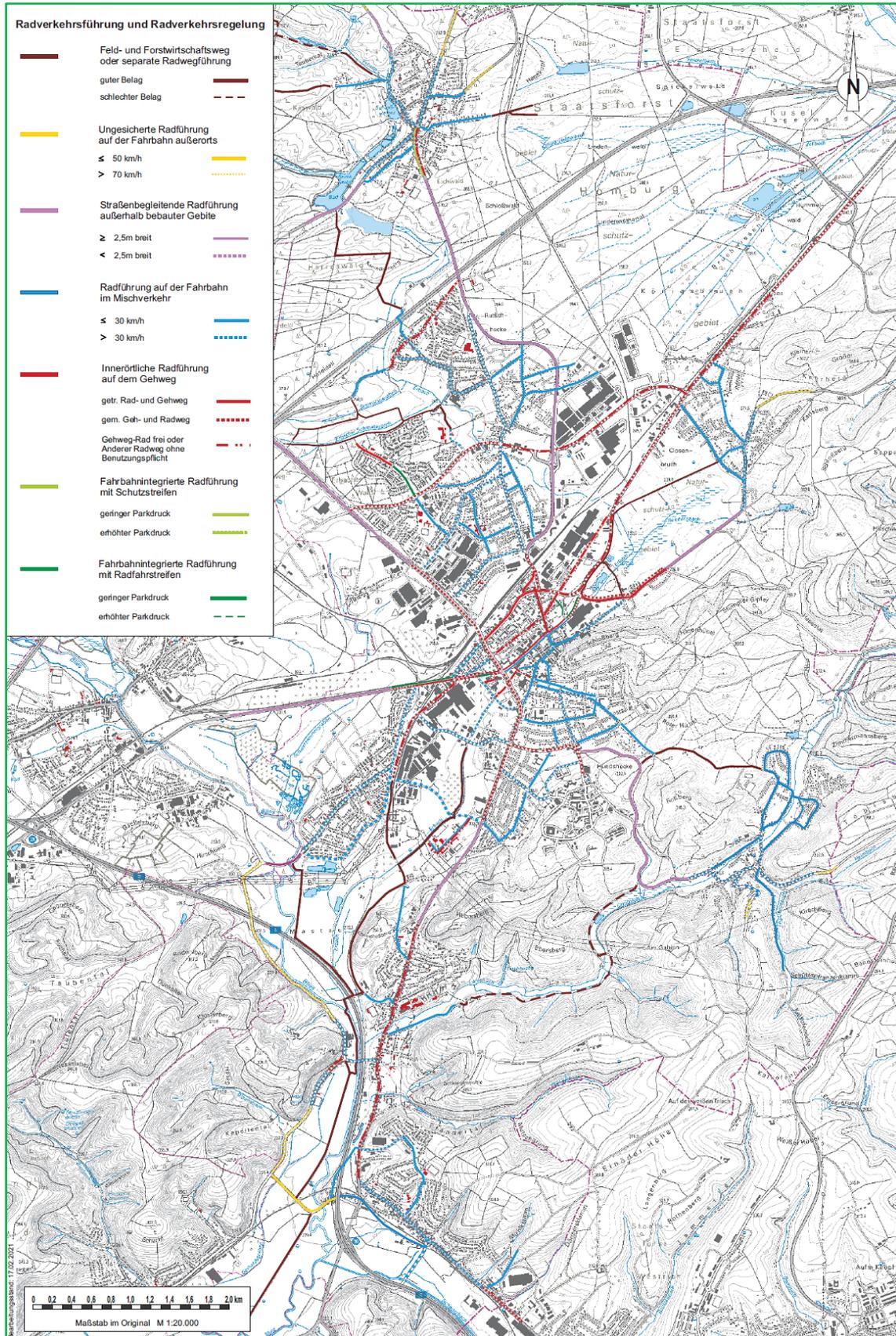


Bild 35: Bestehende Radverkehrsinfrastruktur

4.4 Problembereiche und Konfliktpunkte

Eine radverkehrsgerechte Verkehrsinfrastruktur und fahrradorientierte Verkehrsregelung ist für eine gleichberechtigte Benutzung des Fahrrades im Stadtverkehr wichtig. Mit der Analyse der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsregelungen werden vorhandene Mängel im Netzzusammenhang (Netzlücken), Führungsmängel (unzureichende Führungsform), Beschilderungsmängel (unzulässige Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen), Sicherheitsmängel und Gestaltungsmängel ermittelt. Die festgestellten baulichen und verkehrlichen Problembereiche und Konfliktpunkte der Routenverbindungen werden in den folgenden Tabellen zusammengestellt.

4.4.1 Fehlende Radverkehrsführung

Für die Führung des Radverkehrs können verschiedene Führungsformen mit Verkehrstrennung oder Verkehrsmischung als Netzelement angeboten werden. Fehlt eine Radverkehrsführung im Straßenraum, die aufgrund der Verkehrsmenge, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Kfz oder der Kategorisierung der Radverbindung erforderlich ist, besteht somit eine Netzlücke im Radverkehrsnetz.

Innerhalb des Haupt- und Nebenroutennetzes gibt es aktuell eine Vielzahl von Netzlücken, die in der folgenden Tabelle aufgelistet werden.

Stadtbereich	Streckenabschnitt	Funktion	Mangel und Erschwernis
Websweiler	Römerstraße	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h, Randparken
Altbreitenfelderhof	Dorfstraße	Nebenroute	Mischverkehr, 30 km/h oder mehr, fehlende Beleuchtung
Jägersburg	B 423 Ortseinfahrt von Waldmohr bis Abzweig Kleinottweilerstraße	Hauptroute	Mischverkehr, > 30 km/h Parkbuchten
Jägersburg	B 423 Kleinottweilerstraße von Ortseinfahrt Brückweiher bis Saarpfalz-Straße	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h Längsparken
Jägersburg	L 220 Höcher Straße von Websweilerstraße bis Saarpfalz-Straße	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h
Reiskirchen	L 218 Richardstraße von L 118 bis Abzweig Charlottenburger Straße in Richtung B 423	Nebenroute	Anderer Radweg, > 30 km/h
Reiskirchen	Querverbindung zwischen Radwegende Steinbachstr. und Radweg entlang Robert-Bosch-Str.	Hauptroute	versetzte Radweganschlüsse an der Steinbachstraße
Reiskirchen	Steinbachstr. von Abzweig L 118 Robert-Bosch-Str. bis Berliner Str.	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h, Randparken, Erbachhalle
Reiskirchen	Fugelstr. und Reiskircher Str. ab Richardstr. bis Steinbachstr.	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h, Busstrecke, Randparken
Erbach	Dürerstraße von Berliner Straße bis L 118 Robert-Bosch-Straße	Hauptroute	Mischverkehr, > 30 km/h, Busstrecke, intensive Umfeldnutzung
Erbach	Lappentascher Straße zwischen Bexbacher Str. und Cranachstr.	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h

Erbach	Hasenäcker Straße zwischen Bexbacher Str. und Dürerstr.	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h
Erbach	Berliner Straße zwischen Dürerstraße und Schaefflerring	Nebenroute	Anderer Radweg, > 30 km/h
Bruchhof	Berliner Straße zw. Schaefflerring und L 119 Kaiserslauterner Str.	Nebenroute	Anderer Radweg, > 30 km/h
Bruchhof	L 119 Kaiserslauterner Str. ab Ortseinfahrt bis Heidebruchstraße	Hauptroute	Gehweg Rad frei bzw. Mischverkehr, > 30 km/h
Sanddorf	L 215 Sickinger Str. ab Ortseinfahrt von Bechhofen bis Ortsgrenze Homburg Mitte	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h
Homburg Mitte	Karlsbergstraße ab L 120 bis Zufahrt zu den Schlossberghöhlen	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h, Werkverkehr mit Lkw
Homburg Mitte	Mainzer Str. ab L 119 / Schwarzer Weg bis Richard-Wagner-Str.	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h, teilweise Gewerbeverkehr
Homburg Mitte	Kaiserstraße zwischen Richard-Wagner-Str. und Uhlandstr..	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h
Homburg Mitte	L 217 Beeder Str. ab Saarbrücker Str. bis Pirminiusstraße	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h, Gewerbeverkehr
Beeden	L 217 Blieskasteler Straße ab Pirminiusstr. bis Ortseinfahrt	Hauptroute	Mischverkehr, > 30 km/h
Beeden	Jägerhausstr. ab Blieskasteler Str. bis Kraftwerkstraße	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h
Beeden	Pirminiusstraße ab Blieskasteler Straße bis Saarbrücker Straße	Hauptroute	Mischverkehr, > 30 km/h, z.T. starkes Randparken
Homburg Mitte	Zweibrücker Straße ab Zweibrücker Tor bis B 423	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h, Busverkehr, Schulverkehr
Homburg Mitte	Am Forum von Saarbrücker Str. bis Zweibrücker Str.	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h, erhöhter Einkaufsverkehr
Homburg Mitte	Am Stadtbad von Am Forum bis Entenmühlstraße	Hauptroute	Mischverkehr, > 30 km/h, erhöhter Einkaufsverkehr
Homburg Mitte	Neue Industriestraße zw. Jägerhausstr. und Zweibrücker Str.	Nebenroute	Mischverkehr, teils Seitenraum, > 30 km/h, Lkw-Verk.
Homburg Mitte	Kardinal-Wendel-Str. (Zufahrt Johanneum)	Nebenroute	Mischverkehr / Anderer Radweg, > 30 km/h
Schwarzenbach	B 423 Einöder Straße ab Ortseinfahrt von Homburg Mitte bis Einmündung Alte Reichsstr.	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h, Parkstreifen, Busstrecke
Schwarzenacker	B 423 Einöder Straße ab Ortsgrenze Schwarzenbach bis Ortsgrenze Einöd	Hauptroute	teils Gehweg Rad frei, teils Mischverkehr, > 30 km/h, Randparken, Busstrecke
Wörschweiler	L 111 Bierbacher Straße zw. Ortszentrum und L 222 Limbacher Str.	Hauptroute	Mischverkehr, > 30 km/h, Lkw 30 km/h
Ingweiler	L 212 Wörschweilerstraße von westl. Anschluss Saarland-Radweg bis Abzweig B 423	Nebenroute	Mischverkehr, > 30 km/h, teils außerorts, Kurvenlage
Einöd	B 423 Homburger Straße ab Abzweig L 110 Hauptstraße bis Ortsgrenze Schwarzenacker	Hauptroute	Gehweg Rad frei bzw. Mischverkehr, > 30 km/h, Randparken, Busstrecke
Einöd	L 110 Hauptstraße ab B 423 bis Webenheimer Straße	Hauptroute	Mischverkehr, > 30 km/h, Busstrecke, Randparken
Einöd	L 110 Ernstweilerstr. ab Webenheimer Str. bis Stadtgrenze	Hauptroute	Mischverkehr, > 30 km/h, Busstrecke, teils Parken

Tabelle 10: Fehlende Radverkehrsführungen im Routennetz

Die Analyse der Bestandsmängel zeigt, dass in fast allen Stadtbereichen netzrelevante Radführungen im Zuge der Haupt- und Nebenrouten fehlen. Das Schließen der bestehenden Netzlücken ist von hoher Bedeutung für die Attraktivität des zukünftigen Radroutennetzes. Das Augenmerk ist hierbei auf die fehlenden Radführungen im Verlauf von hoch belasteten und schneller befahrenen Bundes- und Landstraßen sowie städtischen Hauptverkehrsstraßen zu legen. Beispielsweise wurde bereits im Jahr 2012 vom Bau- und Umweltamt Homburg auf eine erforderliche Anbindung im Bereich Einöd an die Radwegeverbindung nach Zweibrücken im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des m Radverkehrsplans Saarland 2011 hingewiesen. Diese Radverbindung fehlt bis heute.

4.4.2 Unzureichende Radverkehrsanlagen

In dieser Konzeptuntersuchung werden die angebotenen Flächen und Wege (mit und ohne Benutzungspflicht) im Verlauf von Haupt- und Nebenrouten als unzureichende Radverkehrsanlagen festgelegt, wenn eine sichere Benutzung oder das komfortable Befahren dieser Streckenabschnitte nicht in vollem Umfang möglich ist oder erheblich behindert wird. Die Einstufung richtet sich nach mehreren Mängelkriterien:

- Radweg-Benutzungspflicht ohne verkehrliche Erfordernis²¹
- Regelbreite nach ERA-Standard nicht erfüllt, aber Mindestbreite eingehalten
- unzulässige Aneinanderreihung von Mindestbreiten
- fehlender bzw. zu geringer Sicherheitsraum (Sicherheitstrennstreifen)
- schlechte Erkennbarkeit der Radführung an Grundstückzufahrten (Sichtfelder)
- dichte Aneinanderreihung von Grundstück- und Garagenzufahrten sowie enge Abfolge und hohe Anzahl von untergeordneten Einmündungen
- hohe Intensität der Umfeldnutzung und des Seitenraum durch Fußgänger oder Überschreiten der Einsatzgrenzen für die Seitenraumbenutzung durch Radfahrer
- erhöhte Beeinträchtigung durch (unerlaubt) parkende Fahrzeuge
- fehlende Bordabsenkungen in Einmündungsbereichen, fehlende Furtmarkierungen der vorfahrtberechtigten Radführung und eingeschränkte Sichtfelder für den einfahrenden Verkehr
- durchgängig eingeschränkte Befahrbarkeit aufgrund baulicher Schäden
- punktuell eingeschränkte Befahrbarkeit wegen schadhaftem Belag, Einbauten oder nicht umfahrbaren Hindernissen
- fehlende oder lückenhafte Beleuchtung an Haupttrouten

Das Breitenmaße der bestehenden Radverkehrsanlagen sind auf der Grundlage der Breitenanforderungen nach ERA überprüft worden. Das Ergebnis zeigt Anlage 2-2.

²¹ Nach der VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 der StVO dürfen benutzungspflichtige Radwege nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr verfügbar sind und die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf dies erfordern. Die dem Radverkehr angebotene Verkehrsfläche muss nach Beschaffenheit und Zustand zumutbar (befahrbar) und sicher sein. Dies setzt voraus, dass die Regelbreiten nach ERA oder VwV-StVO eingehalten werden. Eine Abfolge von Mindestmaßen ist zu vermeiden. Nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 3 C 42/09 aus 2010) ist klargestellt, dass die Anordnung eines benutzungspflichtigen Radwegs die Ausnahme darstellt.

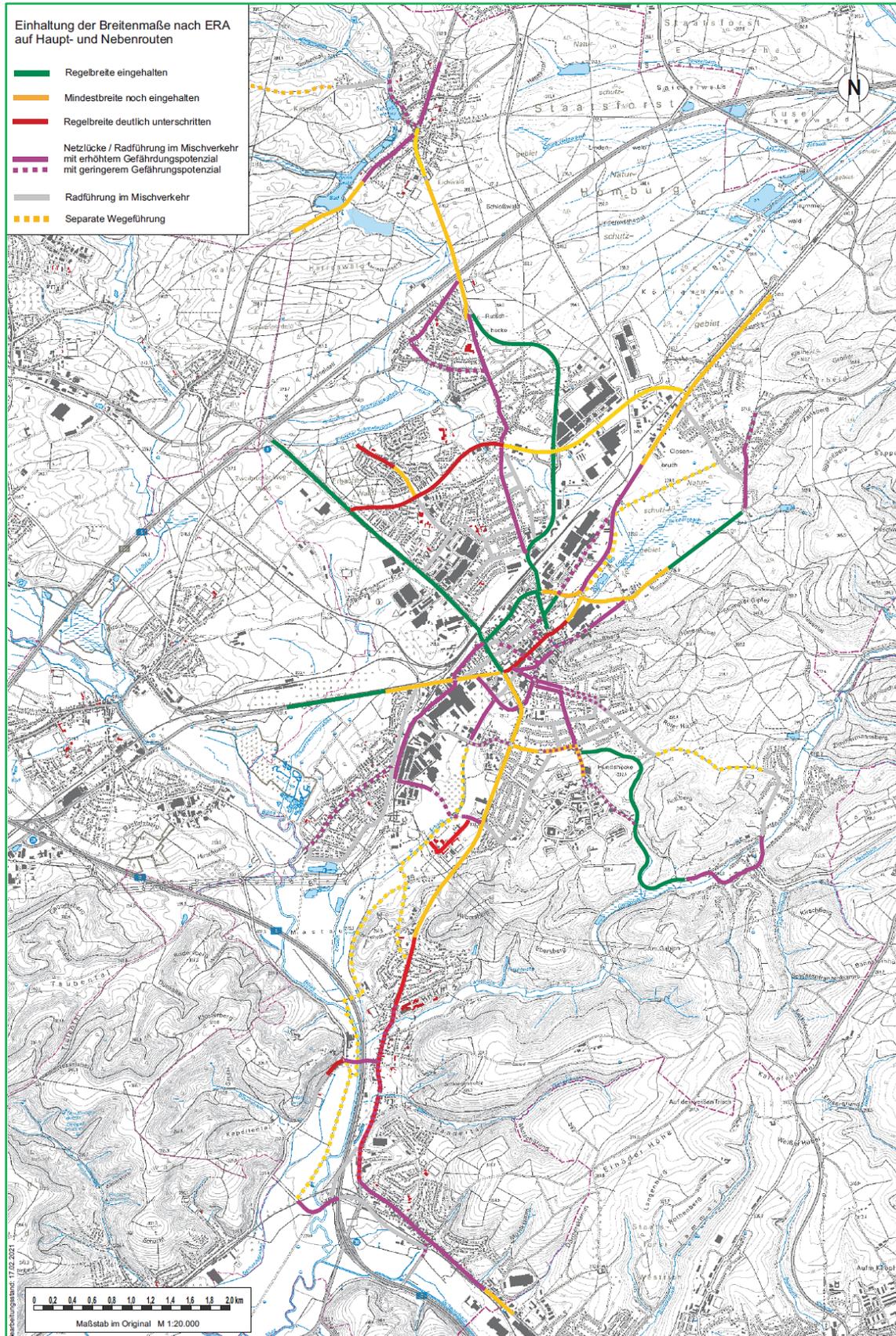


Bild 36: Wegebreiten der bestehenden Radverkehrsanlagen

Die als unzureichend eingestuften Radverkehrsanlagen an Haupt- und Nebenrouten mit den größten Gestaltungsmängeln sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Stadtbereich	Streckenabschnitt	Funktion	Mangel und Erschwernis
Websweiler und Altbreitenfelderhof	Waldweg ab Schranke Websweilerstraße bis Dorfstraße nördlich Websweilerhof (Saarland-Radweg)	Nebenroute	schlechte Befahrbarkeit durch mehrere größere Schäden am Belag
Jägersburg	L 118 ab Kleinottweilerstraße bis Ortseinfahrt von Reiskirchen	Hauptroute	neuer Schutzstreifen nach Süden, und Aufparken auf ‚Anderer Radweg‘
Reiskirchen	Zweirichtungs-Geh-/Radweg entlang L 118 zw. Jägersburg und Querung Richardstr. Reiskirchen	Hauptroute	nur Mindestbreite nach ERA-Standard erfüllt
Erbach	Berliner Straße zwischen B 423 Bexbacher Straße und Dürerstraße	Nebenroute	Mindestbreite nach ERA-Standard unterschritten
Erbach	Berliner Straße zwischen Dürerstr. und Rampen Robert-Bosch-Straße	Nebenroute	nur Mindestbreiten erfüllt, erhöhter Kfz-Verkehr durch Gewerbebetriebe
Erbach	Charlottenburger Straße ab Schmalauweg bis Berliner Straße	Nebenroute	Breiten nach ERA-Standard z.T. erheblich unterschritten
Bruchhof	L 119 ab Abzweig KOI bis Mainzer Straße / Schwarzer Weg	Hauptroute	Gemeins. Geh-/Radweg, straßenbegleit., > 30 km/h
Bruchhof	L 119 Kaiserslauterner Straße ab Stadtgrenze bis Mainzer Straße	Hauptroute	nur Mindestbreite nach ERA, ‚Anderer Radweg‘
Homburg Mitte	L 120 Karlsbergstr. ab Ortsgrenze / Abzweig L 215 bis Einmündung Karlsbergstr. Richtung Marktplatz	Nebenroute	Anderer Radweg Richtung Sanddorf, ERA-Standard nicht erfüllt
Homburg Mitte	Talstraße zwischen Bexbacher Str. und Am Mühlgraben	Hauptroute	Breiten nach ERA-Standard nicht eingehalten, Zweirichtungsradführung im Seitenraum (neu: Anderer Radweg)
Homburg Mitte	L 119 Saarbrücker Straße zwischen Ortseinfahrt und Bexbacher Straße	Hauptroute	nur Mindestbreiten nach ERA-Standard erfüllt, häufig wechselnde Beschilderung, Engstelle unter Bahnbrücke
Homburg Mitte	B 423 Entenweiher Str. ab Saarbrücker Str. bis Zweibrücker Straße	Nebenroute	nur Mindestbreite nach ERA-Standard eingehalten
Homburg Mitte	B 423 Zweibrücker Str. ab Am Forum bis L 213 Ringstraße	Nebenroute	nur Mindestbreite gem. ERA, intensive Umfeldnutzung
Homburg Mitte	B 423 Zweibrücker Str. ab Cappelallee bis Neue Industriestr.	Nebenroute	nur Mindestbreite nach ERA-Standard erfüllt
Schwarzenbach	B 423 Einöder Str. ab Alte Reichsstr. bis Ortsgrenze Schwarzenacker	Hauptroute	Gehweg Rad frei bzw. Mischverkehr, häufig Randparken, Busstrecke
Wörschweiler	L 111 Bierbacher Str. von L 222 bis B 423 Homburger Str.	Hauptroute	Breitenstandard nach ERA nicht erfüllt
Einöd	Webenheimer Str. ab L 110 Hauptstraße in Richtung B 423	Nebenroute	nördlich der Bahnstrecke Seitenraumnutzung, südlich ohne Radführung

Tabelle 11: Unzureichende Radverkehrsanlagen an Haupt- und Nebenrouten

Einen Überblick über die Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen und die derzeitigen Problembereiche und Konfliktstellen gibt Anlage 3-1.

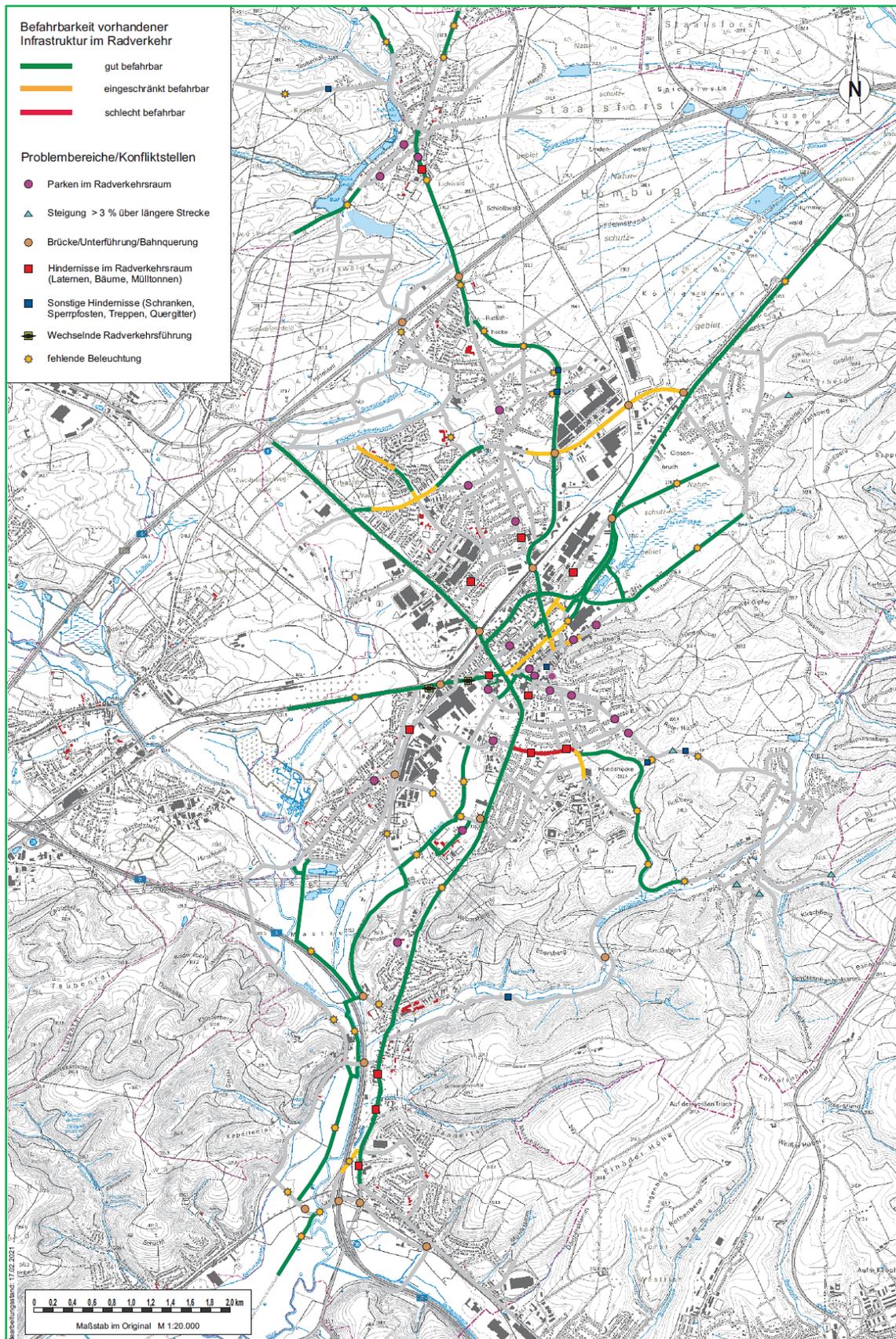


Bild 37: Mängel und Beeinträchtigungen an Netzabschnitten

4.4.3 Unsichere Radführung an Knotenpunkten

Die Bestandsanalyse auf der Grundlage des Radverkehrszielnetzes zeigt, dass an den signal- und vorfahrtsregelungen Knotenpunkten im Stadtgebiet Homburg ein erheblicher Gestaltungsaufwand zu betreiben ist. An nahezu allen Knotenpunkten fehlen verkehrssichere Radführungen auf der Fahrbahn oder im fahrbahnbegleitenden Seitenraum. An mehreren Knotenpunkten mit signalisierten Radfurten sind bereits kombinierte Signaltafeln ‚Fußgänger – Radfahrer‘ installiert, die auch von den Radfahrenden zu beachten sind. An manchen signalisierten Knotenpunkten sind in den Knotenästen Aufstellflächen an vorgezogenen Haltlinien markiert. Im Regelfall fehlen hingegen solche verkehrssichernde Gestaltungselemente für die Radverkehrsführung im Knotenpunkt.

Stadtbereich	Knotenpunkt	Funktion	Radführung
Websweiler	Römerstraße – Schwalbenstraße	Nebenroute VKP	ohne straßenseitige Radführung in den Zufahrtsästen
Altbreitenfelderhof	Dorfstraße – Hattweilerweg und Saarland-Radweg	Nebenroute VKP	ohne straßenseitige Radführung in den Zufahrtsästen
Jägersburg	B 423 Kleinottweilerstraße – L 118 Saarpfalz-Straße	Hauptroute LSA	einseitiger Schutzstreifen aus Richtung Höcher Str. in Fahrtrichtung Herzogstr.
Jägersburg	B 423 Saarpfalz-Straße – Bahnhofstr – Brucknerstr.	Hauptroute VKP	ohne Radführung in allen Knotenzufahrten
Reiskirchen	L 118 Saarpfalz-Straße – Richardstraße	Hauptroute VKP	abgesetzte Radquerung, Nebenast ohne Radführung
Erbach	Steinbachstraße – Grünwaldstraße	Nebenroute VKP	ohne Radführung in den Knotenästen
Erbach	L 118 Robert-Bosch-Straße – Grünwaldstraße	Hauptroute VKP	abgesetzte Radquerung, Nebenäste ohne Radführung
Erbach	L 118 Robert-Bosch-Straße – Vogelbacher Weg	Hauptroute VKP	abgesetzte Radquerung, Nebenäste ohne Radführung
Erbach	Berliner Straße – Charlottenburger Straße	Nebenroute KVP	Radführung im Seitenraum, Rückführung nach dem KVP
Erbach	Berliner Straße – Spandauer Straße	Nebenroute VKP	Seitenraumführung in Hauptrichtung, Nebenast ohne Führung
Erbach	Berliner Straße – Dürerstraße	Hauptroute LSA	ohne Radführung auf der Fahrbahn, ‚geduldete‘ Nutzung des Seitenraums
Erbach	Berliner Straße – Rampenanschlüsse L 118	Nebenroute VKP	Seitenraumführung ‚Anderer Radweg‘, abgesetzte Radfurt,
Erbach	L 118 Robert-Bosch-Straße - Ostring	Hauptroute LSA	Seitenraumführung, ohne Radsignalisierung, ohne Radführung auf der Fahrbahn
Erbach	L 118 Robert-Bosch-Straße - Dürerstraße	Hauptroute LSA	Seitenraumführung, ohne Radsignalisierung, ohne Radführung auf der Fahrbahn
Bruchhof	Berliner Straße – Rampenanschlüsse Michelinstr.	Nebenroute VKP	Seitenraumführung, abgesetzte Radfurten
Bruchhof	L 119 Kaiserslauterner Straße – Berliner Straße	Hauptroute LSA	Radführung über Gehweg Rad frei im Seitenraum
Bruchhof	L 119 Kaiserslauterner Straße – Bechhofer Str. / Kehrberg / Lilienstr. / Johannesstr.	Hauptroute VKP	Seitenraumführung ohne Radfurten, alle Nebenstraßen ohne Radführung

Bruchhof	L 119 Kaiserslauterner Straße - Heidebruchstraße	Hauptroute VKP	Seitenraumführung ohne Radfurt, Nebenast ohne Radführung
Bruchhof	L 119 Kaiserslauterner Straße – Kreuzung Schwarzer Weg	Hauptroute ohne Knoten	Seitenraumführung, keine Radkreuzung im Bestand
Sanddorf	L 215 Sickingen Straße - Heidebruchstraße	Nebenroute VKP	alle Knotenäste ohne Radführung
Homburg Mitte	L 120 Karlsbergstraße – L 215 Sickingen Straße	Nebenroute VKP	alte Radfurt in Hauptrichtung, Nebenast ohne Radführung
Homburg Mitte	L 120 Karlsbergstr. – Brunnenstr. – Abzweig Karlsbergstr.	Nebenroute VKP	alte Radführung auf der Fahrbahn, Nebenast ohne Führung
Homburg Mitte	Talstraße – Am Mühlgraben	Hauptroute VKP	teils Fahrbahn- oder Seitenraumführung, Umbau zum KVP geplant
Homburg Mitte	L 119 Richard-Wagner-Straße – Mainzer Straße	Hauptroute LSA	Seitenraumführung, Querungsfurten ohne Radsignalisierung
Homburg Mitte	L 119 Richard-Wagner-Straße – L 118 Robert-Bosch-Straße	Hauptroute LSA	Seitenraumführung, Furten ohne Radsignalisierung
Homburg Mitte	B 423 Bexbacher Straße – L 119 Richard-Wagner-Straße	Nebenroute LSA	Seitenraumführung, unzureichend signalisierte Radfurten
Homburg Mitte	B 423 Bexbacher Straße – Hasenäcker Str. / Berliner Str.	Nebenroute LSA	Seitenraumführung, unzureichend signalisierte Radfurten
Homburg Mitte	B 423 Bexbacher Straße – L 119 Saarbrücker Straße	Hauptroute LSA	fehlende Radführung auf der Fahrbahn im Geradeausverkehr
Homburg Mitte	Saarbrücker Straße – Am Zweibrücker Tor - Talstraße	Hauptroute KVP	unsichere Seitenraumführung, fehlende Fahrbahnführung in den Zufahrtästen
Homburg Mitte	Talstraße – Gerberstraße	Hauptroute VKP	unsichere Seitenraumführung, fehlende Fahrbahnführung
Homburg Mitte	Am Zweibrücker Tor – Obere Allee – Zweibrücker Str.	Nebenroute Mini-KVP	fehlende Fahrbahnführung, Schülerradverbindung
Homburg Mitte	L 119 Saarbrücker Straße – Am Forum	Hauptroute VKP	fehlende Führung für linksabbiegenden Radverkehr
Homburg Mitte	L 119 Saarbrücker Straße – Beeder Straße	Hauptroute LSA	fehlende / unzureichende Knotenführung auf der Fahrbahn
Homburg Mitte	L 119 Saarbrücker Straße – Pirminiusstraße	Hauptroute VKP	fehlende Radführung für Linksabbieger, Nebenast ohne Führung.
Homburg Mitte	Am Forum – Am Stadtbad	Hauptroute VKP	fehlende Radführung im Kreuzungsbereich
Homburg Mitte	Am Stadtbad – Entenmühlstr.	Hauptroute VKP	fehlende Radführung im Kreuzungsbereich
Homburg Mitte	B 423 Entenweiherstraße – Am Forum – Zweibrücker Str.	Nebenroute LSA	unzureichende Radführung im Seitenraum
Homburg Mitte	B 423 Zweibrücker Straße – L 213 Ringstr. – Entenmühlstr.	Nebenroute LSA	unzureichende Radführung im Seitenraum, Querungsfurten gemeinsam mit Fußgängern
Homburg Mitte	L 213 Ringstr. – Akazienweg - Fridastraße	Nebenroute VKP	unzureichende Radführung im Seitenraum, Schülerradführung
Homburg Mitte	L 213 Ringstraße – Kirrberger Straße	Hauptroute LSA	unzureichende Radführung im Knotenbereich
Homburg Mitte	L 213 Kirrberger Straße – Zufahrt Uniklinik	Hauptroute LSA	fehlende Radführung im Seitenraum und auf der Fahrbahn
Homburg Mitte	B 423 Zweibrücker Straße - Cappelallee	Nebenroute VKP	fehlende Radführung in der Hauptrichtung auf der Fahrbahn

Homburg Mitte	B 423 Zweibrücker Straße – Ulmenweg – Neue Industriestr.	Nebenroute LSA	unzureichende Seitenraum- führung und Unterführung, Schülerradverbindung
Homburg Mitte	Neue Industriestraße – Kardinal-Wendel-Straße	Nebenroute VKP	fehlende Radführung im Knotenbereich, Schülerradweg
Beeden	L 217 Beeder Straße – Jägerhausstraße	Nebenroute VKP	fehlende Radführung im Knotenbereich
Beeden	L 217 Blieskasteler Straße – Pirminiusstraße	Hauptroute VKP	fehlende Radführung im Knotenbereich
Beeden	L 217 Blieskasteler Straße - Kraftwerkstraße	Hauptroute VKP	fehlende Radführung im Knotenbereich
Schwarzenbach	B 423 Einöder Straße – Alte Reichsstraße	Hauptroute VKP	fehlende Radführung im Knotenbereich
Schwarzenacker	B 423 Homburger Straße – L 111 Bierbacher Straße	Hauptroute LSA	unzureichende Radführung und fehlende Radsignalisierung
Wörschweiler	L 111 Bierbacher Straße – L 222 Limbacher Straße	Hauptroute VKP	fehlende Radführung im Knotenbereich
Ingweiler	L 212 Wörschweilerstraße – Kieskautstraße	Nebenroute VKP	fehlende Radführung im Knotenbereich
Ingweiler	L 212 Wörschweilerstraße – Anschluss B 423	Nebenroute VKP	fehlende Radführung im Knotenbereich
Einöd	B 423 Hauptstraße – Heinrich- Spoerl-Str. – Kieskautstr.	Hauptroute LSA	unzureichende Seitenraumführg. ohne signalisierte Radfurten
Einöd	B 423 Hauptstraße – L 110 Hauptstraße	Hauptroute LSA	fehlende Radführung im Knotenbereich
Einöd	L 110 Hauptstraße – Neben- straßen in der Ortsdurchfahrt	Hauptroute VKP	fehlende Radführung in den Knotenbereichen
Einöd	L 110 Hauptstraße – Webenheimer Straße	Hauptroute VKP	fehlende Radführung im Knotenbereich
Einöd	L 110 Ernstweilerstraße – Nillbergstr. / Traubenbergstr.	Hauptroute VKP	fehlende Radführung im Knotenbereich
Einöd	L 110 Ernstweilerstraße – Neunmorgenstraße	Hauptroute LSA	fehlende Radführung und Rad- signalisierung im Knotenbereich

LSA = signalisierter Knoten | VKP = vorfahrts geregelter Knoten | KVP = Kreisverkehr

Tabelle 12: Knotenpunkte mit unzureichender Radverkehrsführung

An allen signalisierten Knotenpunkten fehlt eine Fahrstreifeneinteilung in den Knoten-
ästen, die eine Führung der Radverkehrsströme auf der Fahrbahn ermöglichen würde.
Zugleich sind die geschalteten Signalprogramme nur auf die Verkehrsabläufe des Kfz-
Verkehrs ausgelegt. Eine radverkehrsgerechte Signalisierung der vorhandenen
Radfurten (insbesondere über mehrere Teilfurten) ist bislang nicht realisiert. Ebenso
sind keine dualen Knotenpunktführungen (Radverkehrsführung auf der Fahrbahn für
geübte Radfahrende und im Seitenraum für Radfahrende mit erhöhtem Schutzbedarf)
vorhanden. Damit entfällt die Möglichkeit für den Alltagsradverkehr, einen Knotenpunkt
ohne größeren Zeitverlust mit direktem oder indirektem Abbiegen zügig zu überfahren.

Entlang der B 423, die von Nord nach Süd durch das Stadtgebiet verläuft, sind für das
Queren der Knotenäste (gemeinsam) signalisierte Furten für Fußgänger und die im
Seitenraum geführten Radfahrer vorhanden. Aufgrund der auf den Kfz-Verkehr ab-
gestimmten LSA-Schaltprogramme müssen Radfahrer für eine Straßenüberquerung
bei verteilten Furten mehrmals halten, was zu überflüssigen Wartezeitverlusten führt
(z.B. Bexbacher Straße – Richard-Wagner-Straße).

Zudem sind die vorhandenen Warteflächen auf den Fahrbahnteilern für das Aufstellen mehrerer (wartepflichtiger) Fahrräder bei dem angestrebten erhöhten Radverkehrsaufkommen im Alltagsverkehr unterdimensioniert.

An allen Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen und an Kreisverkehrsplätzen fehlen geschützte Rückführungen vom Seitenraum auf die Fahrbahn (Radschleusen) in den Knotenzufahrten mit ausreichendem Abstand vor der Warte- oder Haltlinie. Am KVP Berliner Straße – Charlottenburger Straße – Cranachstraße wird der beidseitige Radfahrstreifen auf der Charlottenburger Straße sogar vor der Kreisfahrbahn auf den beengten Seitenraum zurück verschwenkt und der Radverkehr anschließend in der Kreisausfahrt wieder zurück auf die Fahrbahn gelenkt.

4.4.4 Problematische Überquerungsstellen

Eine besondere Problemsituation besteht an den meisten Überquerungsstellen im Radverkehrsnetz in den Übergangsbereichen zwischen der innerörtlichen Radführung im Einrichtungsverkehr und den meist einseitigen Seitenraumführungen mit Zweirichtungsverkehr außerhalb der bebauten Ortslage.

Stadtbereich	Überquerungsstelle	Funktion	Radführung
Jägersburg	B 423 Saarpfalz-Straße in/aus Richtung Waldmohr	Hauptroute	keine Querungshilfe vorhanden
Jägersburg	B 423 Kleinottweilerstraße in/aus Richtung Kleinottweiler	Nebenroute	keine Querungshilfe vorhanden
Jägersburg	L 118 Saarpfalz-Straße in/aus Richtung Reiskirchen	Hauptroute	neue Querungshilfe markiert, Führung nicht eindeutig
Bruchhof *	L 119 Kaiserslauterner Straße in/aus Richtung Homburg Mitte	Hauptroute	keine Querungshilfe vorhanden
Bruchhof	L 119 Kaiserslauterner Straße am Abzweig Schwarzer Weg	Hauptroute	keine Querungshilfe vorhanden
Sanddorf	L 215 Sickinger Straße in/aus Richtung Homburg Mitte	Nebenroute	keine Querungshilfe vorhanden
Homburg Mitte	L 215 vor Einmündung L 120 Käshofer Straße	Nebenroute	keine Querungshilfe vorhanden
Kirrberg	L 213 Ortsstraße in/aus Richtung Kirrberg	Hauptroute	keine Querungshilfe vorhanden
Homburg Mitte	L 213 Kirrberger Straße Höhe Ostzufahrt Uniklinik	Hauptroute	keine Querungshilfe vorhanden
Homburg Mitte	L 119 Saarbrücker Straße in/aus Richtg. Limbach/Altstadt	Hauptroute	keine Querungshilfe vorhanden
Homburg Mitte	Neue Industriestraße Höhe Anschluss Saarland-Radweg	Hauptroute	keine Querungshilfe vorhanden
Ingweiler	L 212 Wörschweilerstraße in/aus Richtung Wörschweiler	Nebenroute	keine Querungshilfe vorhanden
Einöd	L 110 Ernstweilerstraße in/aus Richtung Ernstweiler	Hauptroute	vorhandene Querungshilfe nicht radverkehrsgeeignet

* Die vorhandene Querungsstelle mit baulicher Mittelinsel am östlichen Ortseingang von Bruchhof in Richtung Vogelbach ist ausreichend breit, benötigt jedoch eine Verbesserung der Beleuchtung.

Tabelle 13: Fehlende Überquerungshilfen in den Übergangsbereichen

Nur an wenigen Routenabschnitten sind die äußeren Ortseinfahrten bereits radverkehrstauglich ausgebaut. Die Lage der Querungsstellen ist jedoch teils nicht geeignet:

- L 119 Kaiserslauterner Straße an der Stadtgrenze Richtung Vogelbach
- B 423 Einöder Straße an der Ortsgrenze Schwarzenbach Richtg. Homburg Mitte
- L 220 Höcher Straße in Höhe der Friedenstraße (Zufahrt Friedhof)

An den aufgezeigten Übergangsstellen fehlen bislang sichere Querungshilfen für den Radverkehr oder die vorhandenen Überquerungen sind nicht radverkehrsgerecht ausgebaut. Ab ca. 5.000 Kfz Tagesverkehrsbelastung sollte zur verkehrssicheren Überquerung eine Mittelinsel für den Radverkehr eingebaut werden, die eine Mindesttiefe von 2,5 m benötigt. Die festgestellten Konfliktpotenziale an Knotenpunkten und Querungsstellen im Radverkehrszielnetz beschreibt Anlage 3-2.

4.4.5 Sonstige Gestaltungsdefizite und Handicaps

Um den städtischen Alltagsradverkehr als ein alltäglich benutzbares Verkehrssystem zu gestalten, sind neben den Netzlücken, kritischen Knotenpunktführungen und problematischen Überquerungsstellen weitere Hemmnisse abzubauen.

- Unsichere Radführung an Brücken und Unterführungen
- unzureichende Durchlässigkeit von Sackgassen und Einbahnstraßen
- fehlende ortsfeste Beleuchtung an Hauptrouten und sensiblen Nebenrouten
- geringe Anzahl diebstahl- und vandalismussicherer Abstellrichtungen
- unzureichendes Angebot an Ladestellen für E-Fahrräder
- fehlendes Angebot an Servicepunkten (Luft- und Flickstationen)
- fehlende Radwegweisung als Leitsystem für den Alltagsradverkehr und/oder kombiniert mit Wegweisungs- und Informationssystem für den Freizeit-, Ausflugs- und touristischen Radverkehr

4.5 Handlungsbedarf

Für die Herleitung des Handlungsbedarfs wird der Leitgedanke und Planungsgrundsatz im RVK Homburg hinterlegt, dass der Radverkehr zum Fahrverkehr gehört. Und damit ist der Alltagsradverkehr im Regelfall auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr zu führen und von Fußgänger- und Aufenthaltsbereichen wenn möglich zu trennen.

Der Handlungsbedarf leitet sich aus den festgestellten Mängel im Netzzusammenhang sowie Komfort- und Sicherheitsmängel an den Anlagen für den alltäglichen Radverkehr ab. Die festgestellten Gestaltungsmängel, die Abweichung bei vielen bestehenden Radverkehrsanlagen von den ERA-Breitenmaßen oder die nicht erforderliche Kennzeichnung von benutzungspflichtigen Radführungen sind räumlich über das gesamte Stadtgebiet vorzufinden, wengleich sie in Homburg Mitte verstärkt vorhanden sind. Die vordringlich zu behehenden Mängel bestehen in Problembereichen und Konfliktpunkten im Verlauf der Bundesstraße B 423, an den Landstraßen und an städtischen Hauptverkehrs- und Sammelstraßen, meist verursacht durch das Zusammentreffen von einem hohen Kfz-Verkehrsaufkommen bei zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h und unzureichenden oder fehlenden Radverkehrsanlagen.

Nur an wenigen Routenabschnitten sind die äußeren Ortseinfahrten bereits radverkehrstauglich ausgebaut. Die Lage der Querungsstellen ist jedoch teils nicht geeignet:

- L 119 Kaiserslauterner Straße an der Stadtgrenze Richtung Vogelbach
- B 423 Einöder Straße an der Ortsgrenze Schwarzenbach Richtg. Homburg Mitte
- L 220 Höcher Straße in Höhe der Friedenstraße (Zufahrt Friedhof)

An den aufgezeigten Übergangsstellen fehlen bislang sichere Querungshilfen für den Radverkehr oder die vorhandenen Überquerungen sind nicht radverkehrsgerecht ausgebaut. Ab ca. 5.000 Kfz Tagesverkehrsbelastung sollte zur verkehrssicheren Überquerung eine Mittelinsel für den Radverkehr eingebaut werden, die eine Mindestdiefe von 2,5 m benötigt. Die festgestellten Konfliktpotenziale an Knotenpunkten und Querungsstellen im Radverkehrszielnetz beschreibt Anlage 3-2.

4.4.5 Sonstige Gestaltungsdefizite und Handicaps

Um den städtischen Alltagsradverkehr als ein alltäglich benutzbares Verkehrssystem zu gestalten, sind neben den Netzlücken, kritischen Knotenpunktführungen und problematischen Überquerungsstellen weitere Hemmnisse abzubauen.

- Unsichere Radführung an Brücken und Unterführungen
- unzureichende Durchlässigkeit von Sackgassen und Einbahnstraßen
- fehlende ortsfeste Beleuchtung an Hauptrouten und sensiblen Nebenrouten
- geringe Anzahl diebstahl- und vandalismussicherer Abstellrichtungen
- unzureichendes Angebot an Ladestellen für E-Fahrräder
- fehlendes Angebot an Servicepunkten (Luft- und Flickstationen)
- fehlende Radwegweisung als Leitsystem für den Alltagsradverkehr und/oder kombiniert mit Wegweisungs- und Informationssystem für den Freizeit-, Ausflugs- und touristischen Radverkehr

4.5 Handlungsbedarf

Für die Herleitung des Handlungsbedarfs wird der Leitgedanke und Planungsgrundsatz im RVK Homburg hinterlegt, dass der Radverkehr zum Fahrverkehr gehört. Und damit ist der Alltagsradverkehr im Regelfall auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr zu führen und von Fußgänger- und Aufenthaltsbereichen wenn möglich zu trennen.

Der Handlungsbedarf leitet sich aus den festgestellten Mängel im Netzzusammenhang sowie Komfort- und Sicherheitsmängel an den Anlagen für den alltäglichen Radverkehr ab. Die festgestellten Gestaltungsmängel, die Abweichung bei vielen bestehenden Radverkehrsanlagen von den ERA-Breitenmaßen oder die nicht erforderliche Kennzeichnung von benutzungspflichtigen Radführungen sind räumlich über das gesamte Stadtgebiet vorzufinden, wengleich sie in Homburg Mitte verstärkt vorhanden sind. Die vordringlich zu behehenden Mängel bestehen in Problembereichen und Konfliktpunkten im Verlauf der Bundesstraße B 423, an den Landstraßen und an städtischen Hauptverkehrs- und Sammelstraßen, meist verursacht durch das Zusammentreffen von einem hohen Kfz-Verkehrsaufkommen bei zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h und unzureichenden oder fehlenden Radverkehrsanlagen.

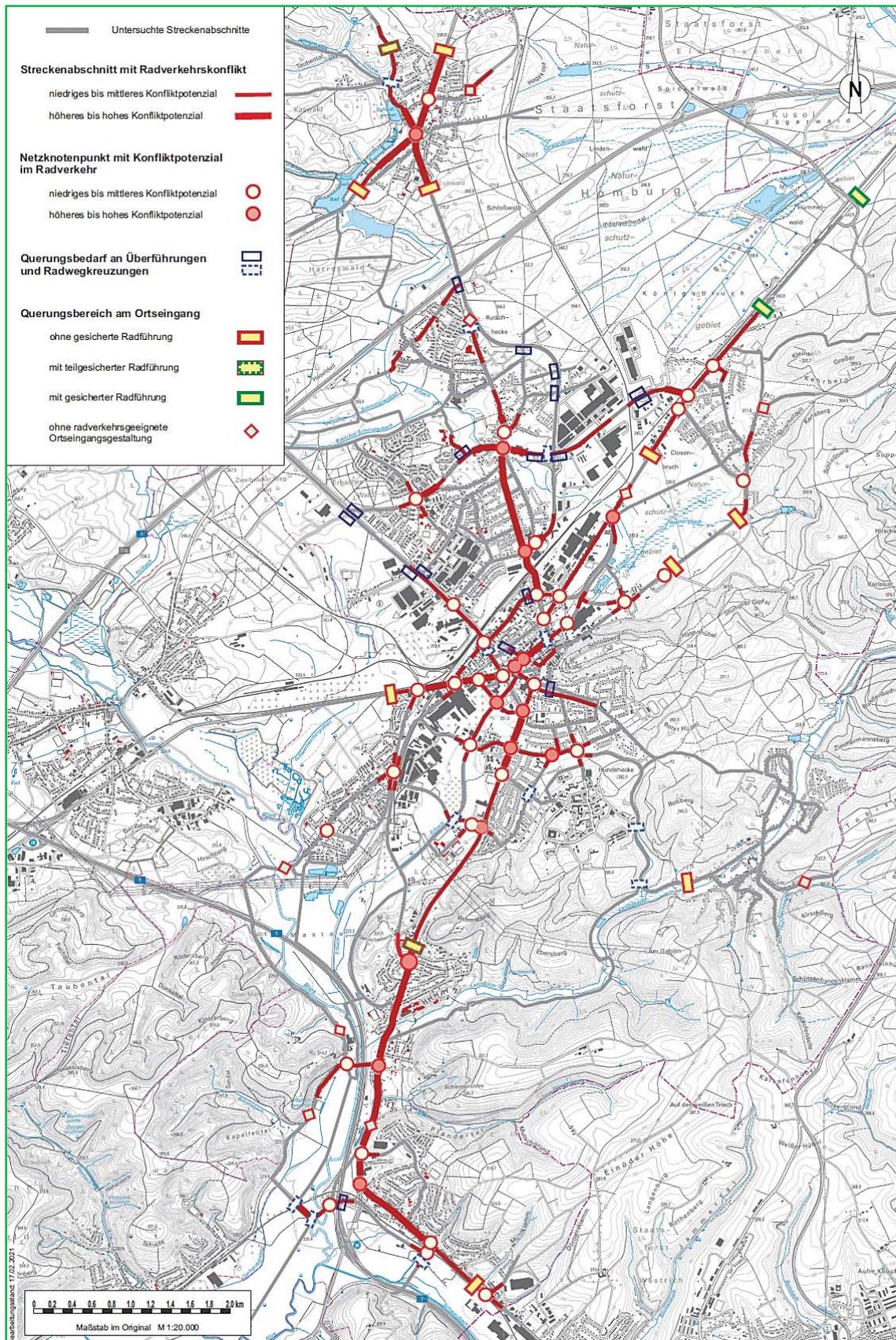


Bild 38: Problembereiche und Konfliktpunkte im Stadtgebiet

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 Ergänzungsstrecken 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
Kirrburg	L 213 Kirrberger Straße zw. Zufahrt Uniklinik und Ortseinfahrt Kirrburg	Hauptroute	Querungshilfe in Höhe der neu geplanten Zufahrt Uni Ost anlegen, Querungshilfe am Abzweig Audenkellerhofstr. und an Ortseinfahrt Kirrburg 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 Radfahrbrücke 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

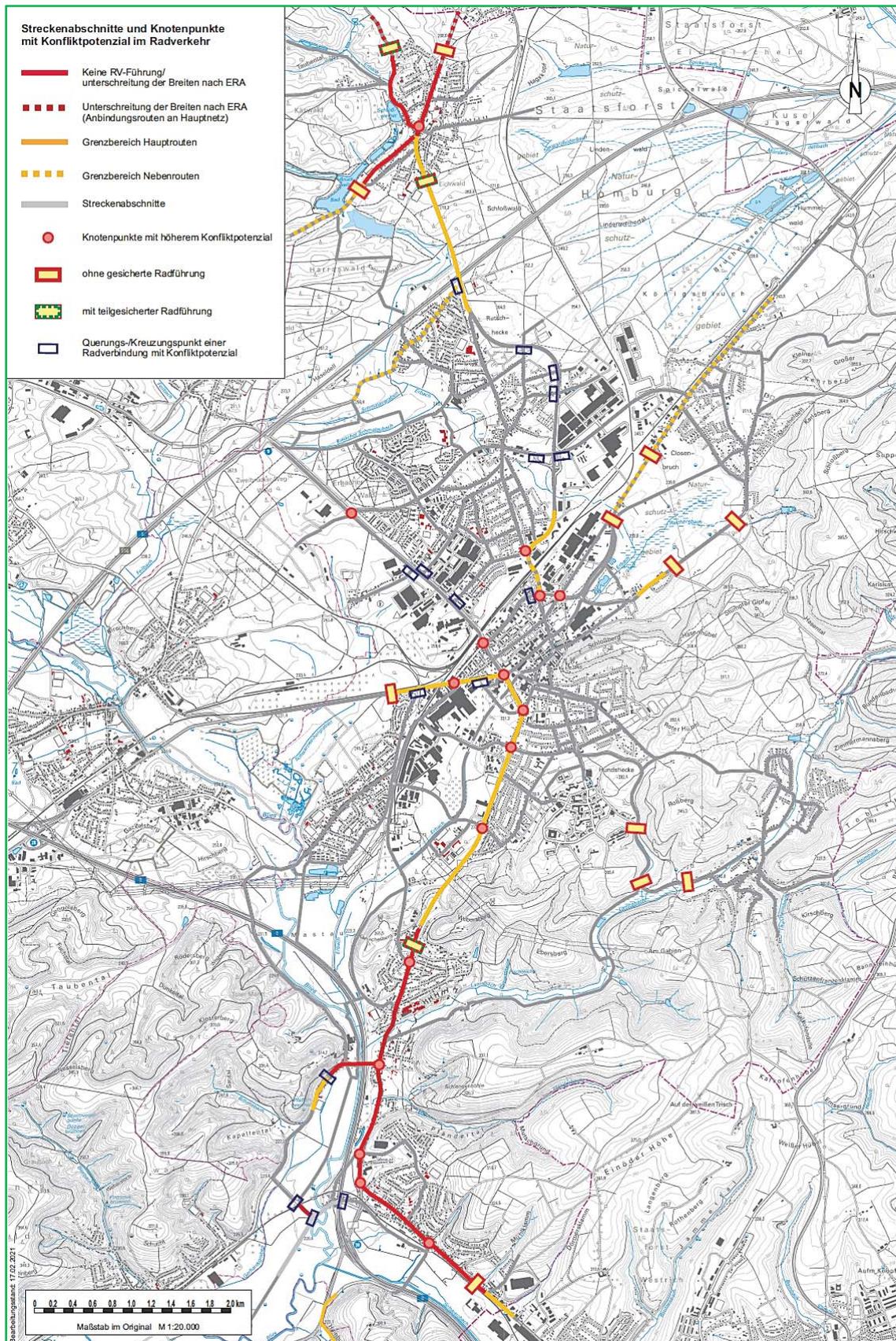


Bild 39: Handlungsbedarf in der Zuständigkeit des LfS

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 Einrichtungsrادweg, zusätzlich: Fahrradstraße, Fahrradzone
Nebenroute / Basisstrecke	Stadtteile, Verbindung von Stadtteilzentren, Anbindung an Hauptrouuten 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
Ergänzungsstrecke	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 Wörsweiler 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

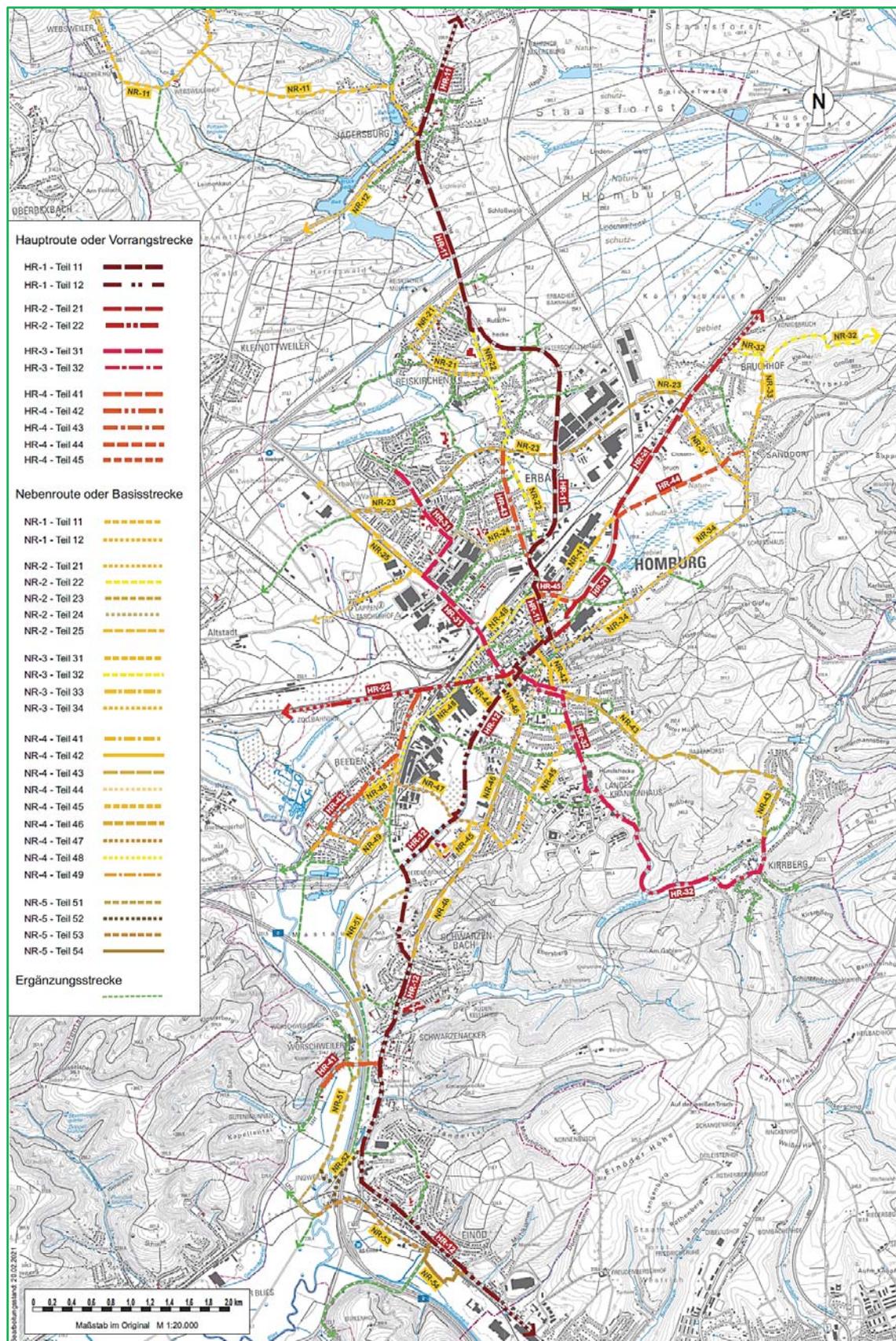


Bild 40: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes

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 Sperrflächenmarkierung)
- 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

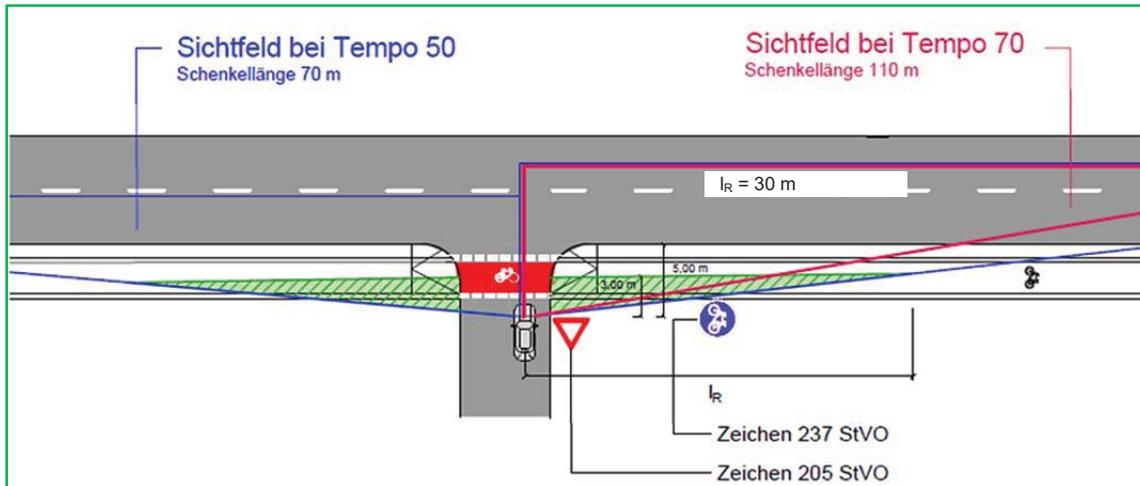


Bild 41: Erforderliche Anfahrtsicht auf bevorrechtigte Radfahrende

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

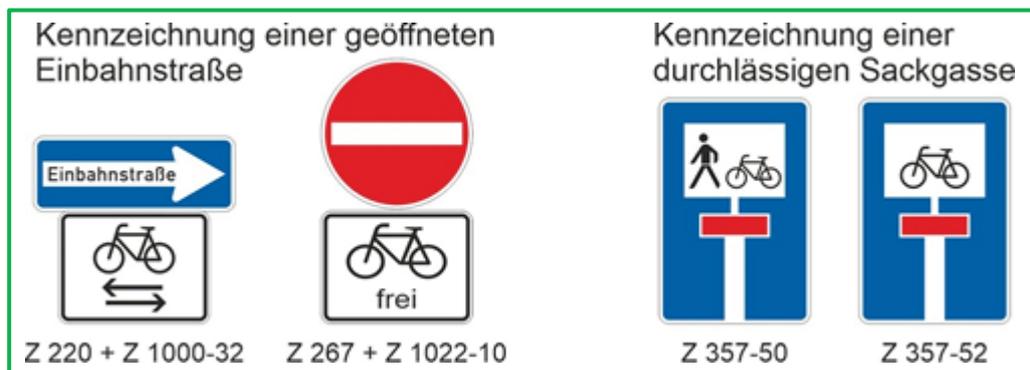


Bild 42: Beschilderung von geöffneten Einbahnstraßen und Sackgassen

- 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 RAST 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

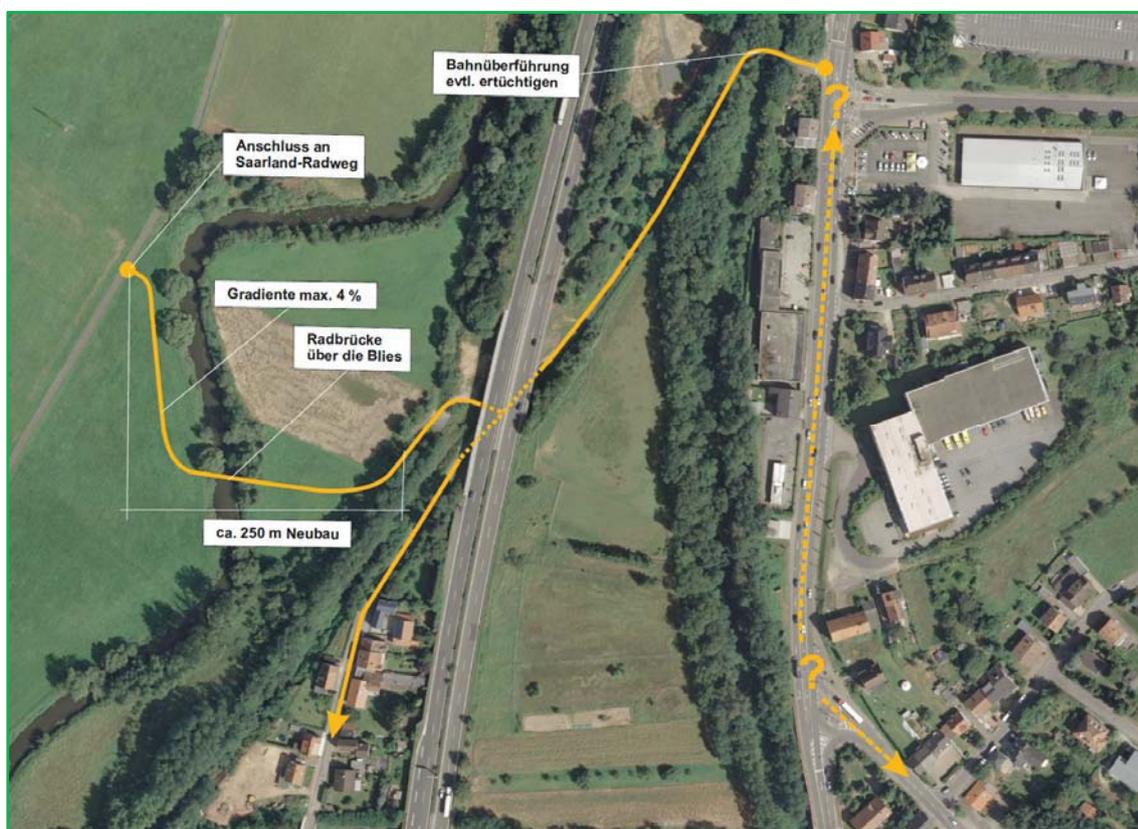


Bild 44: Querverbindung zwischen Einöd und Saarland-Radweg
Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2020; eigene Bearbeitung



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

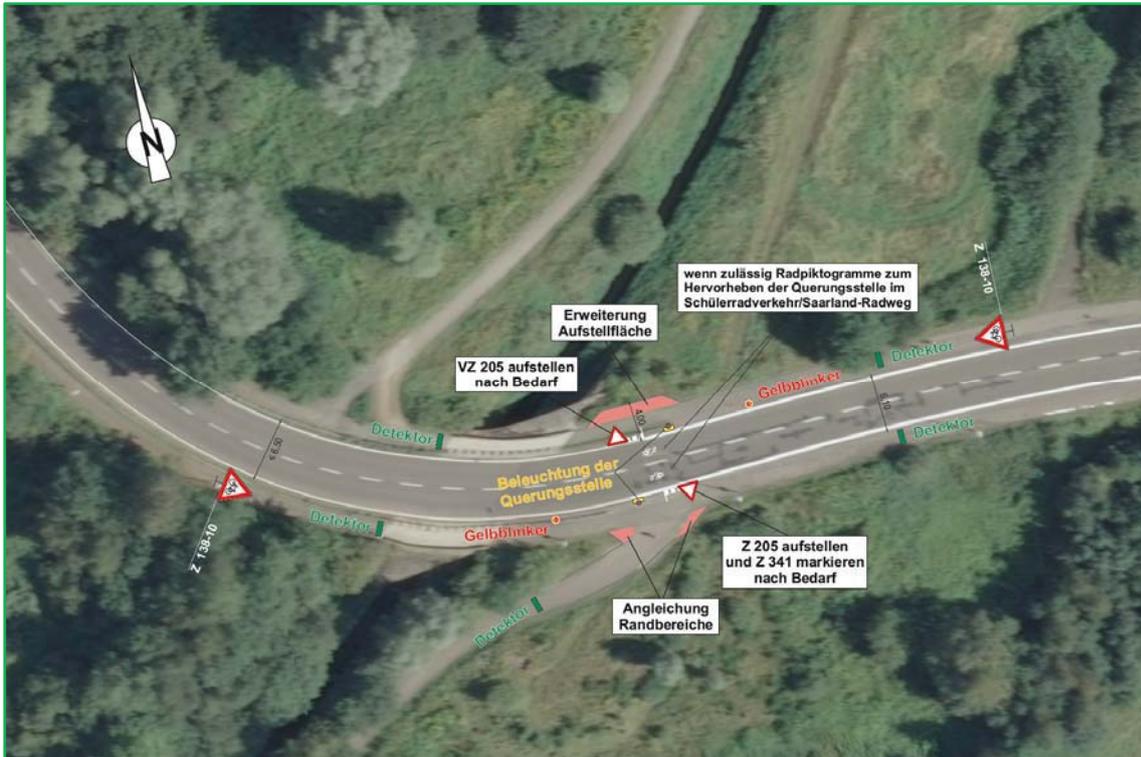


Bild 47: Radquerung Neue Industriestraße im Zuge des Saarland-Radwegs

Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2020; eigene Bearbeitung

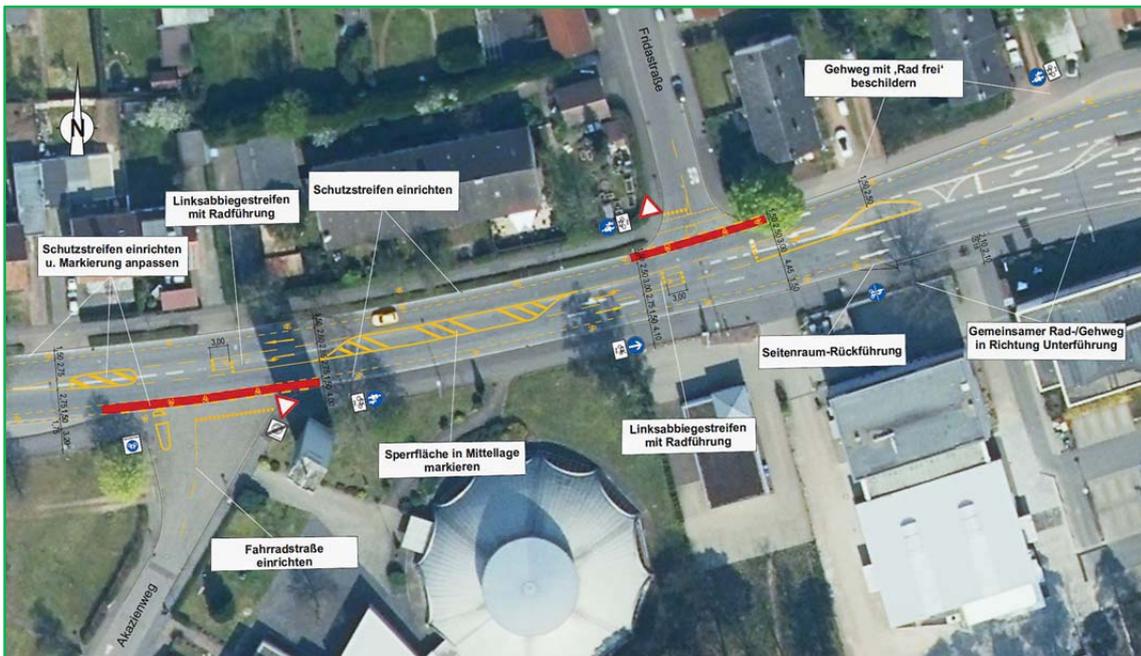


Bild 48: Radführung zwischen Fridastraße und Akazienweg

Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2020; eigene Bearbeitung

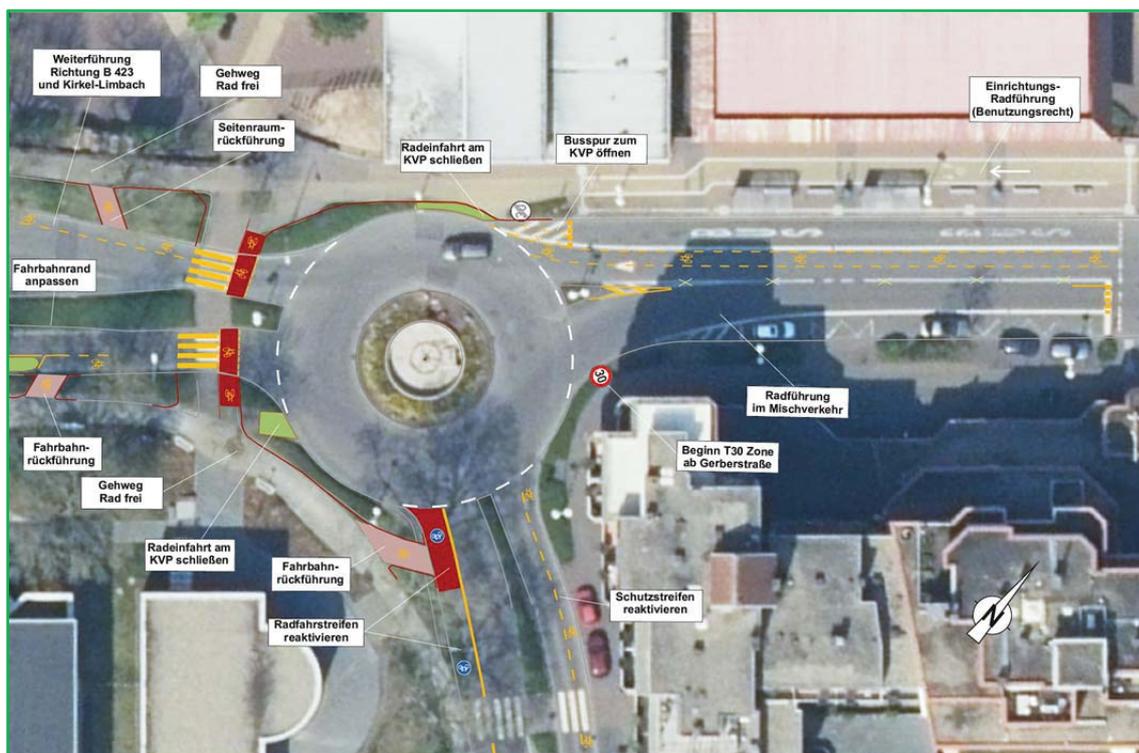


Bild 49: Duale Radverkehrsführung am KVP Talstraße – Saarbrücker Straße
 Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2020; eigene Bearbeitung

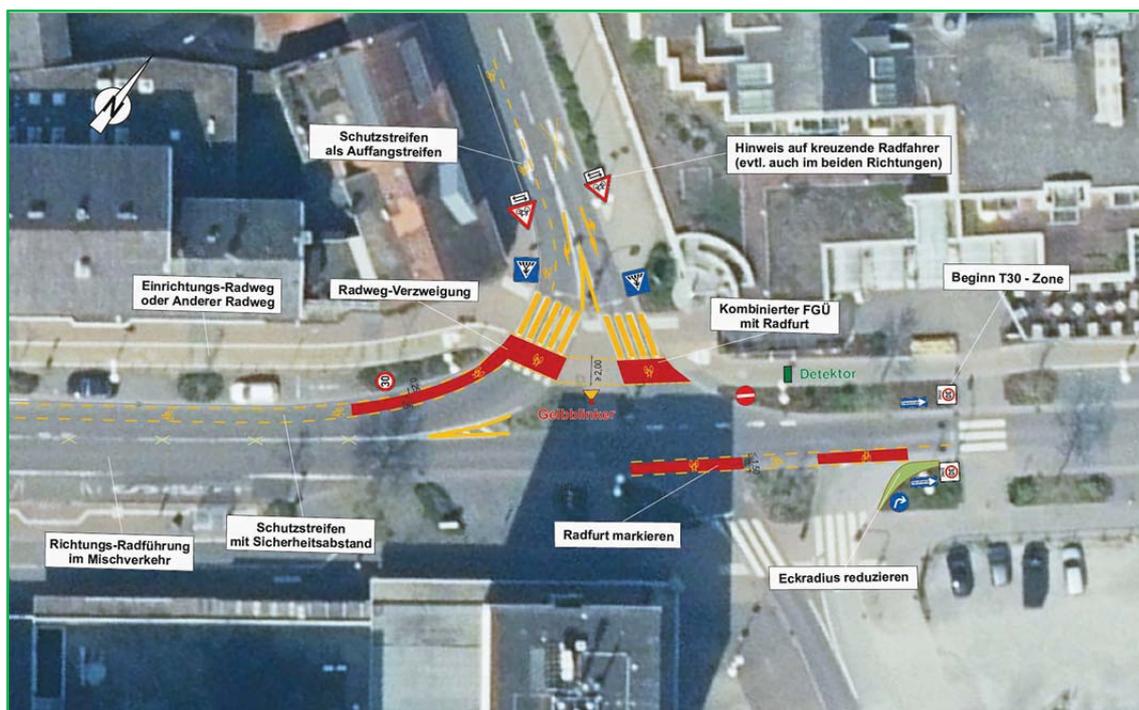


Bild 50: Radverkehrsführung im Knotenbereich Gerberstraße – Talstraße
 Plangrundlage: Orthofoto Stadt Homburg 2020; eigene Bearbeitung



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

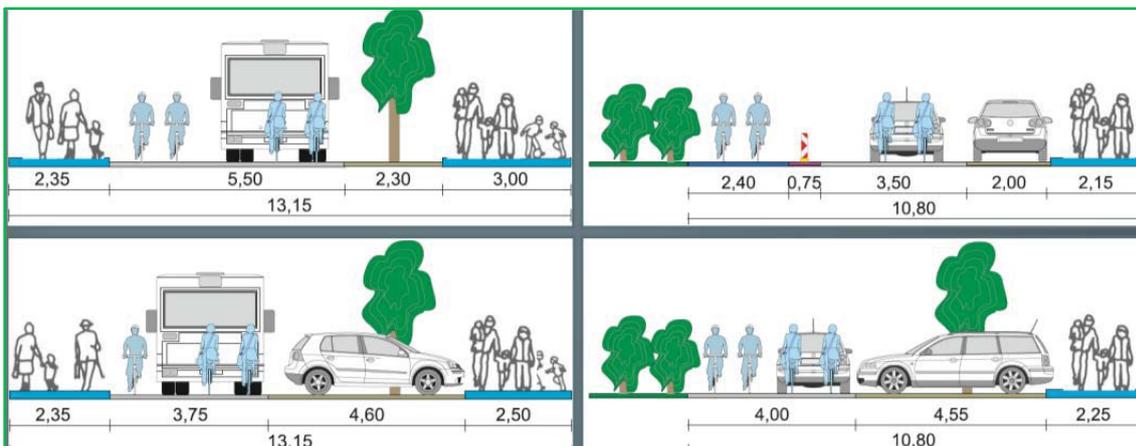


Bild 52: Möglichkeiten der Straßenraumeinteilung in der Untere Allee



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

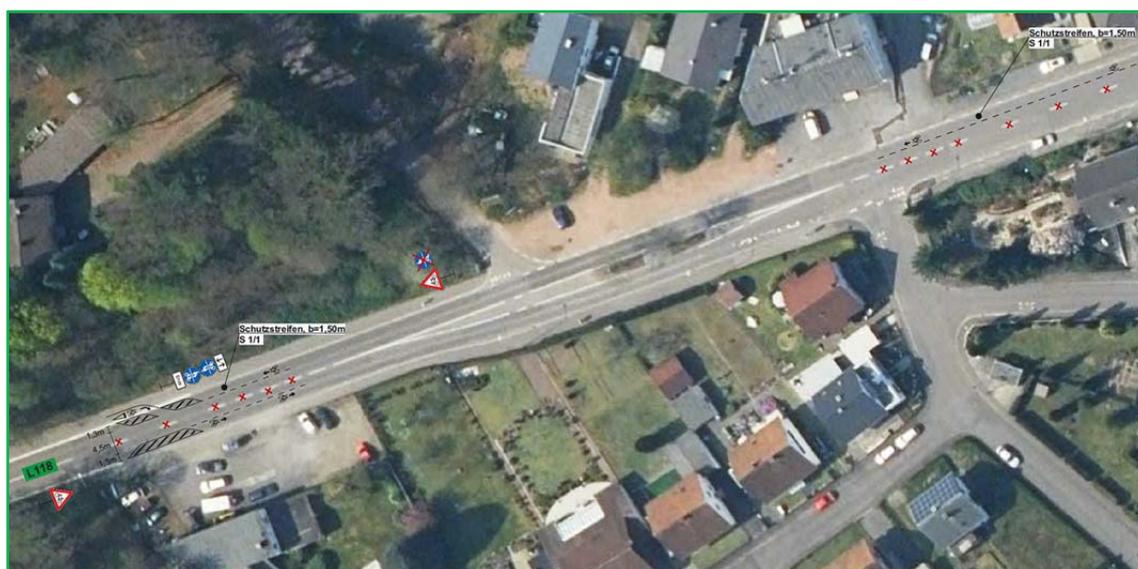


Bild 56: Radverkehrsquerung im Übergangsbereich Ortseingang Jägersburg

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

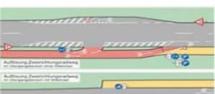
Hauptroute HR 11		RVK Homburg - Maßnahmenplan		
Start der Route: Ortschaft B 423 Jägersburg		Stadtteil/Ortsbereich: Erbach	Maßnahmen-Nr.: 008	
Ziel der Route: Talstraße / Christian-Weber-Platz		Straßen-/Netzabschnitt: Robert-Bosch-Straße von Vogelbacher Weg bis Berliner Straße	Routen-Nr.: HR11	
Streckenlänge: 6.890 m		Abschnittlänge (m): 620	Straßennetzfunktion: Hauptverkehrsstraße	Steigung/Gefälle: sehr gering
Maßnahmen an Knotenpunkten: 11		Lage des Abschnitts: außerorts	Kfz-Belastung: hoch	
Maßnahmen an Streckenabschnitten: 11				
Maßnahmen an Überquerungsstellen: 4				
Priorität und Umsetzungsfrist: A				
Kosten (Grob-schätzung): 478.150 €				
		Bestandsanalyse Radnetz-kategorie: AR III Regionale RV-Verbindung außerorts Vorh. Fahrbahn-breite: ca. 8m Rad-führung bzw. Rad-Verk.-anlage (RVA): RI. 1: gem. Geh-/Radweg RI. 2: - RVA-Breite nach ERA: Regelbreite erfüllt Erschwernis: Querungen an untergeordneten Zufahrten, Posten, Straßenquerungen, Unterführungen Unfall-potenzial RV: nicht bekannt		
		Maßnahmen-vorschlag Routenabschnitt: HR11 RV-Netz-funktion: 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/er Kostenaufwand netto: ca. 122. Bemerkung: Beleuchtung d... endung 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 Hauptroutes und Anlage 7 für die Nebenroutes).

Die Maßnahmenblätter werden für die Streckenabschnitte der Haupt- und Nebenroutes 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 Maßnahmvorschläge in gekürzter Textform beschrieben. Als ergänzende Konzepthinweise werden ein Bildausschnitt des Routenplans zur räumlichen Lage des Streckenabschnitts und eine Prinzipdarstellung zu dem Maßnahmvorschlag dargestellt. In einzelne Maßnahmenblätter ist anstelle der Prinzipskizze eine Bilddarstellung mit konkretisiertem Maßnahmvorschlag aufgenommen worden.

Im Maßnahmenplan werden für insgesamt 145 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 Hauptrouuten	Maßnahmen an Nebenrouuten
Beeden	6	8	6
Bruchhof	6	9	6
Erbach	17	20	20
Homburg Mitte	65	69	92
Reiskirchen	7	6	11
Sanddorf	7	5	10
Schwarzenbach	4	4	5
<i>Homburg Mitte</i>	<i>112</i>	<i>121</i>	<i>150</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>
Kirrborg	3	7	0
Wörschweiler	3	7	0
Stadtgebiet Homburg gesamt	145	161	186
<i>Gesamt ohne Brückenneubauten</i>	<i>143</i>	<i>161</i>	<i>184</i>

Tabelle 20: Aufteilung der Maßnahmenvorschläge nach Stadtbereichen

Zu den katalogisierten Maßnahmenvorschlägen werden erläuternde Konzepthinweise für die Haupt- und die Nebenrouuten im Folgenden zusammengefasst. Der räumliche Bezug der Maßnahmen auf die jeweilige Örtlichkeit ist in den Rouutenblättern für die Haupt- und Nebenrouuten dargestellt (vgl. Anlage 6 und 7). In den Maßnahmenkatalog sind die durchzuführenden Maßnahmen an Haupt- und Nebenrouuten bezogen auf Strecken-/Teilabschnitte aufgenommen worden (vgl. Anlage 8 für Maßnahmen an Hauptrouuten und Anlage 9 für Maßnahmen an Nebenrouuten). 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 Richtungsfahstreifen 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 Knotenpunktzufahrten erreicht. Die vorhandenen getrennten Linksabbiegefahrstreifen werden in 5,5 m überbreite Fahrstreifen 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 das Markieren von beidseitigen Schutzstreifen auf der Fahrbahn nicht ermöglicht. Für die Blieskasteler Straße wäre das Markieren von einseitigen Schutzstreifen im Wechsel mit dem Längsparken von Bewohnern am Fahrbahnrand evtl. möglich. Gleichzeitig sind die Seitenraumbreiten für eine verpflichtende Radführung wegen geringer Breite 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 vom Anschluss an die HR 21 (westlich des Stadtparks) zum Radverkehrszielort Hauptbahnhof. Die Route kreuzt die beiden Einmündungen Mainzer Straße und Robert-Bosch-Straße. In beiden Einmündungsbereichen sollen die abgesetzten Radfahrten zu fahrbahn-nahen 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 Hauptrouten 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 Hauptrouten 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 Bahnhaltedpunkt 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. 4,38 Mio. Euro abgeschätzt. Über ein Viertel aller Maßnahmen soll 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 26,4 % 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 rd. 438.000 Euro pro Jahr. Als durchschnittlicher Kostenaufwand für die ersten beiden Jahre errechnen sich rd. 577.000 Euro pro Jahr.

Umsetzungszeitraum	Bezugsjahre	Euro (netto)	Euro/Jahr
Kurzfristige Realisierung	2 Jahre	1.154.085 €	577.043 €
Mittelfristige Realisierung	3 Jahre	1.770.795 €	590.265 €
Längerfristige Realisierung	5 Jahre	1.454.620 €	290.924 €
Gesamt	10 Jahre	4.379.500 €	437.950 €

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 rd. 2,7 Mio. Euro oder 62 % der geschätzten Gesamtkosten.

Straßentyp	Euro (netto)	Länge (km)	Euro/km
Bundesstraße	310.670 €	12,86	24.158 €
Landesstraße	1.364.520 €	26,87	50.782 €
Städtische Straße	1.029.910 €	35,72	28.833 €
Feld- und Forstweg	1.674.400 €	12,61	132.784 €
Gesamt einschl. Brückenneubauten	4.379.500 €	88,05	49.739 €
Feld-/Forstweg ohne Brückenneubauten	484.400 €	12,56	38.567 €
Gesamt ohne Brückenneubauten	3.189.500 €	88,00	36.244 €

Tabelle 22: Aufteilung der Realisierungskosten nach Baulastträger

Kostenaufteilung nach Haupt- und Nebenrouten

Bei einer Unterscheidung des geschätzten Kostenaufwands nach der Radnetzkatégorie 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	115.540 €	62,45 €
Erbach	581.815 €	47,23 €
Homburg Mitte	1.285.435 €	107,30 €
Reiskirchen	220.530 €	174,33 €
Sanddorf	170.780 €	147,22 €
Schwarzenbach	61.110 €	32,08 €
<i>Homburg Mitte</i>	<i>2.493.180 €</i>	<i>75,23€</i>
Einöd	1.124.070 €	432,33 €
Ingweiler	382.450 €	2.467,42 €
Schwarzenacker	26.160 €	41,52 €
<i>Einöd</i>	<i>1.532.680 €</i>	<i>452,79 €</i>
Jägersburg	157.870 €	58,25 €
Websweiler/Altbreitenfelderhof	24.750 €	64,29 €
<i>Jägersburg</i>	<i>182.620 €</i>	<i>59,00 €</i>
Kirrborg	164.020 €	62,37 €
Wörschweiler	7.000 €	25,45 €
Stadtgebiet Homburg gesamt	4.379.500 €	103,00 €
<i>Gesamt ohne Brückenneubauten</i>	<i>3.189.500 €</i>	<i>75,00 €</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. 7,50 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 1,75 Mio. Euro oder 40 % der Gesamtkosten (einschl. der beiden Brückenneubauten) bzw. 55 % ohne Berücksichtigung der neuen Brückenverbindungen in Ingweiler und Einöd.

Bebauungsgrenze	Euro (netto)	Länge (km)	Euro/km
Abschnitte mit Bebauung	1.751.375 €	56,23	31.147 €
Abschnitte ohne Bebauung	2.628.125 €	31,82	82.593 €
Gesamt	4.379.500 €	88,05	49.739 €
Nicht bebaute Abschnitte ohne Brückenneubauten	1.438.125 €	31,77	45.267 €
Gesamt ohne Brückenneubauten	3.189.500 €	88,00	36.244 €

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 Abstellanlagen.

Maßnahmentyp	Euro (netto)
Bauliche Maßnahmen	2.471.940 €
Signaltechnische Maßnahmen	221.600 €
Markierungsmaßnahmen	892.720 €
Verkehrsrechtliche Maßnahmen	117.240 €
Ergänzende Maßnahmen	676.000 €
Gesamt	4.379.500 €

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 mehr als 56 % der größte Kostenanteil entfällt. Ohne die neuen Brückenverbindungen reduziert sich die Kostensumme für bauliche Maßnahmen auf 1.1.281.940 Euro und der Kostenanteil sinkt auf 40 % 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, Radwegkonzeptes 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 höchste 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 Hauptrouten 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

bitte beschreiben Sie die Störung

Standort der Störung *

bitte beschreiben Sie den Standort, z.B. Straße, Hausnummer

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 Vorrang 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 Haupttrouten 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

Ausgewählte Quell- und Zielorte des Radverkehrs

- Schulen: Grundschule ■
- Realschule ■
- Gemeinschaftsschule ■
- Gymnasium ■
- Berufsbildende Schule ■

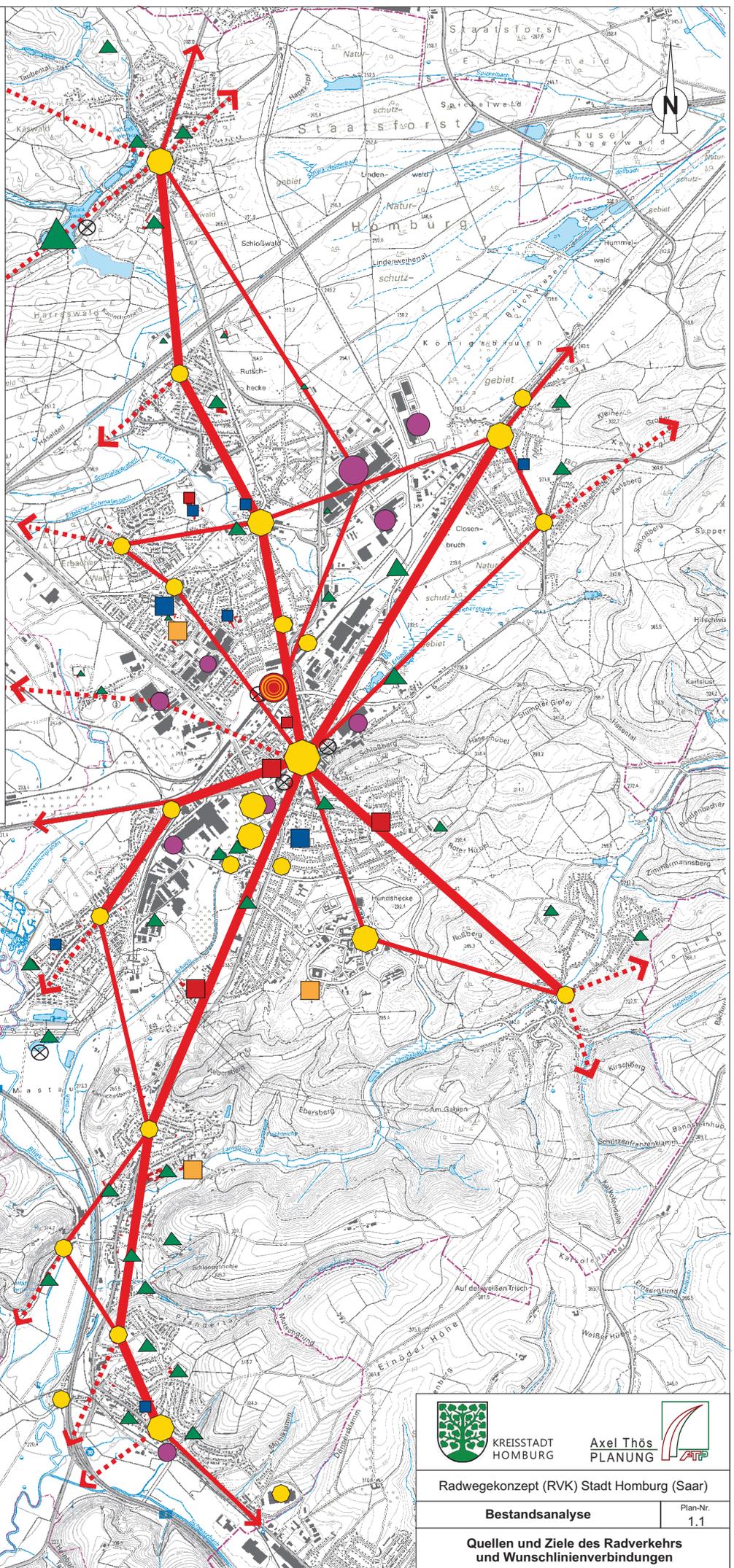
- Zentralörtliche Einrichtung/
Versorgungs-/Einkaufsstätte: ●
- Industrie-/Gewerbebetrieb
mit höherem Radpotenzial: ●
- Freizeiteinrichtung mit
höherem Radpotenzial: ▲
- Hauptbahnhof / ZOB Homburg: 
- E-Bike Ladestationen: 

Relevanz der Quellen und Ziele für den Radverkehr:

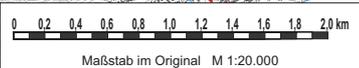
- niedrig ■ ● ● ▲ 1 Einrichtung
- mittel ■ ● ● ▲ 2-3 Einrichtungen oder
1 größere Einrichtung
- hoch ■ ● ● ▲ mehr als 3 Einrichtungen
oder größeres Zentrum

Erforderliche Radverkehrsverbindungen:

- Radhauptverbindung / Hauptroute zwischen
benachbarten Stadtteilzentren und Anbindung
der Stadtteile an das Stadtzentrum
- Radverbindung / Nebenroute / Basisstrecke
zwischen kleineren Versorgungszentren und
Anbindung von Stadtteilen an die Stadtmitte
- - - Ergänzende Radverbindung / Ergänzungsstrecke
zur Erschließung auf Stadtteilenebene und Verbind-
ung mit überwiegenderem Freizeitradverkehr



Bearbeitungsstand: 17.02.2021



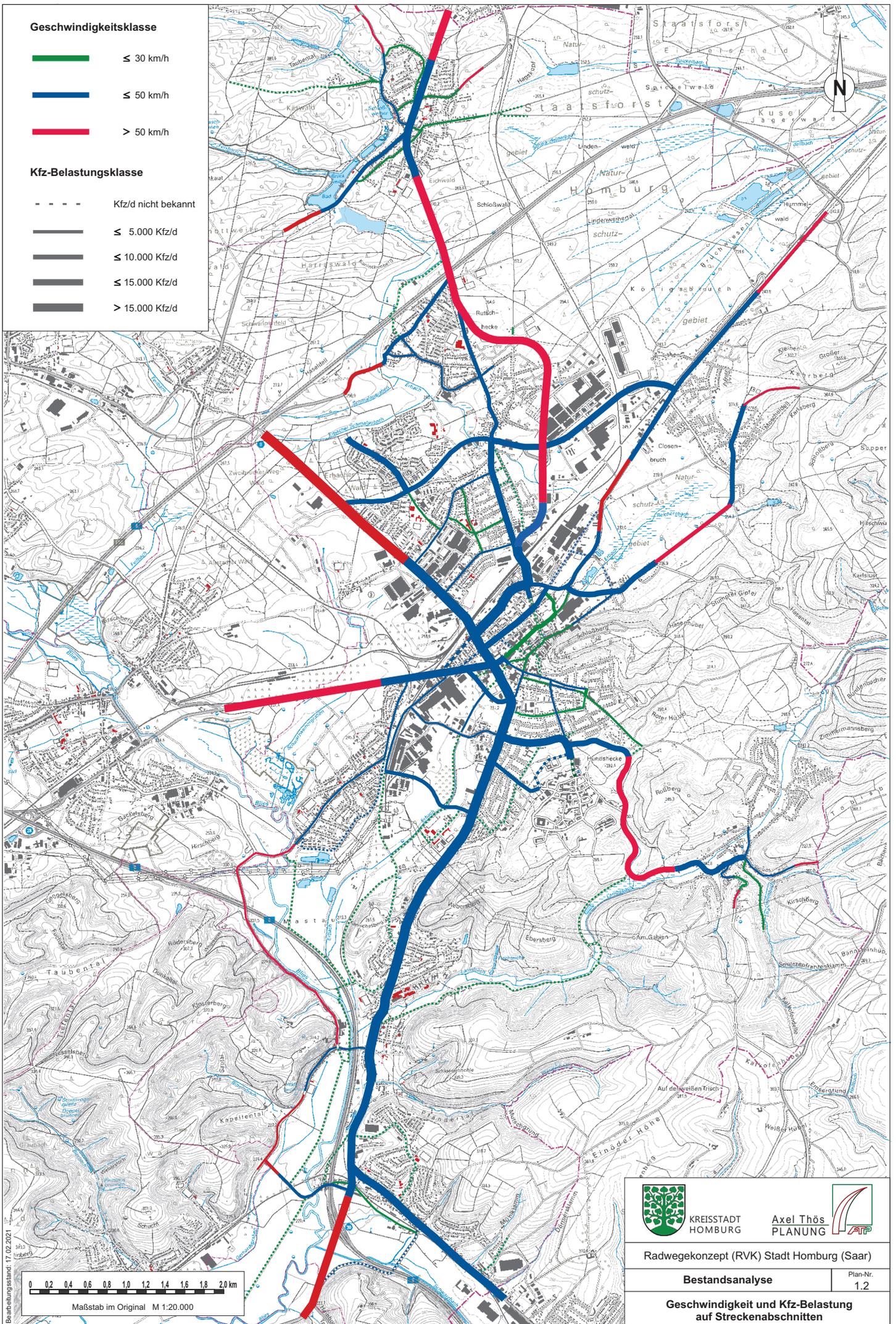
 KREISSTADT HOMBURG	 Axel Thös PLANUNG
Radwegekonzept (RVK) Stadt Homburg (Saar)	
Bestandsanalyse	Plan-Nr. 1.1
Quellen und Ziele des Radverkehrs und Wunschlinienverbindungen	

Geschwindigkeitsklasse

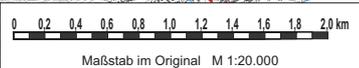
- █ ≤ 30 km/h
- █ ≤ 50 km/h
- █ > 50 km/h

Kfz-Belastungsklasse

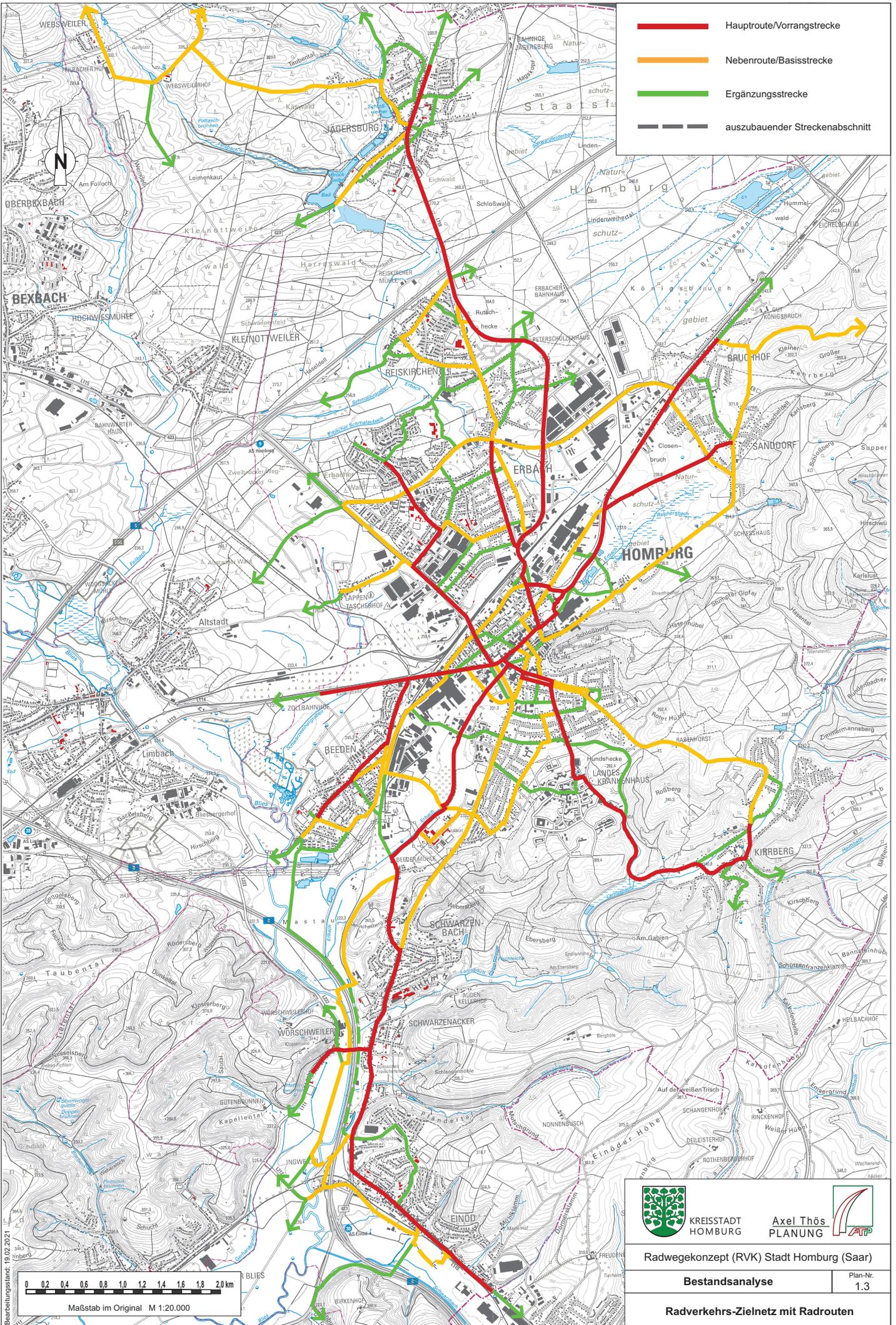
- - - - Kfz/d nicht bekannt
- ≤ 5.000 Kfz/d
- ≤ 10.000 Kfz/d
- ≤ 15.000 Kfz/d
- > 15.000 Kfz/d



Bearbeitungsstand: 17.02.2021

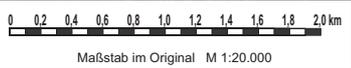


 <p>KREISSTADT HOMBURG</p>	 <p>Axel Thös PLANUNG</p>
<p>Radwegekonzept (RVK) Stadt Homburg (Saar)</p>	
<p>Bestandsanalyse</p>	<p>Plan-Nr. 1.2</p>
<p>Geschwindigkeit und Kfz-Belastung auf Streckenabschnitten</p>	



- Hauptroute/Vorrangstrecke
- Nebenroute/Basisstrecke
- Ergänzungsstrecke
- - - - - auszubauender Streckenabschnitt

Bearbeitungsstand: 19.02.2021
 Homburg



 KREISSTADT HOMBURG	 Axel Thös PLANUNG
Radwegekonzept (RVK) Stadt Homburg (Saar)	
Bestandsanalyse	Plan-Nr. 1.3
Radverkehrs-Zielnetz mit Radrouten	

Radverkehrsführung und Radverkehrsregelung

-  Feld- und Forstwirtschaftsweg oder separate Radwegführung
-  guter Belag
-  schlechter Belag

-  Ungesicherte Radführung auf der Fahrbahn außerorts
-  ≤ 50 km/h
-  > 70 km/h

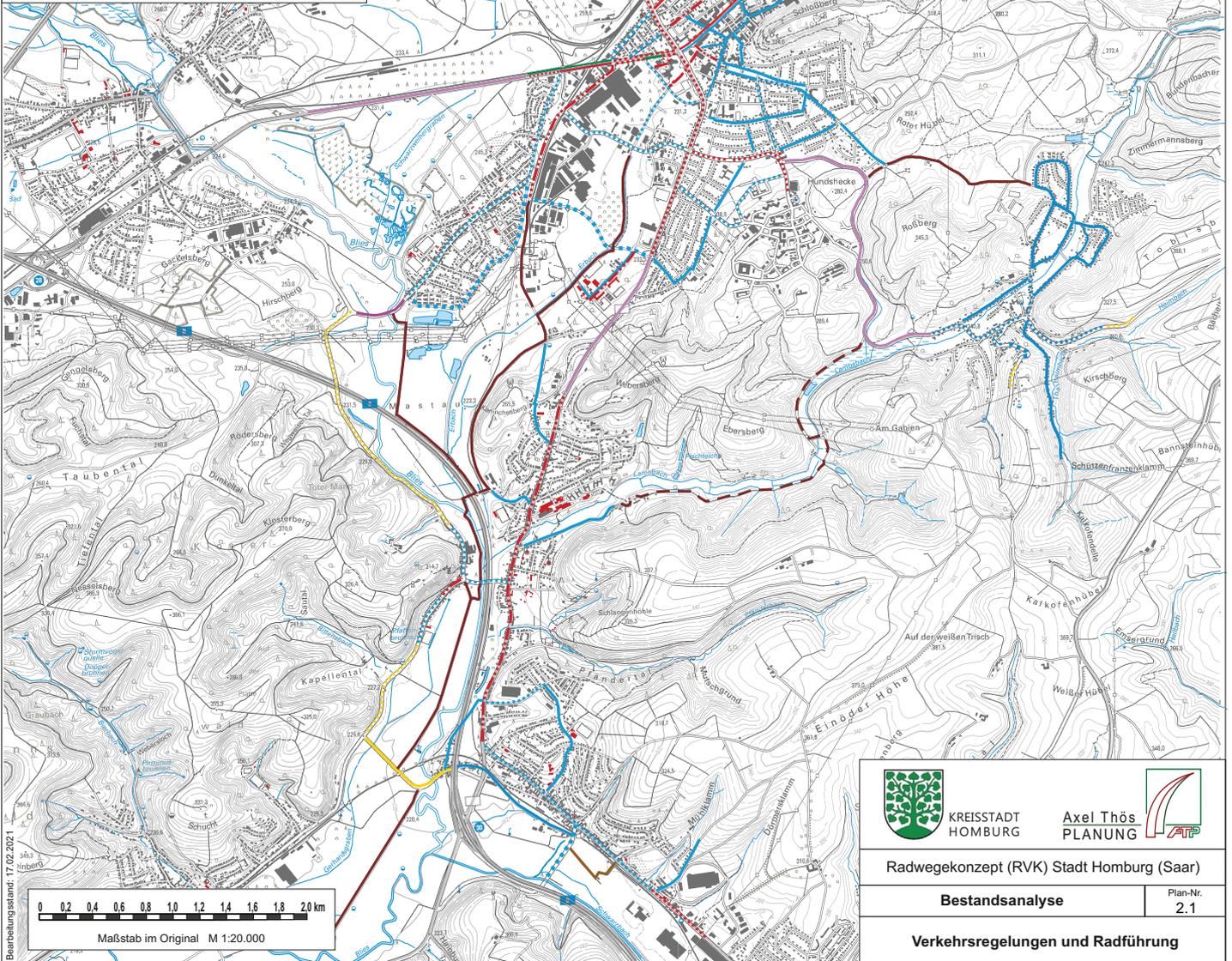
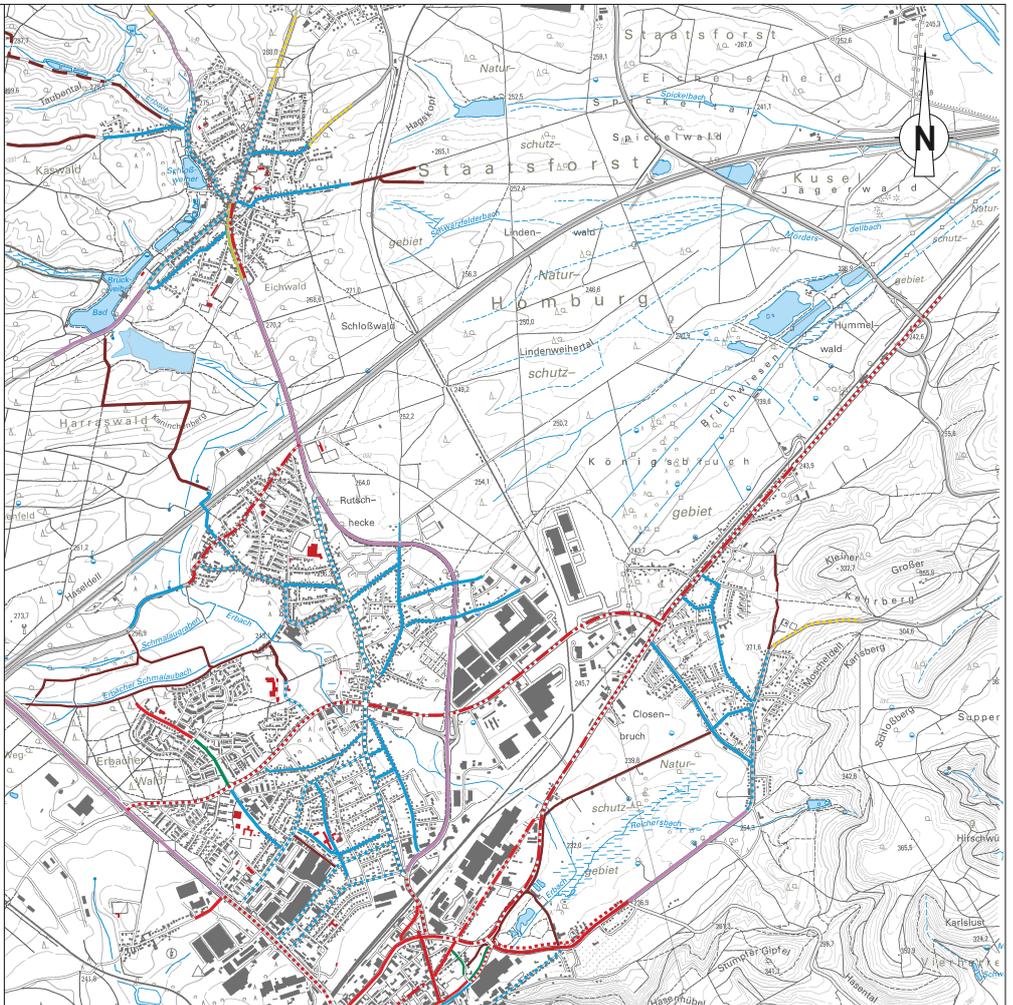
-  Straßenbegleitende Radführung außerhalb bebauter Gebiete
-  ≥ 2,5m breit
-  < 2,5m breit

-  Radführung auf der Fahrbahn im Mischverkehr
-  ≤ 30 km/h
-  > 30 km/h

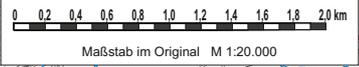
-  Innerörtliche Radführung auf dem Gehweg
-  getr. Rad- und Gehweg
-  gem. Geh- und Radweg
-  Gehweg-Rad frei oder Anderer Radweg ohne Benutzungspflicht

-  Fahrbahnintegrierte Radführung mit Schutzstreifen
-  geringer Parkdruck
-  erhöhter Parkdruck

-  Fahrbahnintegrierte Radführung mit Radfahrstreifen
-  geringer Parkdruck
-  erhöhter Parkdruck



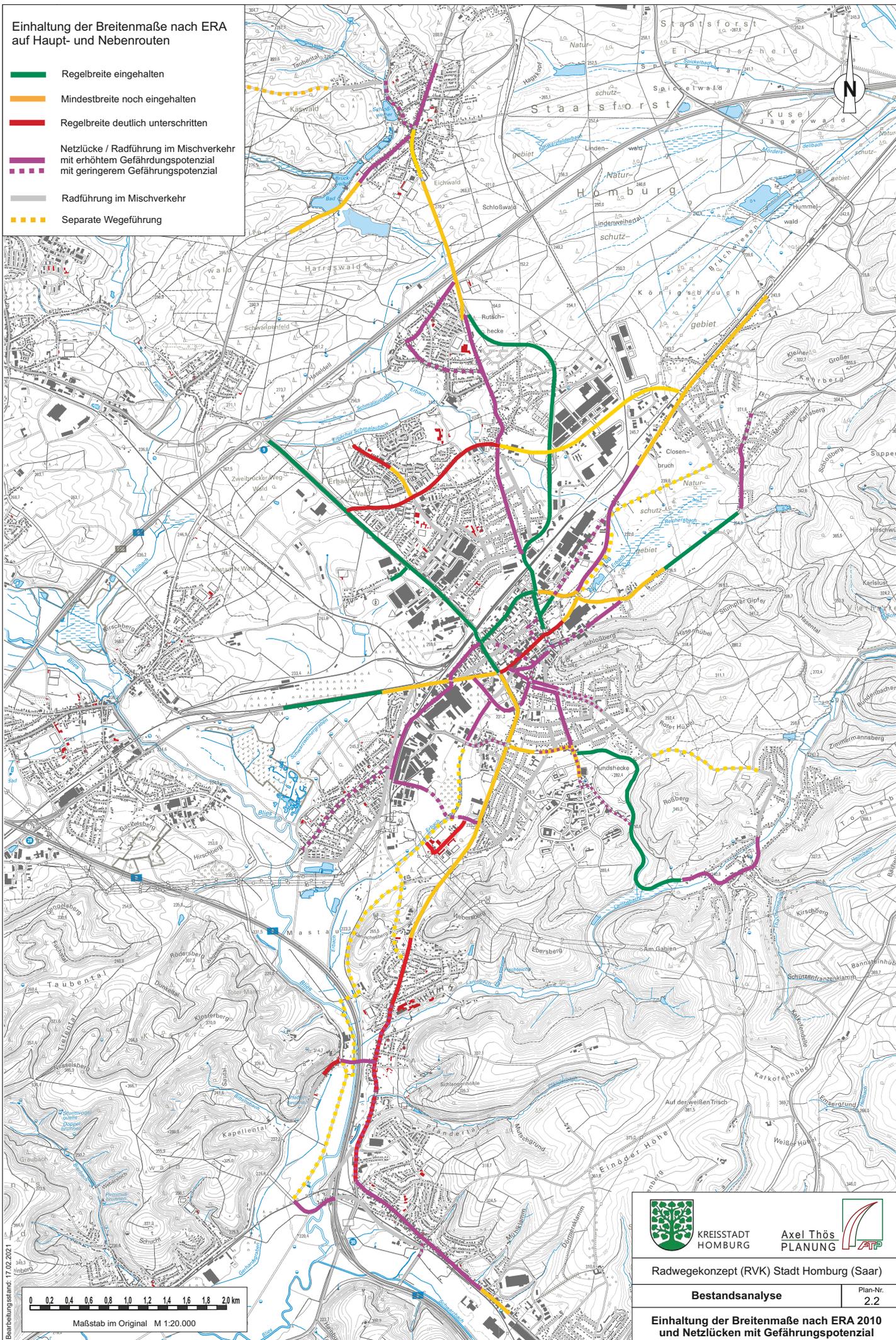
Bearbeitungsstand: 17.02.2021



 KREISSTADT HOMBURG	 Axel Thös PLANUNG
Radwegekonzept (RVK) Stadt Homburg (Saar)	
Bestandsanalyse	Plan-Nr. 2.1
Verkehrsregelungen und Radführung	

Einhaltung der Breitenmaße nach ERA auf Haupt- und Nebenrouten

- Regelbreite eingehalten
- Mindestbreite noch eingehalten
- Regelbreite deutlich unterschritten
- Netzlücke / Radführung im Mischverkehr mit erhöhtem Gefährdungspotenzial
- - - Radführung im Mischverkehr mit geringerem Gefährdungspotenzial
- Radführung im Mischverkehr
- - - Separate Wegeföhrung



Bearbeitungsstand: 17.02.2021



KREISSTADT
HOMBURG



AXEL THÖS
PLANUNG

Radwegekonzept (RVK) Stadt Homburg (Saar)

Bestandsanalyse

Plan-Nr.
2.2

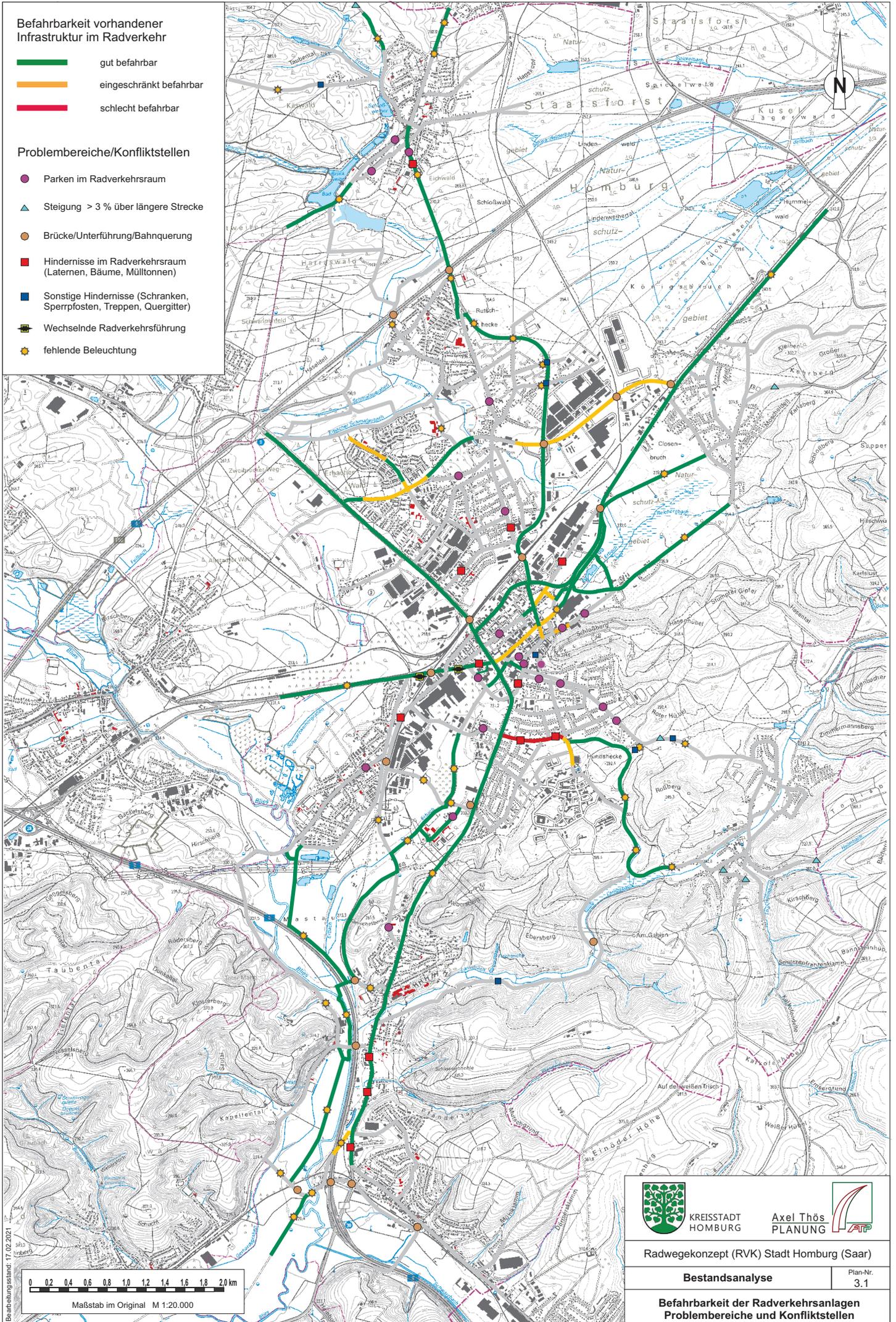
Einhaltung der Breitenmaße nach ERA 2010 und Netzlücken mit Gefährdungspotenzial

**Befahrbarkeit vorhandener
Infrastruktur im Radverkehr**

- gut befahrbar
- eingeschränkt befahrbar
- schlecht befahrbar

Problembereiche/Konfliktstellen

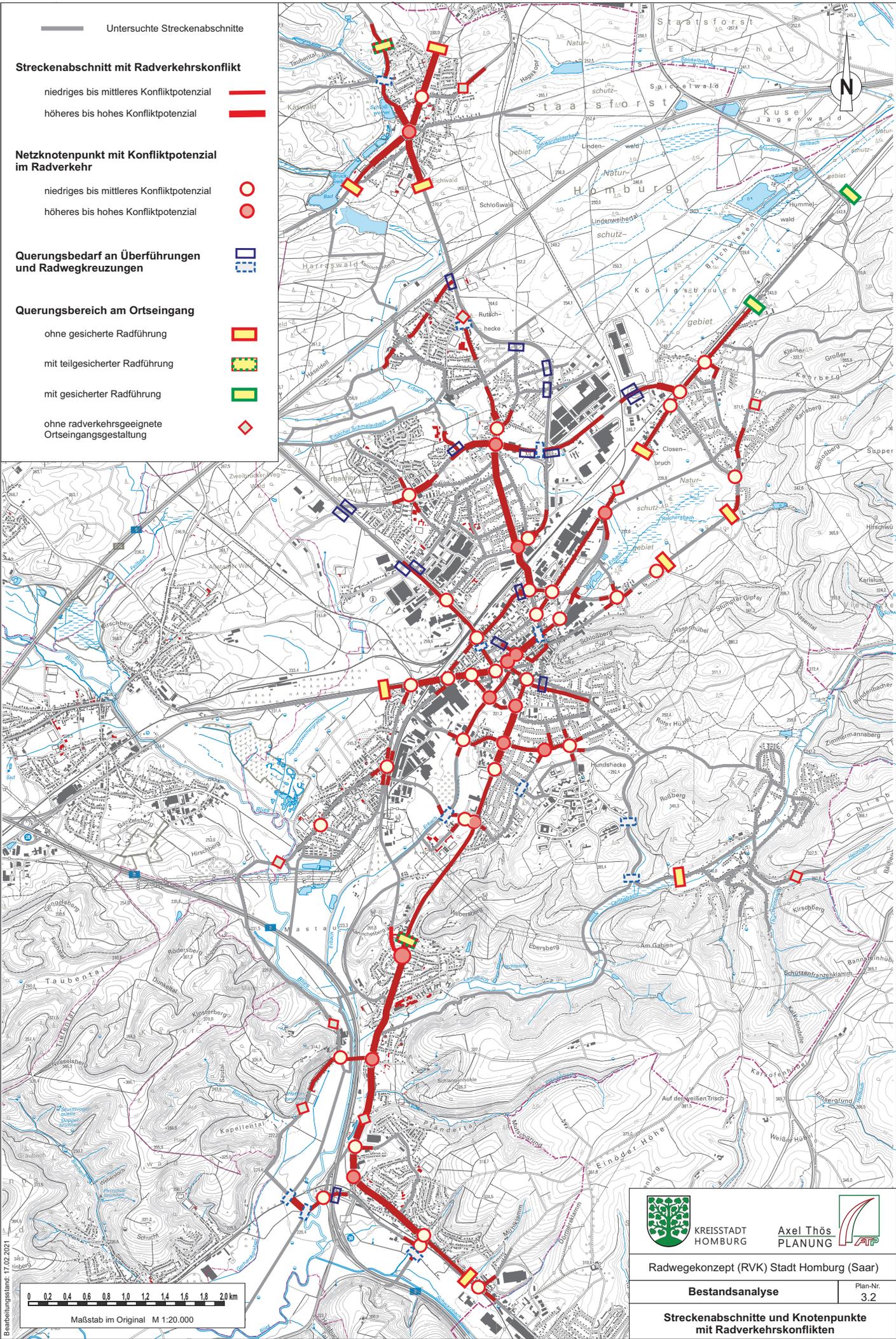
- Parken im Radverkehrsraum
- Steigung > 3 % über längere Strecke
- Brücke/Unterführung/Bahnquerung
- Hindernisse im Radverkehrsraum (Laternen, Bäume, Mülltonnen)
- Sonstige Hindernisse (Schranken, Sperrposten, Treppen, Quergitter)
- Wechselnde Radverkehrsführung
- fehlende Beleuchtung



Bearbeitungsstand: 17.02.2021



KREISSTADT HOMBURG	Axel Thös PLANUNG
Radwegekonzept (RVK) Stadt Homburg (Saar)	
Bestandsanalyse	Plan-Nr. 3.1
Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen Problembereiche und Konfliktstellen	



Untersuchte Streckenabschnitte

Streckenabschnitt mit Radverkehrskonflikt

- niedriges bis mittleres Konfliktpotenzial
- höheres bis hohes Konfliktpotenzial

Netzknotenpunkt mit Konfliktpotenzial im Radverkehr

- niedriges bis mittleres Konfliktpotenzial
- höheres bis hohes Konfliktpotenzial

Querungsbedarf an Überführungen und Radwegkreuzungen

-

Querungsbereich am Ortseingang

- ohne gesicherte Radführung
- mit teilgesicherter Radführung
- mit gesicherter Radführung
- ohne radverkehrsgerechte Ortseingangsgestaltung

Bearbeitungsstand: 17.02.2021

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1,0 1,2 1,4 1,6 1,8 2,0 km

Maßstab im Original M 1:20.000

KREISSTADT
HOMBURG

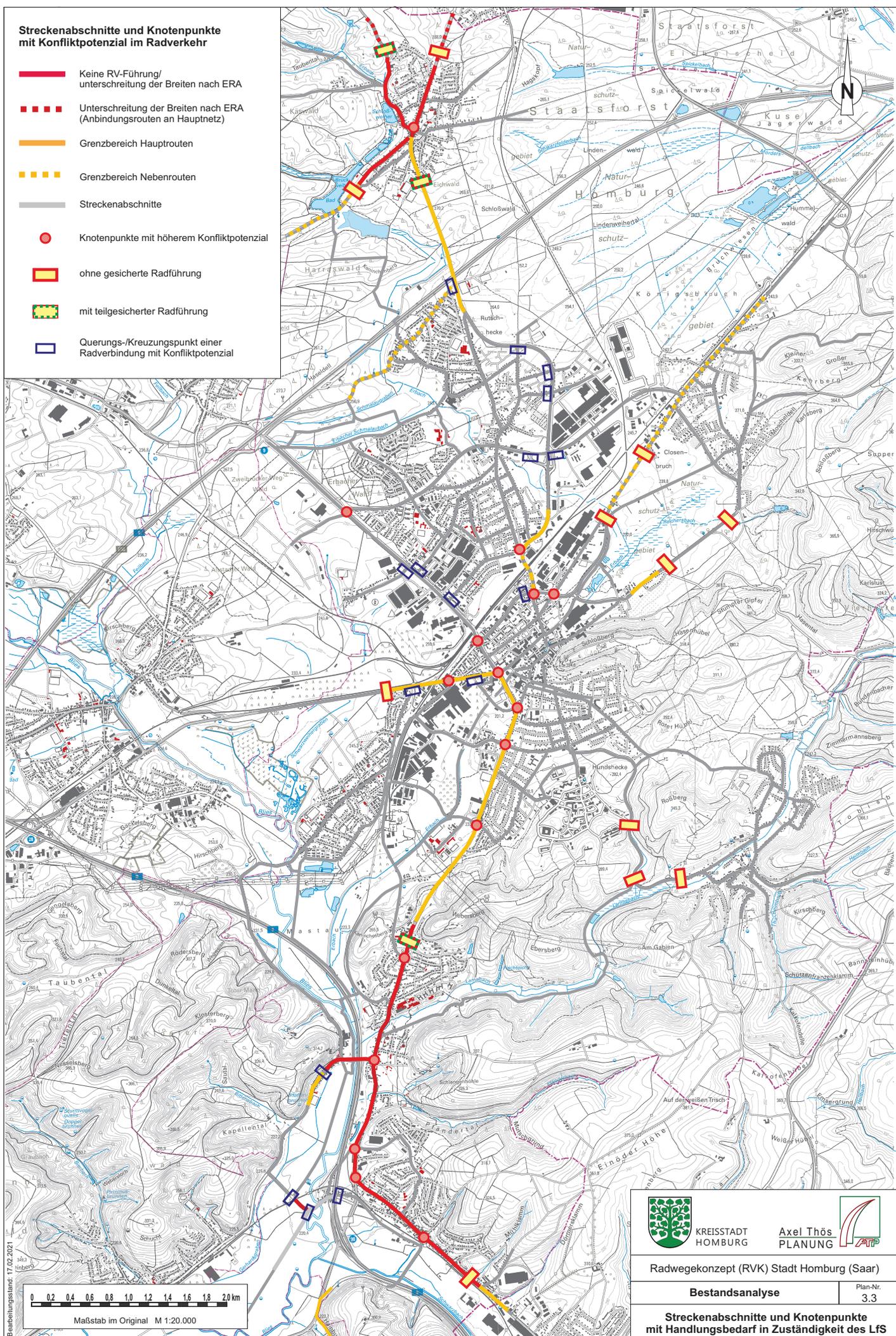
Axel Thös
PLANUNG

Radwegekonzept (RVK) Stadt Homburg (Saar)

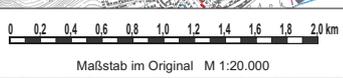
Bestandsanalyse	Plan-Nr. 3,2
Streckenabschnitte und Knotenpunkte mit Radverkehrskonflikten	

Streckenabschnitte und Knotenpunkte mit Konfliktpotenzial im Radverkehr

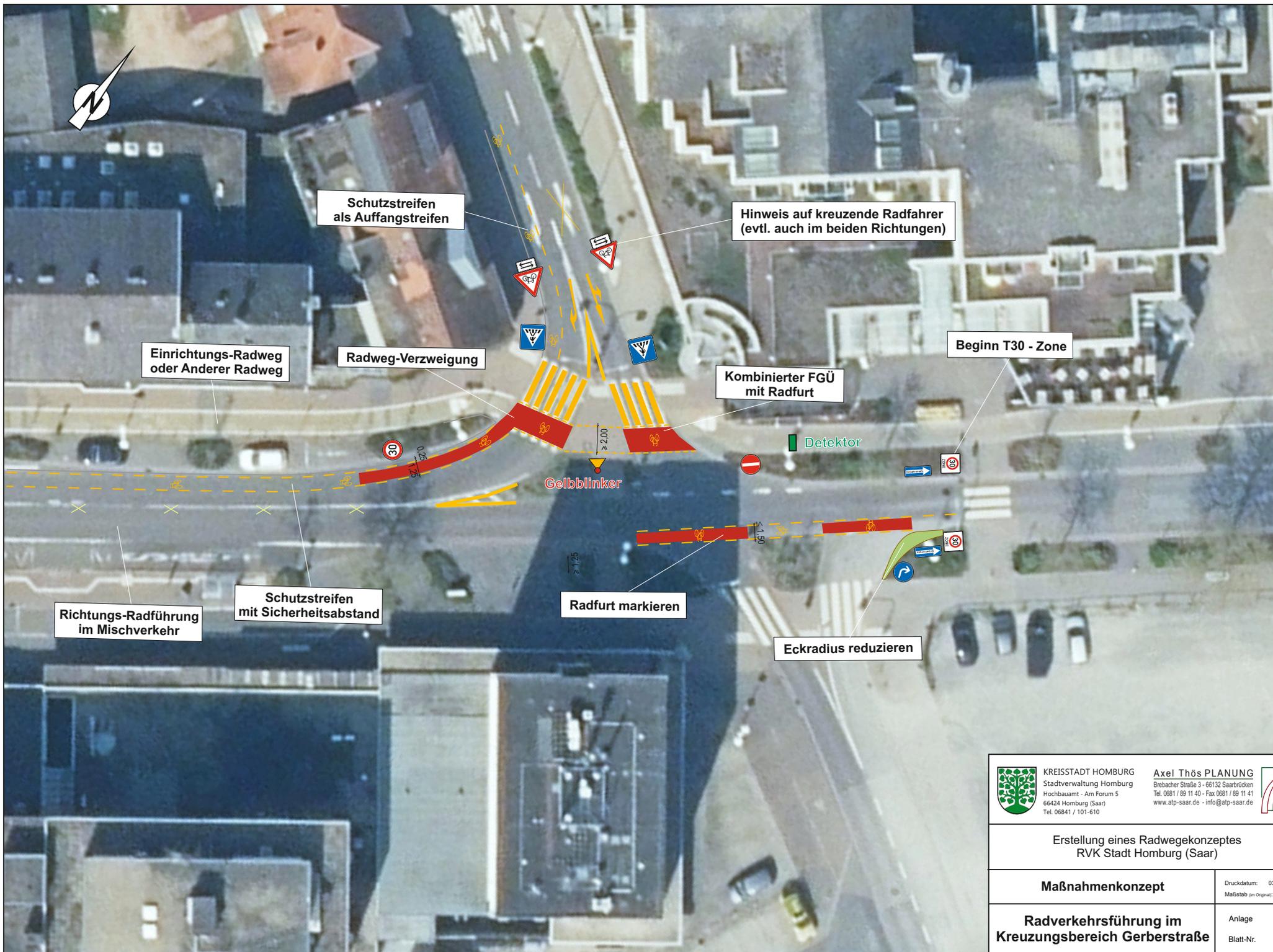
- Keine RV-Führung/ unterschreitung der Breiten nach ERA
- - - Unterschreitung der Breiten nach ERA (Anbindungsrouen an Hauptnetz)
- Grenzbereich Hauptrouen
- - - Grenzbereich Nebenrouen
- Streckenabschnitte
- Knotenpunkte mit höherem Konfliktpotenzial
- ohne gesicherte Radführung
- mit teilgesicherter Radführung
- Querungs-/Kreuzungspunkt einer Radverbindung mit Konfliktpotenzial



Bearbeitungsstand: 17.02.2021



KREISSTADT HOMBURG	Axel Thös PLANUNG
Radwegekonzept (RVK) Stadt Homburg (Saar)	
Bestandsanalyse	Plan-Nr. 3.3
Streckenabschnitte und Knotenpunkte mit Handlungsbedarf in Zuständigkeit des LFS	



KREISSTADT HOMBURG
 Stadtverwaltung Homburg
 Hochbauamt - Am Forum 5
 66424 Homburg (Saar)
 Tel. 06841 / 101-610

Axel Thös PLANUNG
 Brebacher Straße 3 - 66132 Saarbrücken
 Tel. 0681 / 89 11 40 - Fax 0681 / 89 11 41
 www.atp-saar.de - info@atp-saar.de



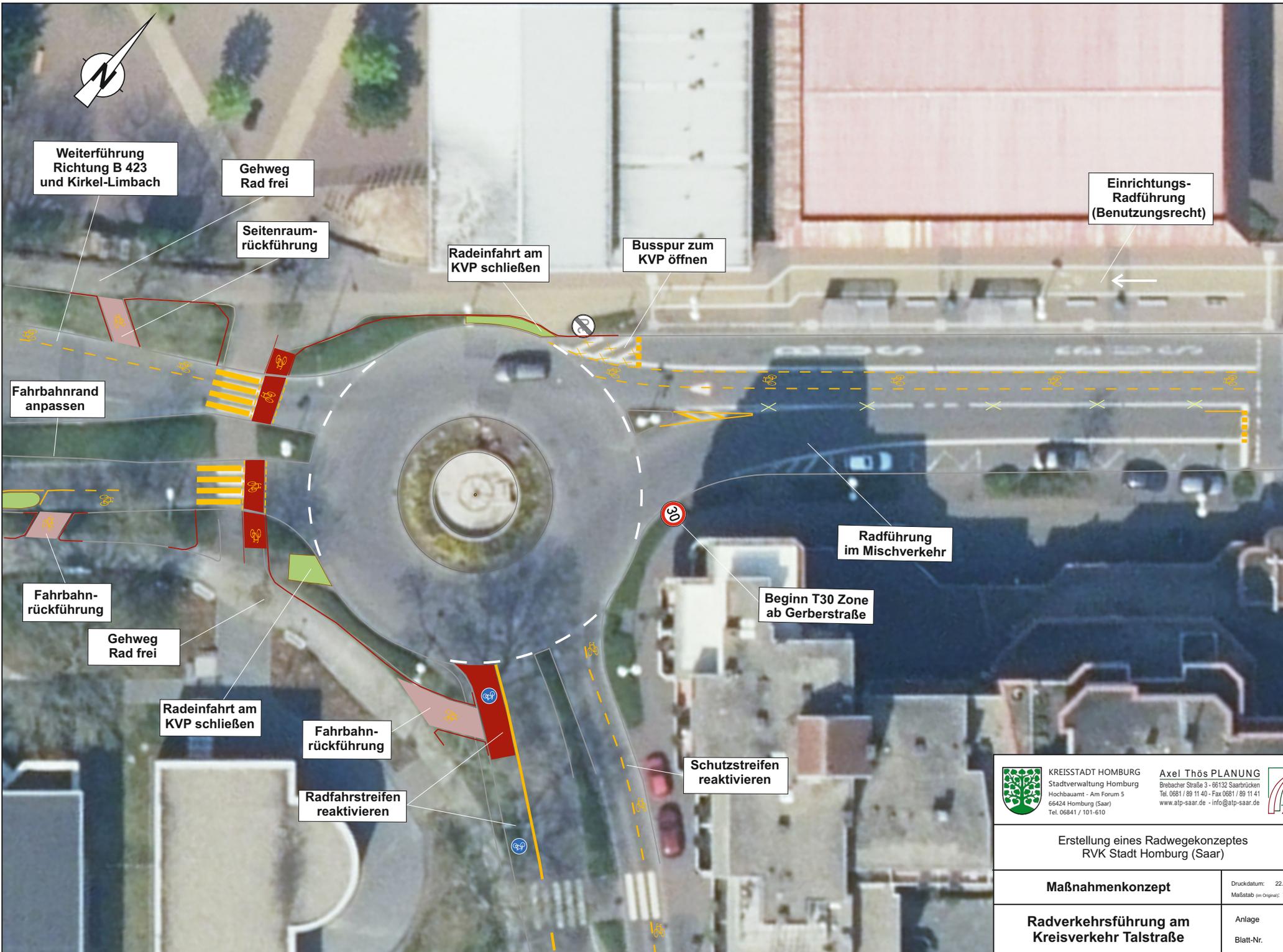
Erstellung eines Radwegekonzeptes
 RVK Stadt Homburg (Saar)

Maßnahmenkonzept

Druckdatum: 03.11
 Maßstab (im Original): 1:3

Radverkehrsführung im
 Kreuzungsbereich Gerberstraße

Anlage
 Blatt-Nr.

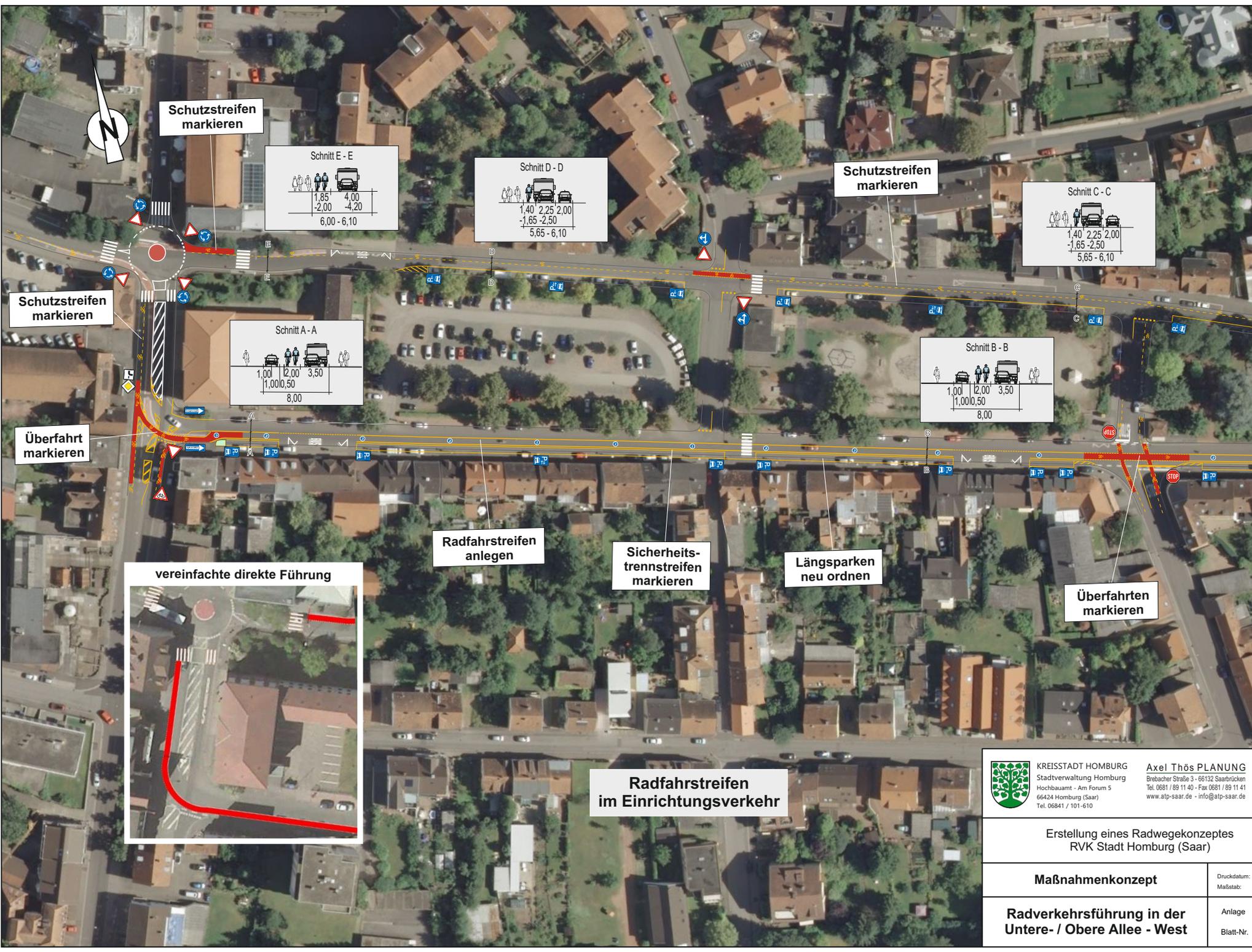


KREISSTADT HOMBURG
 Stadtverwaltung Homburg
 Hochbauamt - Am Forum 5
 66424 Homburg (Saar)
 Tel. 06841 / 101-610

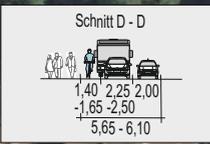
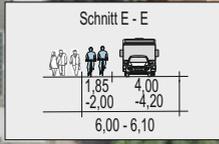
Axel Thös PLANUNG
 Brebacher Straße 3 - 66132 Saarbrücken
 Tel. 0681 / 89 11 40 - Fax 0681 / 89 11 41
 www.atp-saar.de - info@atp-saar.de



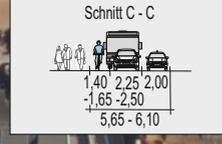
Erstellung eines Radwegekonzeptes RVK Stadt Homburg (Saar)	
Maßnahmenkonzept	Druckdatum: 22.0 Maßstab (in Original: 1
Radverkehrsführung am Kreisverkehr Talstraße	Anlage Blatt-Nr.



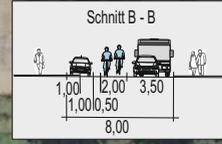
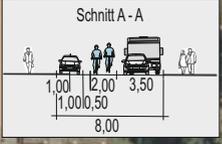
Schutzstreifen markieren



Schutzstreifen markieren



Schutzstreifen markieren



Überfahrt markieren

Radfahrstreifen anlegen

Sicherheits-trennstreifen markieren

Längsparken neu ordnen

Überfahrten markieren



Radfahrstreifen im Einrichtungsverkehr

KREISSTADT HOMBURG
Stadtverwaltung Homburg
Hochbauamt - Am Forum 5
66424 Homburg (Saar)
Tel. 06841 / 101-610

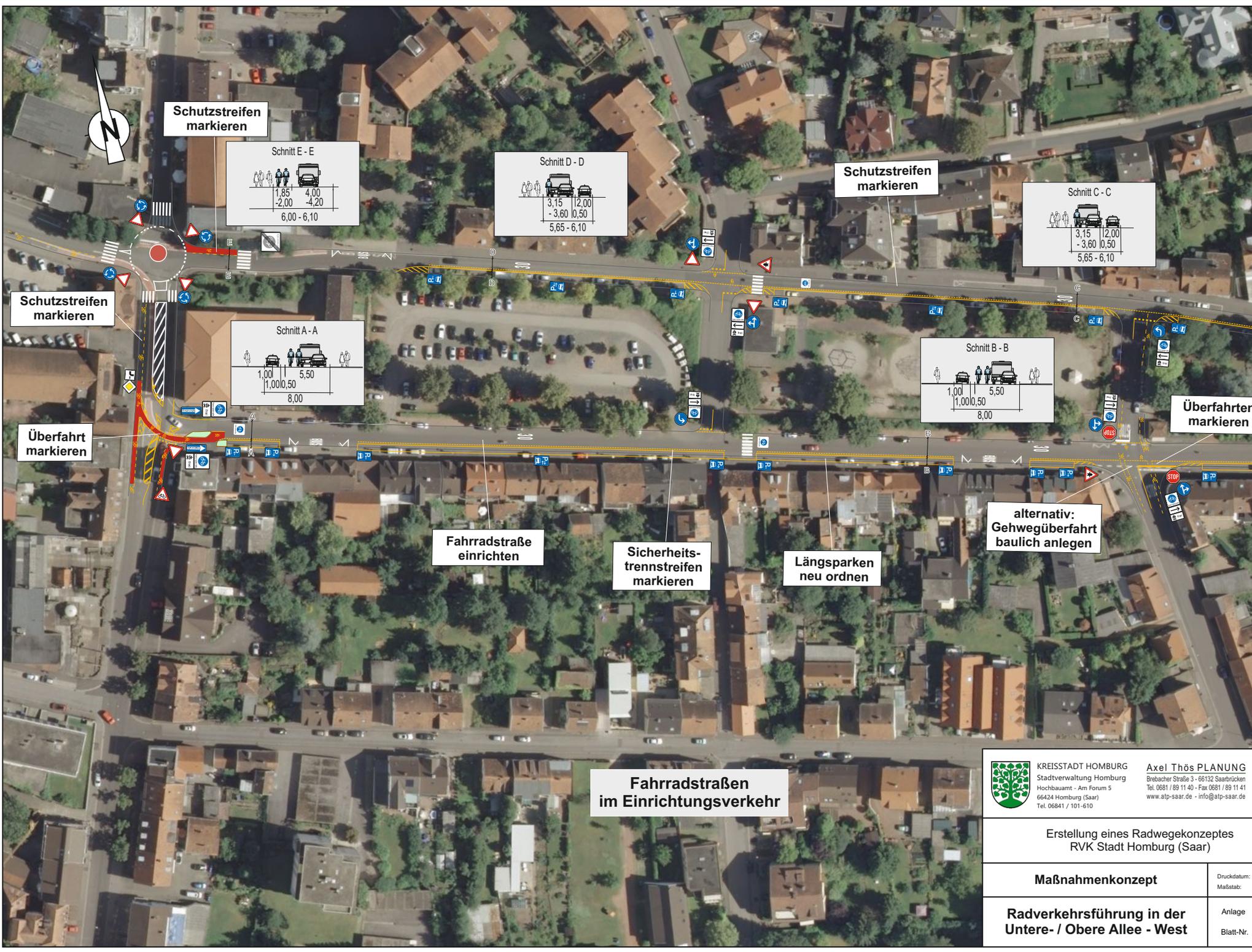
Axel Thös PLANUNG
Brebacher Straße 3 - 66132 Saarbrücken
Tel. 0681 / 89 11 40 - Fax 0681 / 89 11 41
www.atp-saar.de - info@atp-saar.de

Erstellung eines Radwegekonzeptes
RVK Stadt Homburg (Saar)

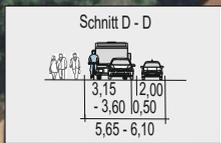
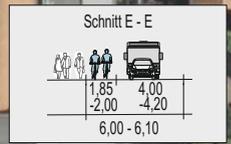
Maßnahmenkonzept

Radverkehrsführung in der
Untere- / Obere Allee - West

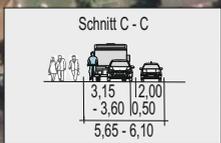
Druckdatum: 08.11.11
Maßstab: 1:1000
Anlage
Blatt-Nr.



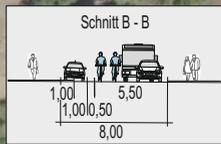
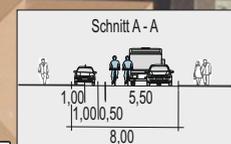
Schutzstreifen markieren



Schutzstreifen markieren



Schutzstreifen markieren



Überfahrten markieren

Überfahrt markieren

Fahrradstraße einrichten

Sicherheitstrennstreifen markieren

Längsparken neu ordnen

alternativ: Gehwegüberfahrt baulich anlegen

Fahrradstraßen im Einrichtungsverkehr

KREISSTADT HOMBURG
 Stadtverwaltung Homburg
 Hochbauamt - Am Forum 5
 66424 Homburg (Saar)
 Tel. 06841 / 101-610

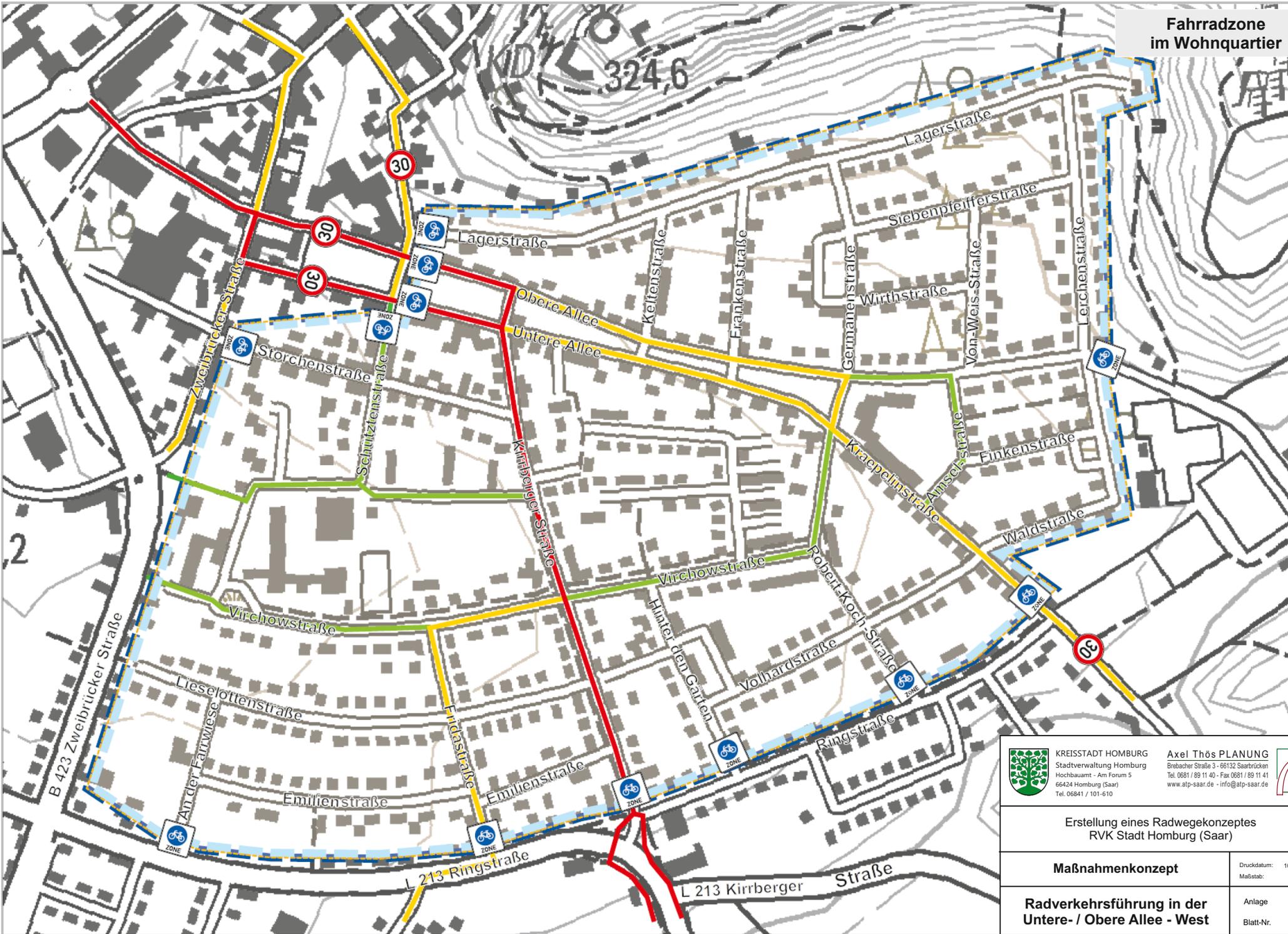
Axel Thös PLANUNG
 Brebacher Straße 3 - 66132 Saarbrücken
 Tel. 0681 / 89 11 40 - Fax 0681 / 89 11 41
 www.atp-saar.de - info@atp-saar.de

Erstellung eines Radwegekonzeptes
 RVK Stadt Homburg (Saar)

Maßnahmenkonzept

Radverkehrsführung in der
 Untere- / Obere Allee - West

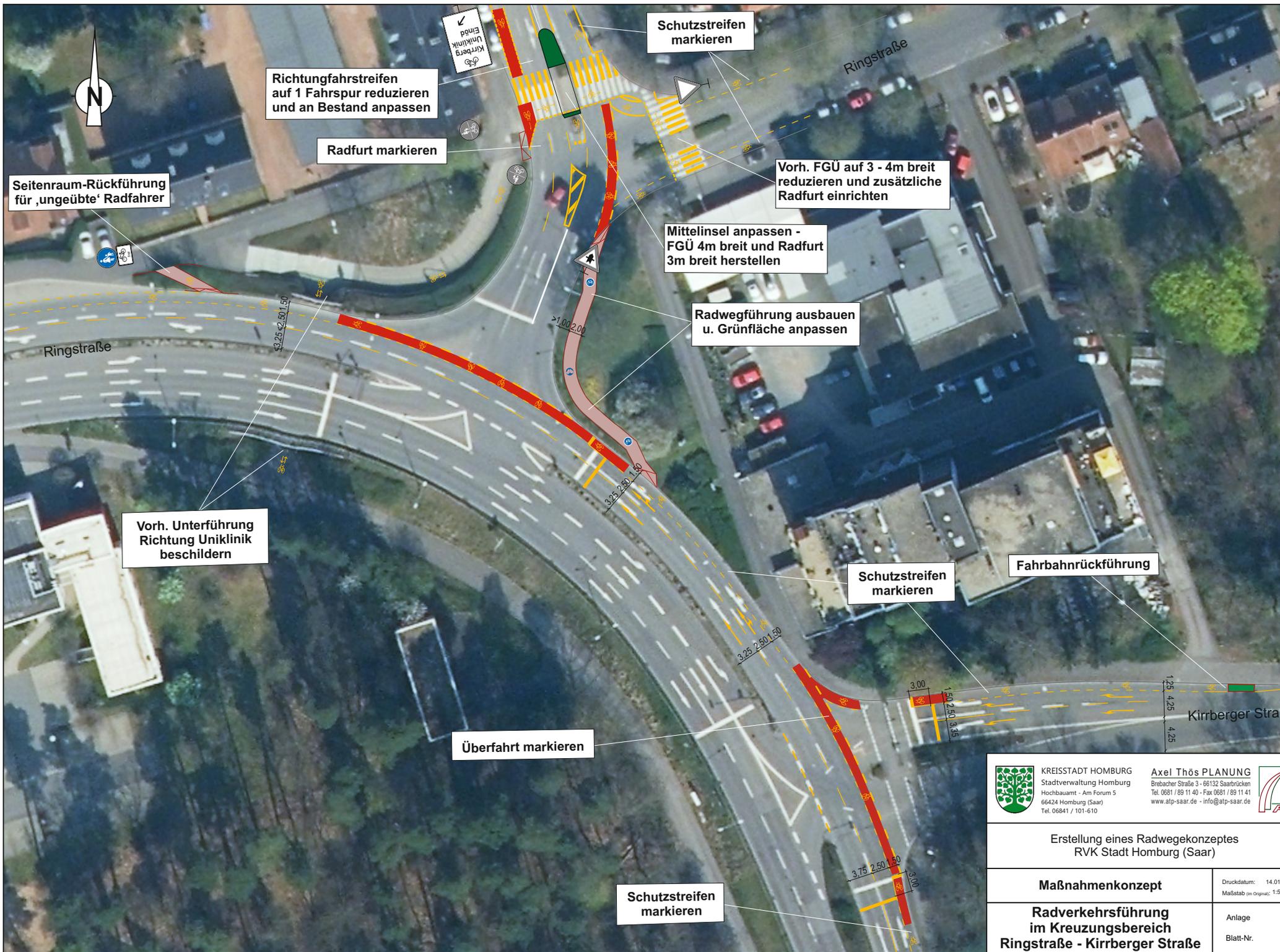
Druckdatum: 12.11.11
 Maßstab: 1:1000
 Anlage
 Blatt-Nr.




KREISSTADT HOMBURG
 Stadtverwaltung Homburg
 Hochbaumt - Am Forum 5
 66424 Homburg (Saar)
 Tel. 06841 / 101-610

Axel Thös PLANUNG
 Brebacher Straße 3 · 66132 Saarbrücken
 Tel. 0681 / 89 11 40 · Fax 0681 / 89 11 41
 www.atp-saar.de · info@atp-saar.de

Erstellung eines Radwegekonzeptes RVK Stadt Homburg (Saar)	
Maßnahmenkonzept	Druckdatum: 10.0 Maßstab:
Radverkehrsführung in der Untere- / Obere Allee - West	Anlage Blatt-Nr.



Richtungsfahrstreifen auf 1 Fahrspur reduzieren und an Bestand anpassen

Radfurt markieren

Seitenraum-Rückführung für ,ungeübte' Radfahrer

Schutzstreifen markieren

Vorh. FGÜ auf 3 - 4m breit reduzieren und zusätzliche Radfurt einrichten

Mittelinsel anpassen - FGÜ 4m breit und Radfurt 3m breit herstellen

Radwegführung ausbauen u. Grünfläche anpassen

Ringstraße

Vorh. Unterführung Richtung Uniklinik beschildern

Schutzstreifen markieren

Fahrbahnrückführung

Überfahrt markieren

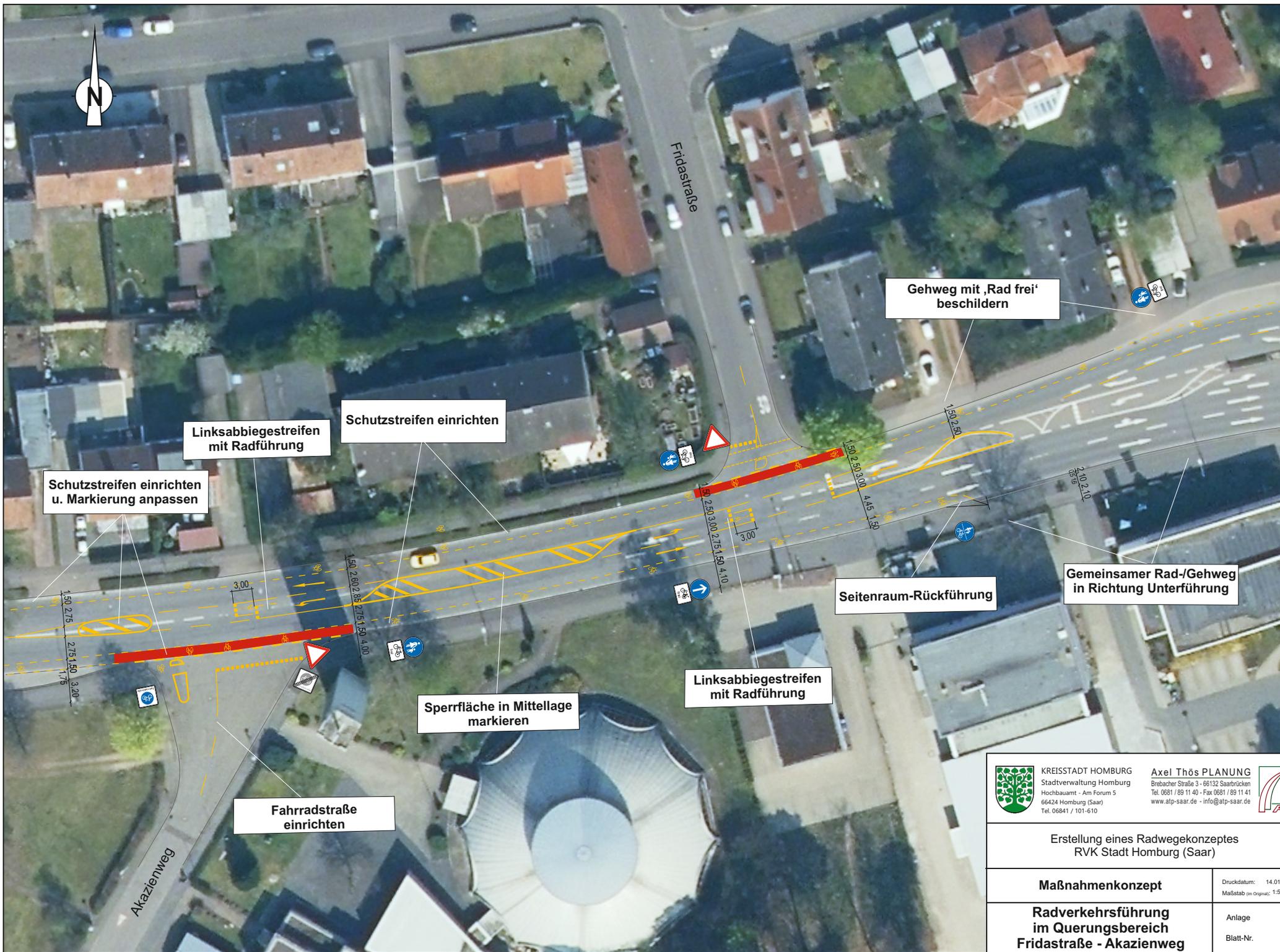
Kirrberger Straße

Schutzstreifen markieren

KREISSTADT HOMBURG
 Stadtverwaltung Homburg
 Hochbauamt - Am Forum 5
 66424 Homburg (Saar)
 Tel. 06841 / 101-610

Axel Thös PLANUNG
 Brebacher Straße 3 - 66132 Saartrüben
 Tel. 0681 / 89 11 40 - Fax 0681 / 89 11 41
 www.atp-saar.de - info@atp-saar.de

Erstellung eines Radwegekonzeptes RVK Stadt Homburg (Saar)	
Maßnahmenkonzept	Druckdatum: 14.01. Maßstab (im Original): 1:500
Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich Ringstraße - Kirrberger Straße	Anlage Blatt-Nr.



Fridastraße

Akazienweg

Gehweg mit ‚Rad frei‘
beschildern

Linksabbiegestreifen
mit Radführung

Schutzstreifen einrichten

Schutzstreifen einrichten
u. Markierung anpassen

Seitenraum-Rückführung

Gemeinsamer Rad-/Gehweg
in Richtung Unterführung

Sperrfläche in Mittellage
markieren

Linksabbiegestreifen
mit Radführung

Fahrradstraße
einrichten



KREISSTADT HOMBURG
Stadtverwaltung Homburg
Hochbauamt - Am Forum 5
66424 Homburg (Saar)
Tel. 06841 / 101-610

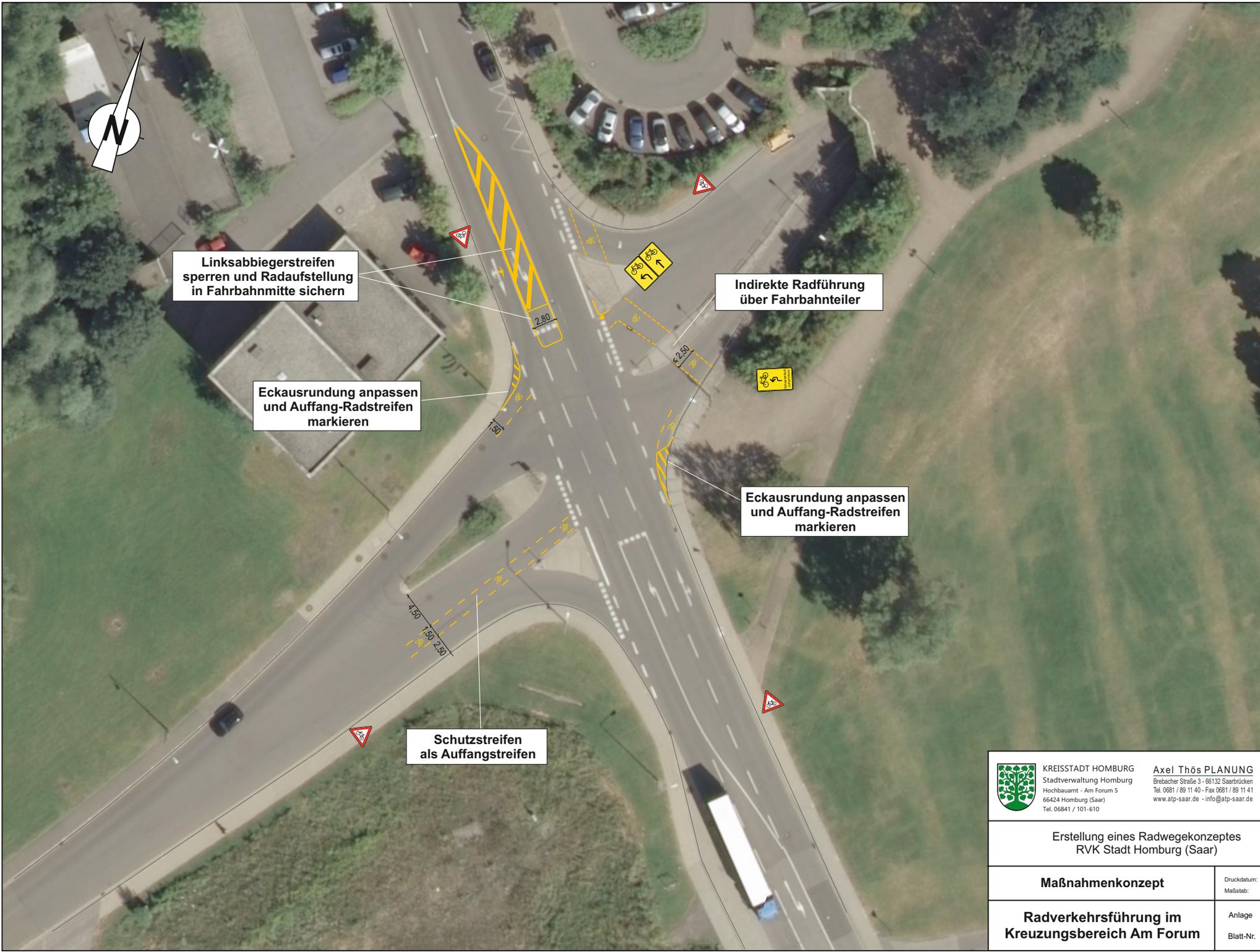
Axel Thös PLANUNG
Brebacher Straße 3 - 66132 Saarbrücken
Tel. 0681 / 89 11 40 - Fax 0681 / 89 11 41
www.atp-saar.de - info@atp-saar.de



Erstellung eines Radwegekonzeptes
RVK Stadt Homburg (Saar)

Maßnahmenkonzept
**Radverkehrsführung
im Querungsbereich
Fridastraße - Akazienweg**

Druckdatum: 14.01.
Maßstab (im Original): 1:500
Anlage
Blatt-Nr.



Linksabbiegerstreifen sperren und Radaufstellung in Fahrbahnmitte sichern

Eckausrundung anpassen und Auffang-Radstreifen markieren

Indirekte Radführung über Fahrbahnteiler

Eckausrundung anpassen und Auffang-Radstreifen markieren

Schutzstreifen als Auffangstreifen



KREISSTADT HOMBURG
 Stadtverwaltung Homburg
 Hochbauamt - Am Forum 5
 66424 Homburg (Saar)
 Tel. 06841 / 101-610

Axel Thös PLANUNG
 Brebacher Straße 3 - 66132 Saarbrücken
 Tel. 0681 / 89 11 40 - Fax 0681 / 89 11 41
 www.atp-saar.de - info@atp-saar.de



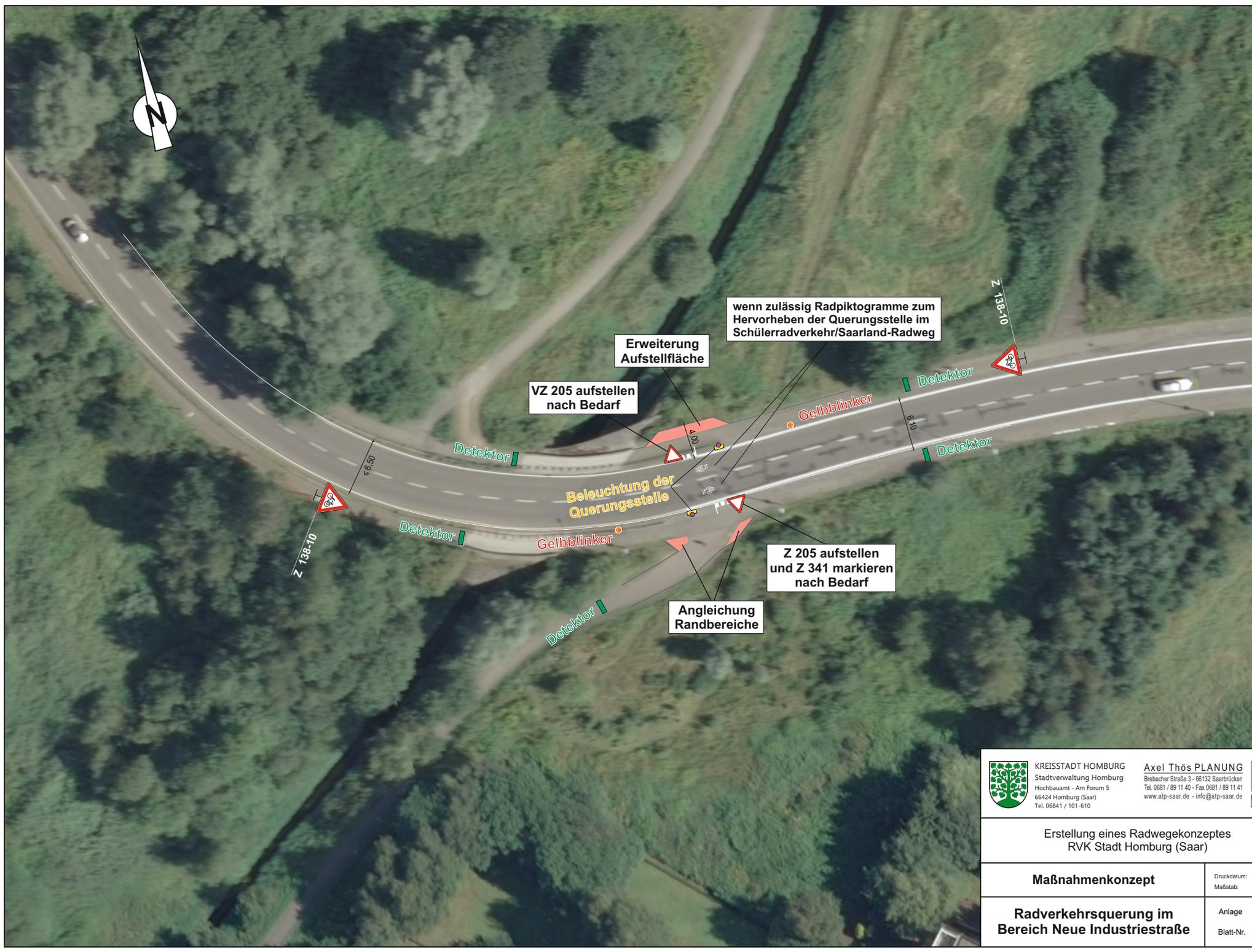
Erstellung eines Radwegekonzeptes
 RVK Stadt Homburg (Saar)

Maßnahmenkonzept

Druckdatum: 08.0
 Maßstab: 1:

Radverkehrsführung im
 Kreuzungsbereich Am Forum

Anlage
 Blatt-Nr.



wenn zulässig Radpiktogramme zum Hervorheben der Querungsstelle im Schülerradverkehr/Saarland-Radweg

Erweiterung Aufstellfläche

VZ 205 aufstellen nach Bedarf

Beleuchtung der Querungsstelle

Gelbblinker

Z 205 aufstellen und Z 341 markieren nach Bedarf

Angleichung Randbereiche



KREISSTADT HOMBURG
Stadtverwaltung Homburg
Hochbauamt - Am Forum 5
66424 Homburg (Saar)
Tel. 06841 / 101-610

Axel Thös PLANUNG
Brebacher Straße 3 - 66132 Saarbrücken
Tel. 0681 / 89 11 40 - Fax 0681 / 89 11 41
www.atp-saar.de - info@atp-saar.de



Erstellung eines Radwegekonzeptes
RVK Stadt Homburg (Saar)

Maßnahmenkonzept

Radverkehrsquerung im
Bereich Neue Industriestraße

Druckdatum: 08.07
Maßstab: 1:4

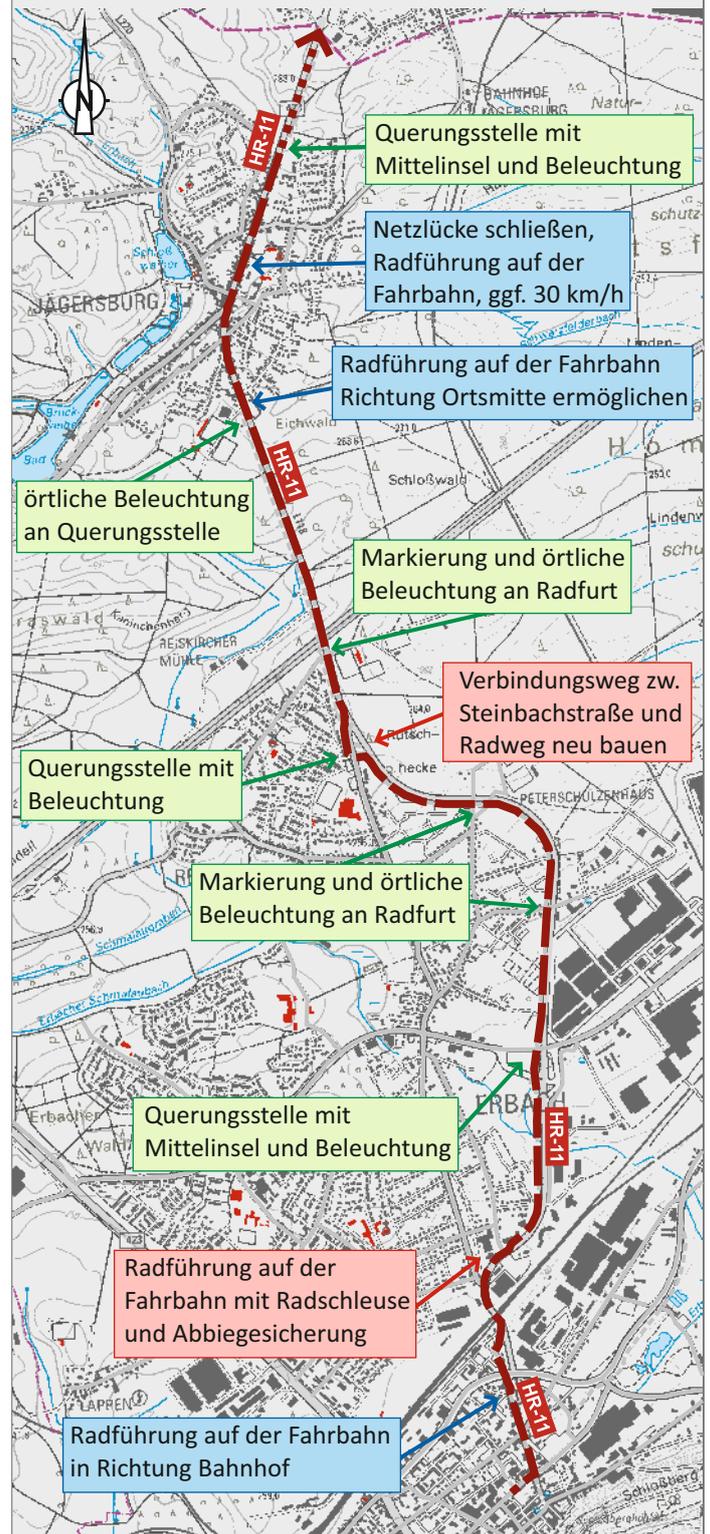
Anlage
Blatt-Nr.

Hauptroute HR 11

Start der Route: Ortseinfahrt B 423 Jägersburg
 Ziel der Route: Talstraße / Christian-Weber-Platz
 Streckenlänge: 6.890 m

Maßnahmen an Knotenpunkten: 11
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 11
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 4

Priorität und Umsetzungsfrist: A
 Kosten (Grobschätzung): 478.150 €



Hauptroute HR 12

Start der Route: Talstraße / Christian-Weber-Platz

Ziel der Route: Ortseinfahrt L 110 Einöd

Streckenlänge: 8.220 m

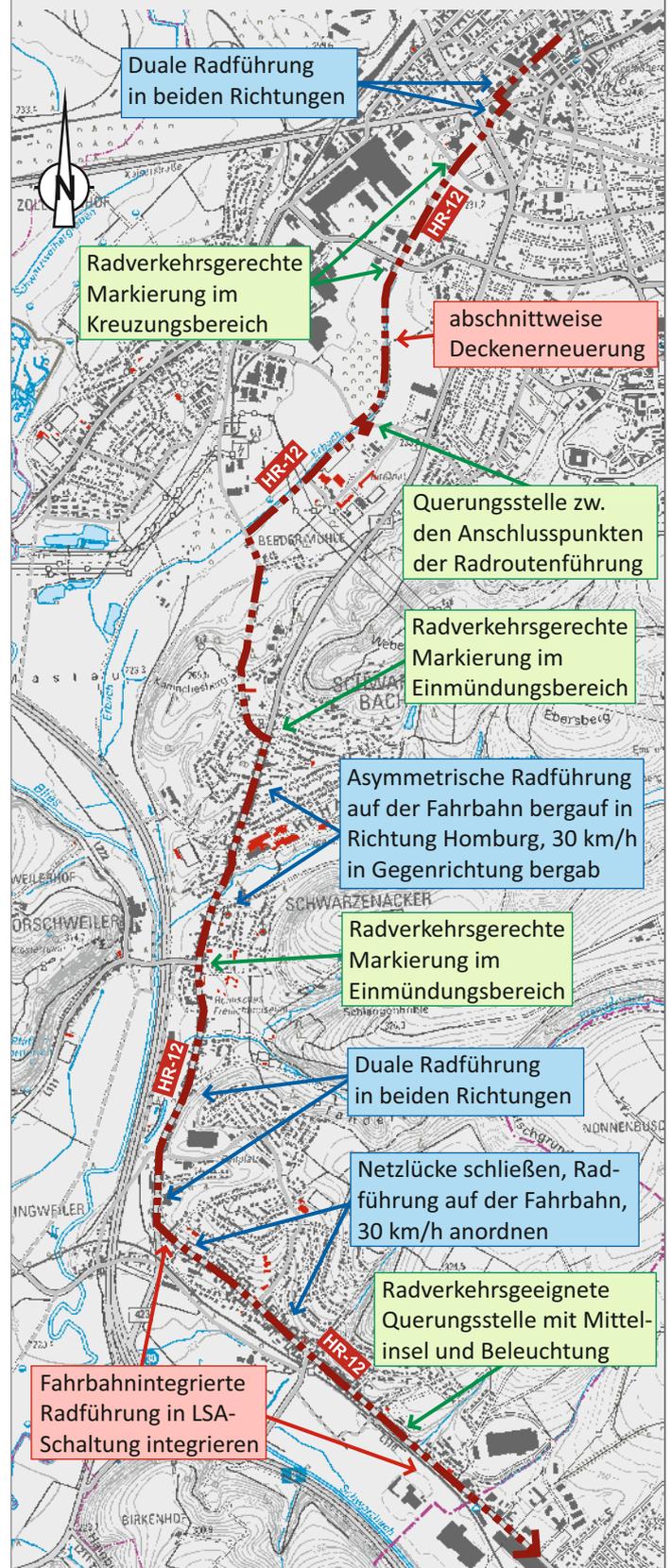
Maßnahmen an Knotenpunkten: 16

Maßnahmen an Streckenabschnitten: 14

Maßnahmen an Überquerungsstellen: 2

Priorität und Umsetzungsfrist: A - B

Kosten (Grobschätzung): 250.940 €



Hauptroute HR 21

Start der Route: Ortseinfahrt L 119 Bruchhof
 Ziel der Route: Talstraße / Christian-Weber-Platz
 Streckenlänge: 4.420 m

Maßnahmen an Knotenpunkten: 7
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 6
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 1

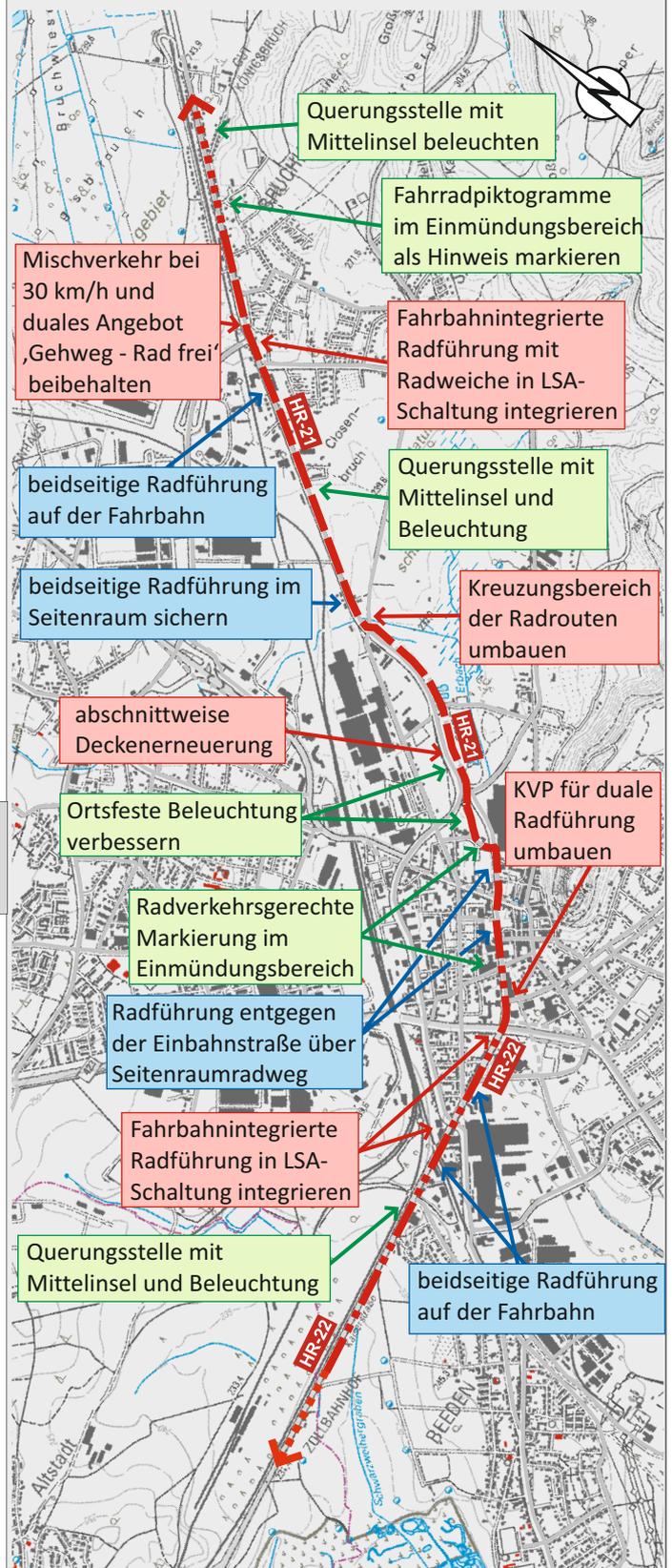
Priorität und Umsetzungsfrist: A - B
 Kosten (Grobschätzung): 342.925 €

Hauptroute HR 22

Start der Route: Talstraße / Christian-Weber-Platz
 Ziel der Route: Ortseinfahrt L 119 / Zollbahnhof
 Streckenlänge: 2.560 m

Maßnahmen an Knotenpunkten: 7
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 5
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 1

Priorität und Umsetzungsfrist: A
 Kosten (Grobschätzung): 95.605 €



Hauptroute HR 31

Start der Route:	Charlottenburger Straße
Ziel der Route:	KVP Talstraße / Am Zweibrücker Tor
Streckenlänge:	3.040 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	12
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	8
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	0
Priorität und Umsetzungsfrist:	A
Kosten (Grobschätzung):	90.585 €

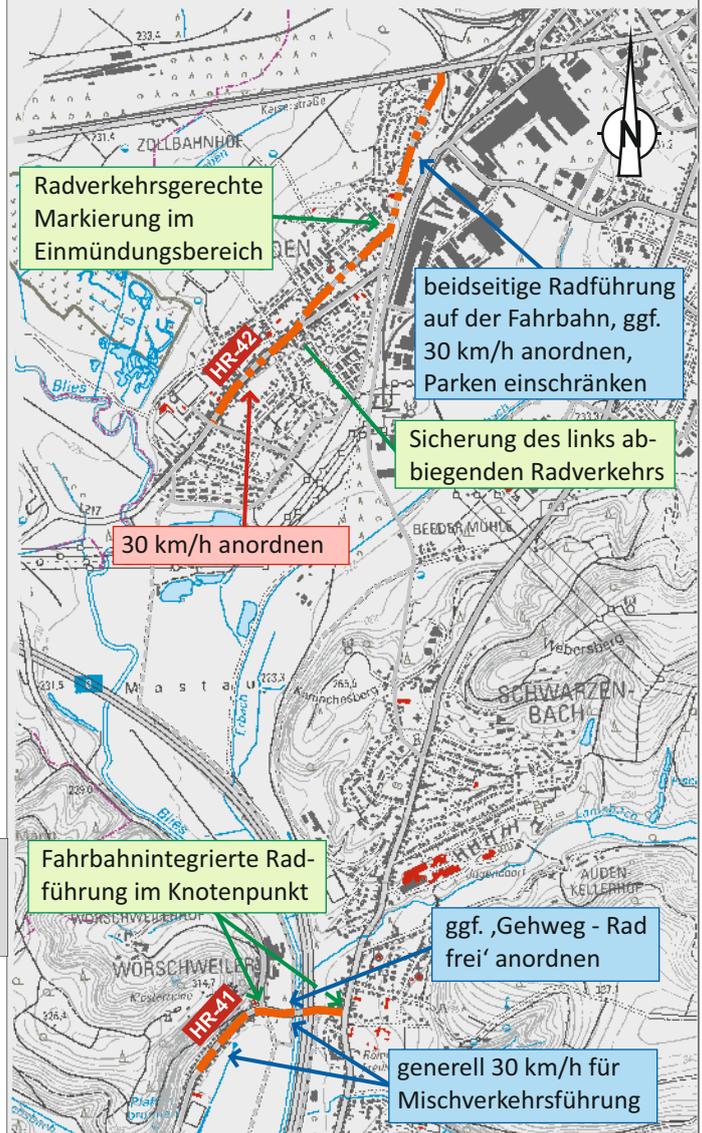
Hauptroute HR 32

Start der Route:	KVP Talstraße / Am Zweibrücker Tor
Ziel der Route:	Kirrberg Ortsmitte Eckstraße
Streckenlänge:	4.880 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	15
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	10
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	3
Priorität und Umsetzungsfrist:	A
Kosten (Grobschätzung):	335.285 €



Hauptroute HR 42

Start der Route:	Beeden Blieskasteler Straße
Ziel der Route:	Homburg/Beeden Anschluss HR 22
Streckenlänge:	1.960 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	5
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	5
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	0
Priorität und Umsetzungsfrist:	A
Kosten (Grobschätzung):	28.090 €



Hauptroute HR 41

Start der Route:	Wörschweiler Bierbacher Straße
Ziel der Route:	Schwarzenacker Anschluss HR 12
Streckenlänge:	810 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	2
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	2
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	0
Priorität und Umsetzungsfrist:	A - B
Kosten (Grobschätzung):	7.000 €

Hauptroute HR 44

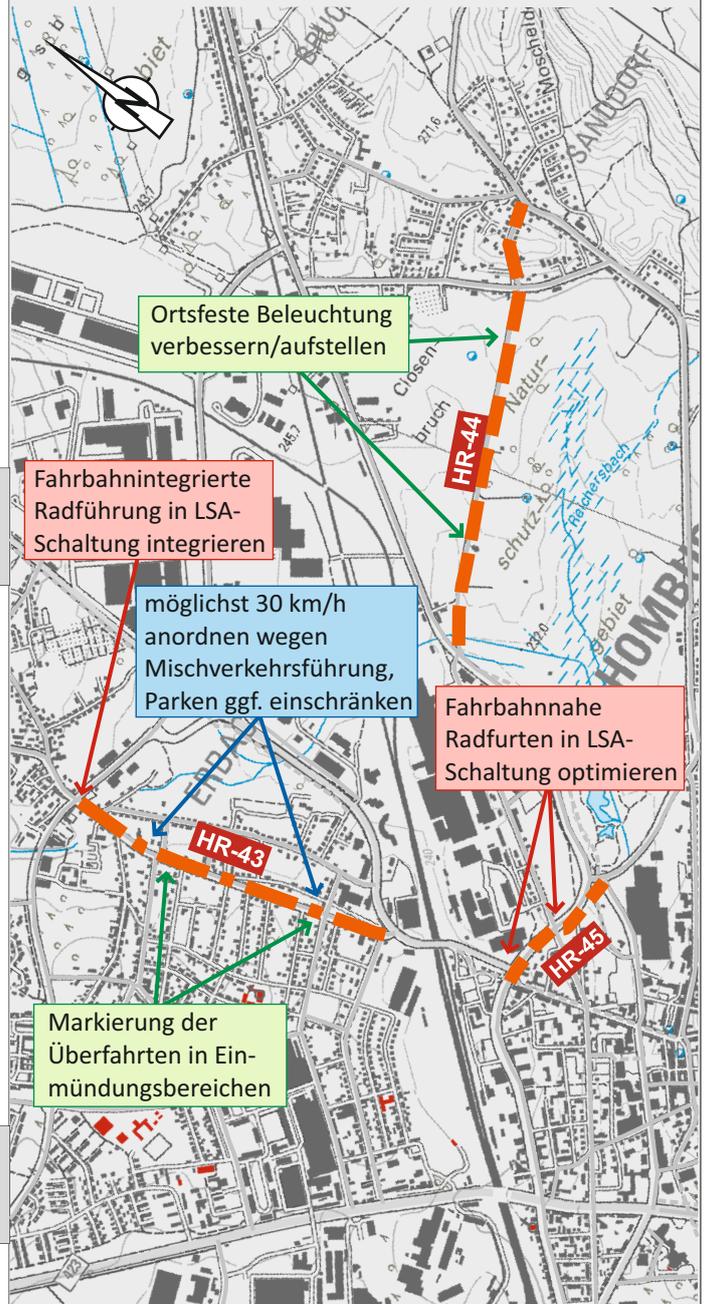
Start der Route: Sanddorf Anschluss Sickinger Straße
 Ziel der Route: L 119 Anschluss HR 21
 Streckenlänge: 1.520m
 Maßnahmen an Knotenpunkten: 3
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 2
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 0
 Priorität und Umsetzungsfrist: B
 Kosten (Grobschätzung): 129.200 €

Hauptroute HR 43

Start der Route: Erbach Mitte Berliner Straße
 Ziel der Route: Erbach Süd Anschluss HR 11
 Streckenlänge: 1.180 m
 Maßnahmen an Knotenpunkten: 1
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 2
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 0
 Priorität und Umsetzungsfrist: A
 Kosten (Grobschätzung): 2.500 €

Hauptroute HR 45

Start der Route: Richard-Wagn.-Str. Anschluss HR 21
 Ziel der Route: Eisenbahnstraße Anschluss HR 11
 Streckenlänge: 460 m
 Maßnahmen an Knotenpunkten: 3
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 3
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 0
 Priorität und Umsetzungsfrist: A
 Kosten (Grobschätzung): 36.600 €



Nebenroute NR 11

Start der Route: Websweiler Ortsmitte
 Ziel der Route: Höcher Straße Anschluss HR 11
 Streckenlänge: 4.160 m

Maßnahmen an Knotenpunkten: 8
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 5
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 0

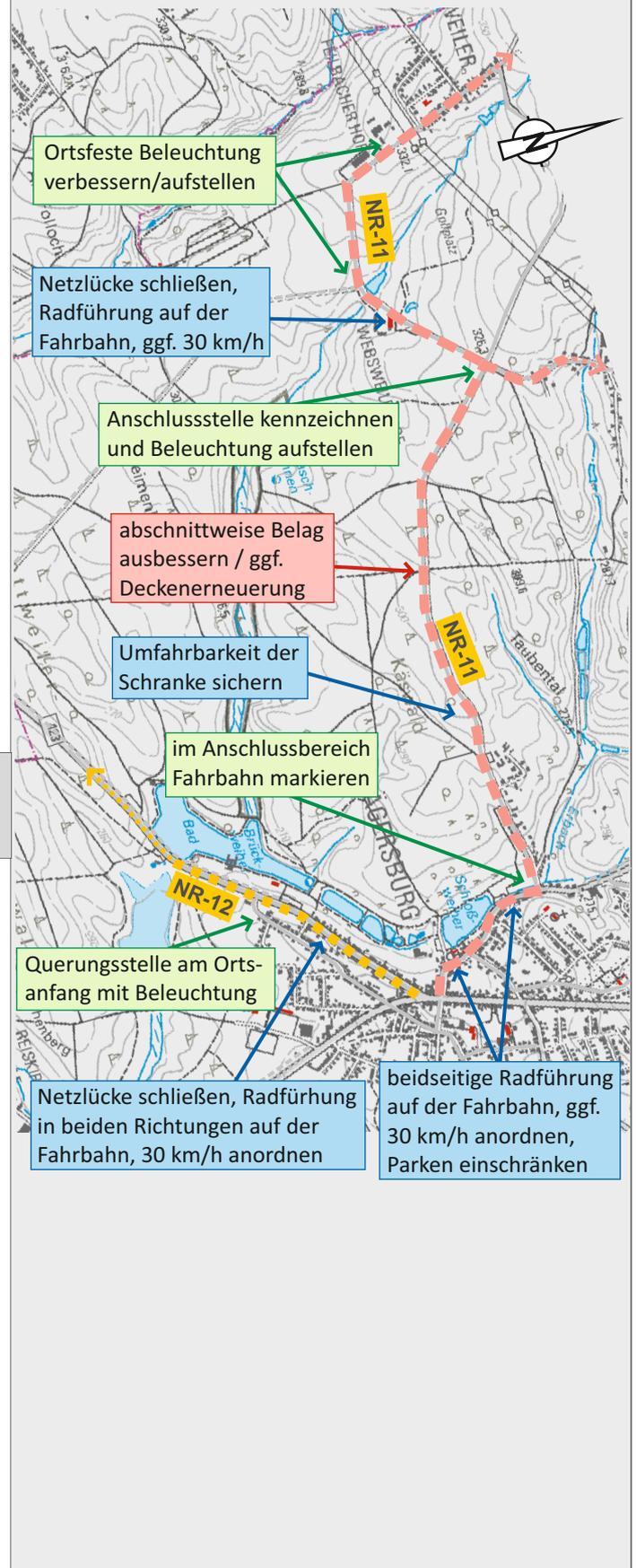
Priorität und Umsetzungsfrist: B - C
 Kosten (Grobschätzung): 61.950 €

Nebenroute NR 12

Start der Route: B 423 Ortseinfahrt Jägersburg
 Ziel der Route: Saarpfalz-Straße Anschluss HR 11
 Streckenlänge: 1.050 m

Maßnahmen an Knotenpunkten: 2
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 2
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 1

Priorität und Umsetzungsfrist: B
 Kosten (Grobschätzung): 45.070 €

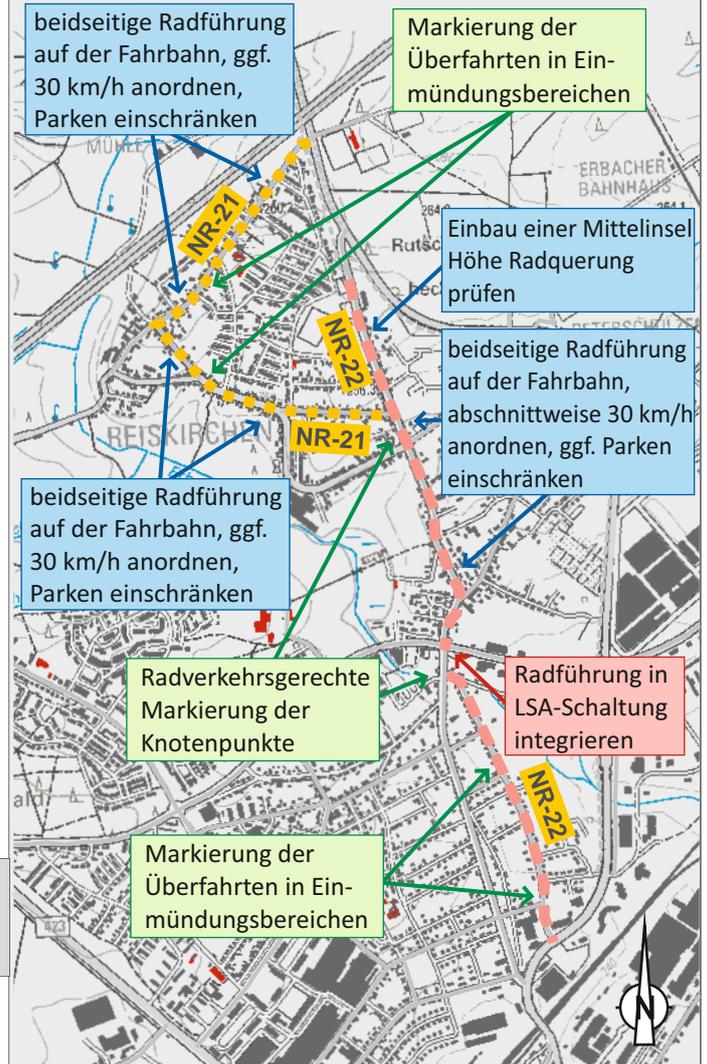


Nebenroute NR 21

Start der Route:	Reiskirchen Anschluss HR 11
Ziel der Route:	Steinbachstraße Anschluss NR 22
Streckenlänge:	1.660 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	5
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	5
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	1
Priorität und Umsetzungsfrist:	B
Kosten (Grobschätzung):	28.530 €

Nebenroute NR 22

Start der Route:	Steinbachstraße Anschluss HR 11
Ziel der Route:	Ostring Anschluss HR 11
Streckenlänge:	2.300 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	10
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	6
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	0
Priorität und Umsetzungsfrist:	B
Kosten (Grobschätzung):	98.900 €



Nebenroute NR 23

Start der Route: Bruchhof Anschluss HR 21
 Ziel der Route: Bexbacher Straße Anschluss NR 25
 Streckenlänge: 3.860 m

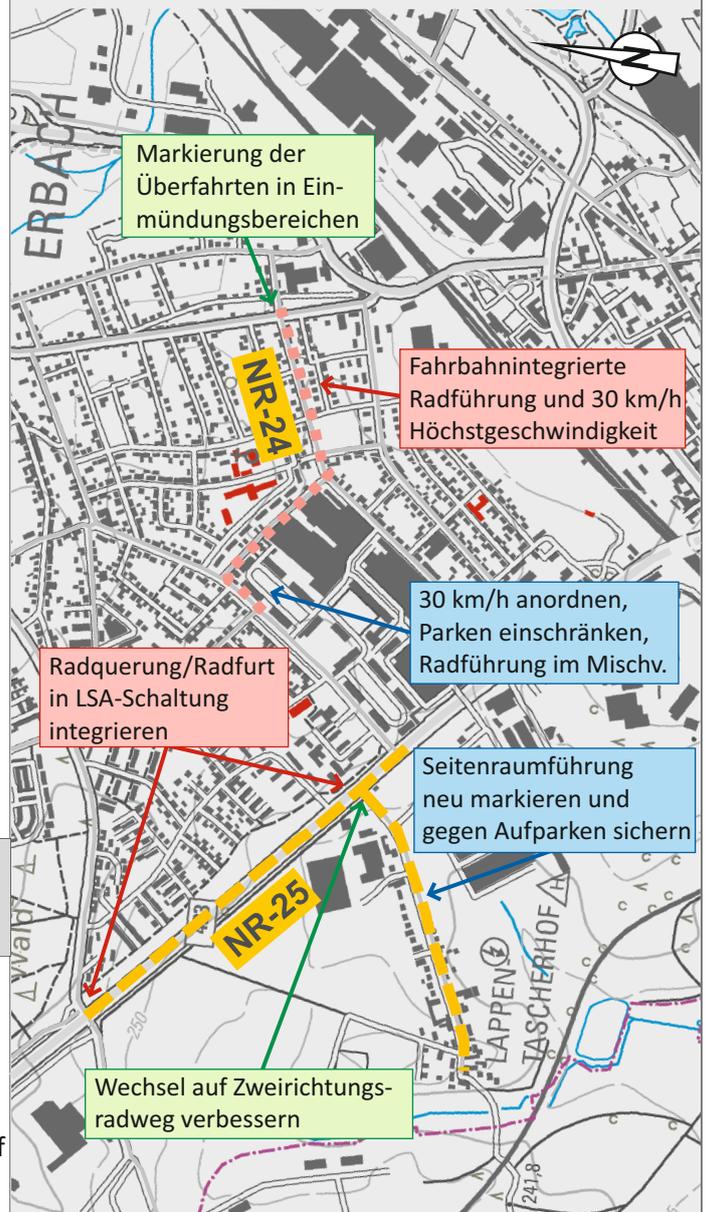
Maßnahmen an Knotenpunkten: 14
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 10
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 2

Priorität und Umsetzungsfrist: A - B
 Kosten (Grobschätzung): 274.420 €



Nebenroute NR 24

Start der Route:	Lappentascher Str. Anschluss HR 31
Ziel der Route:	Dürerstraße Anschluss HR 43
Streckenlänge:	800 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	5
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	4
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	0
Priorität und Umsetzungsfrist:	C
Kosten (Grobschätzung):	6.180 €



Nebenroute NR 25

Start der Route:	Berliner Straße Anschluss NR 23
Ziel der Route:	Lappentascher Str. Anschluss HR 31 Gewerbebereich Lappentascher Hof
Streckenlänge:	1.650 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	4
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	3
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	1
Priorität und Umsetzungsfrist:	B - C
Kosten (Grobschätzung):	38.400 €

Nebenroute NR 32 und NR 33

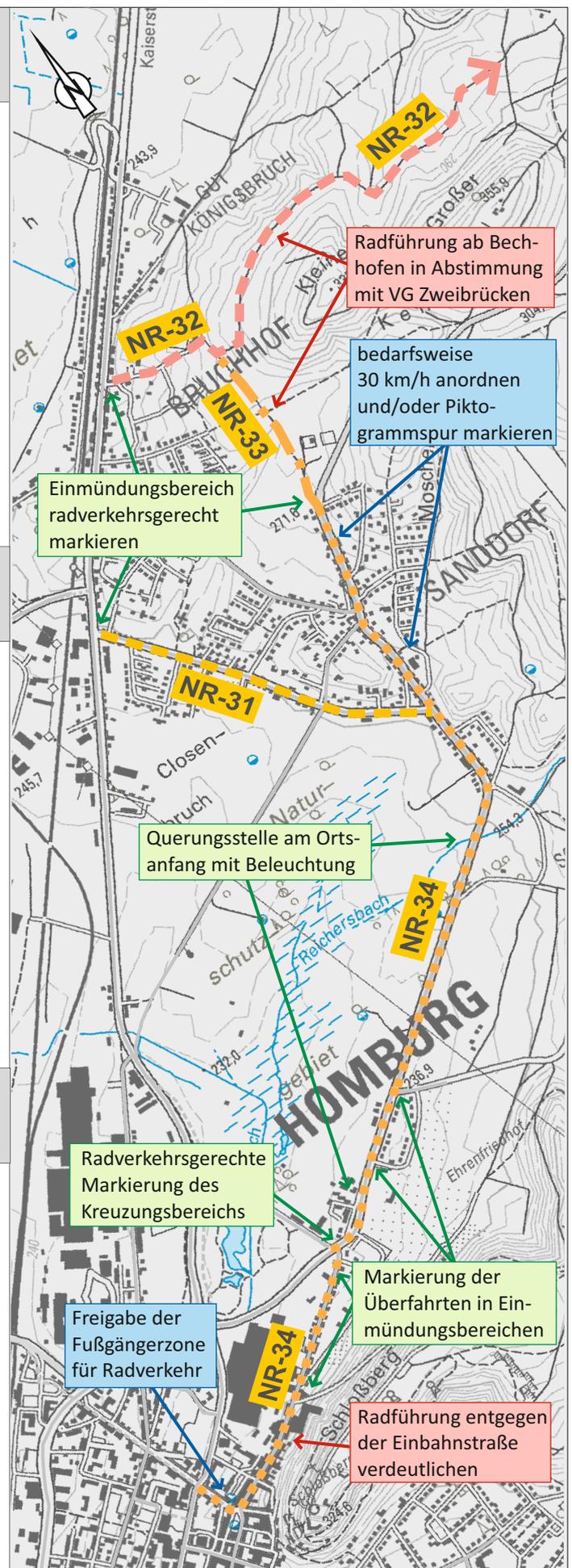
Start der Route:	Bechhofen Sportplatz
Ziel der Route:	Bruchhof Anschluss HR 21 Sanddorf Anschluss HR 44 / NR 34
Streckenlänge:	2.320 m + 570 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	4
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	4
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	1
Priorität und Umsetzungsfrist:	B - C
Kosten (Grobschätzung):	n.n.

Nebenroute NR 31

Start der Route:	Bruchhof Anschluss HR 21
Ziel der Route:	Sanddorf Anschluss HR 44 / NR 34
Streckenlänge:	1.020 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	3
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	2
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	0
Priorität und Umsetzungsfrist:	B
Kosten (Grobschätzung):	2.000 €

Nebenroute NR 34

Start der Route:	Sanddorf Anschluss HR 44
Ziel der Route:	Talstraße Anschluss HR 11 / HR 21
Streckenlänge:	3.590 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	12
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	10
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	2
Priorität und Umsetzungsfrist:	B - C
Kosten (Grobschätzung):	81.380 €



Nebenroute NR 41

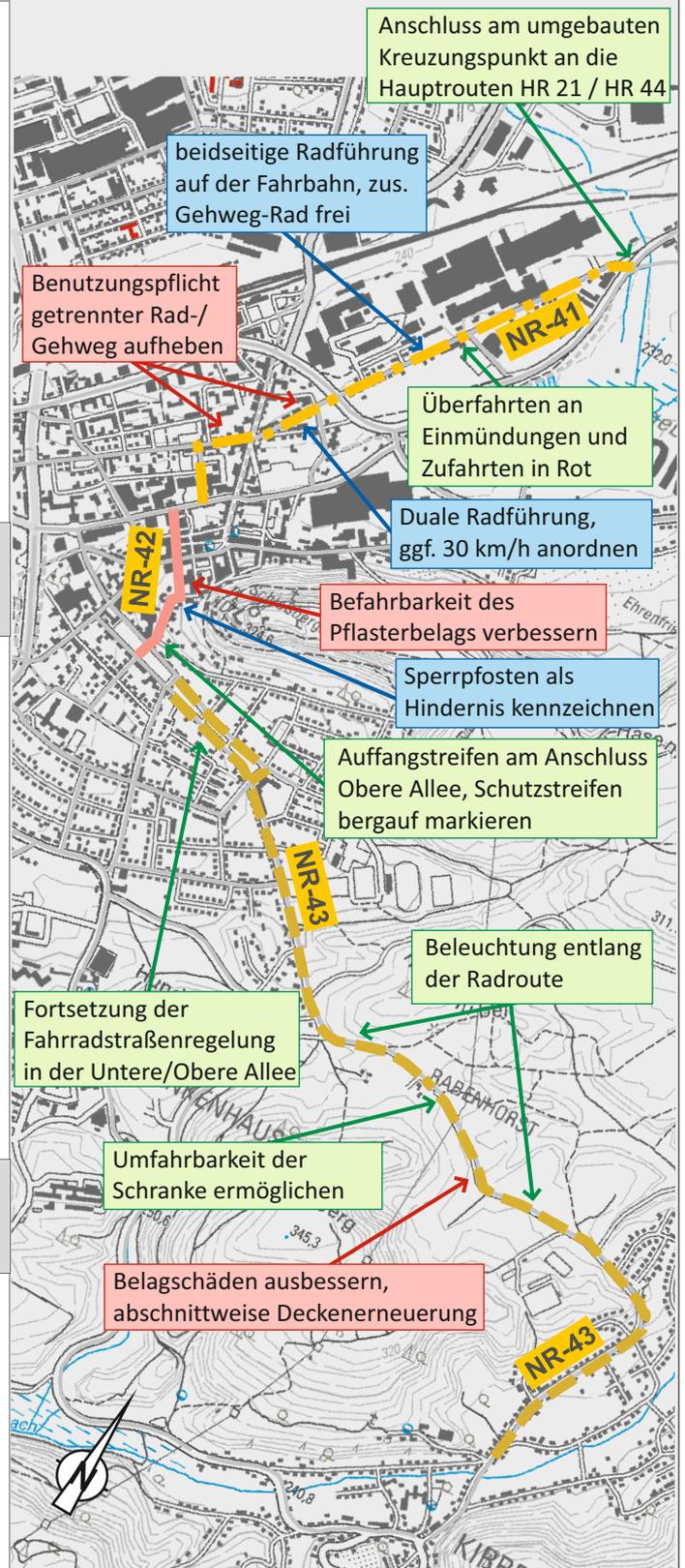
Start der Route:	Mainzer Str. Anschl. HR 21 / HR 41
Ziel der Route:	Richard-Wagn.-Str. Anschl. HR 45
Streckenlänge:	1.560 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	7
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	5
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	0
Priorität und Umsetzungsfrist:	B - C
Kosten (Grobschätzung):	54.680 €

Nebenroute NR 42

Start der Route:	Talstraße Anschluss HR 12 / HR 22
Ziel der Route:	Untere/Obere Allee Anchl. HR 32
Streckenlänge:	480 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	4
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	3
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	0
Priorität und Umsetzungsfrist:	C
Kosten (Grobschätzung):	31.790 €

Nebenroute NR 43

Start der Route:	Untere/Obere Allee Anchl. HR 32
Ziel der Route:	Kirrberg Ortsmitte Anschluss HR 32
Streckenlänge:	3.100 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	12
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	8
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	0
Priorität und Umsetzungsfrist:	A - B
Kosten (Grobschätzung):	128.000 €



Nebenroute NR 44

Start der Route: Saarbrücker Str. Anschluss HR 22
 Ziel der Route: Talstraße Anschluss HR 12/ HR 22
 Streckenlänge: 1.270 m

Maßnahmen an Knotenpunkten: 6
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 5
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 0

Priorität und Umsetzungsfrist: B
 Kosten (Grobschätzung): 38.810 €



Nebenroute NR 45

Start der Route: Kirrberger Str. Anschluss HR 32
 Ziel der Route: Gymnasium Johanneum
 Streckenlänge: 2.370 m

Maßnahmen an Knotenpunkten: 9
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 9
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 0

Priorität und Umsetzungsfrist: A - B
 Kosten (Grobschätzung): 57.270 €

Nebenroute NR 46

Start der Route: Talstraße Anschluss HR 21 / HR 31

Ziel der Route: Schwarzenbach Anschluss HR 12

Streckenlänge: 3.280 m

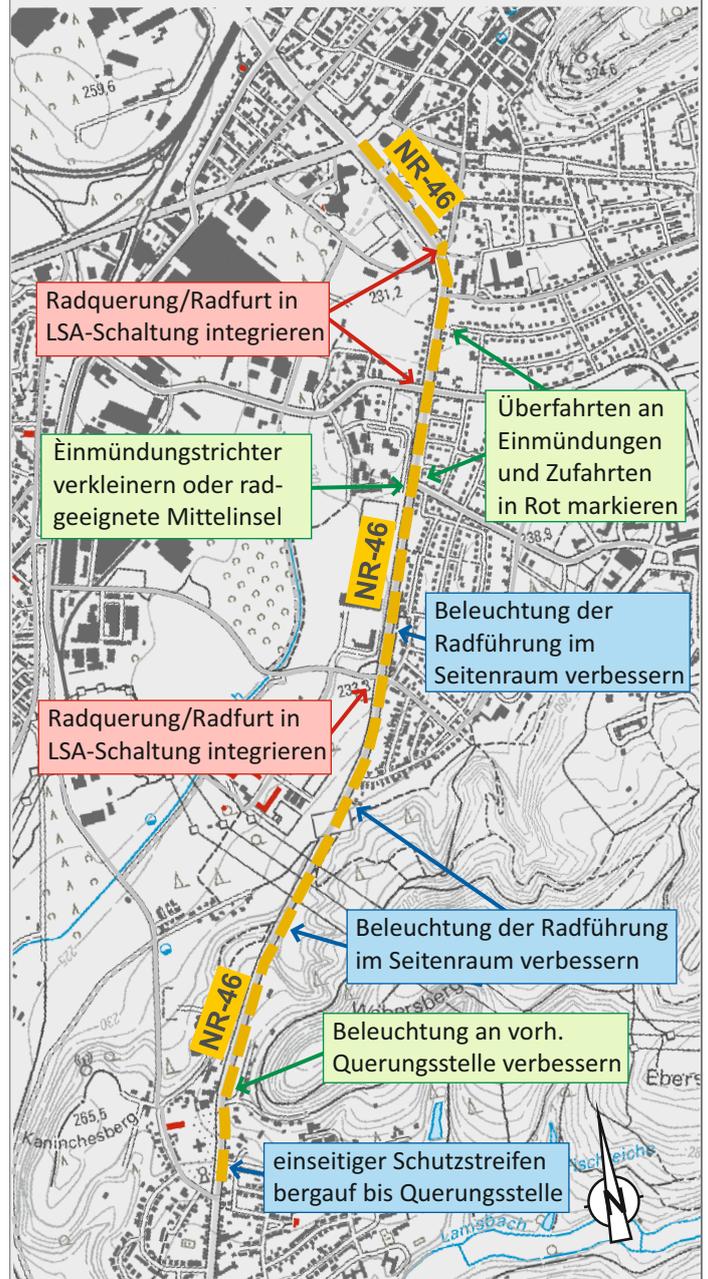
Maßnahmen an Knotenpunkten: 5

Maßnahmen an Streckenabschnitten: 6

Maßnahmen an Überquerungsstellen: 1

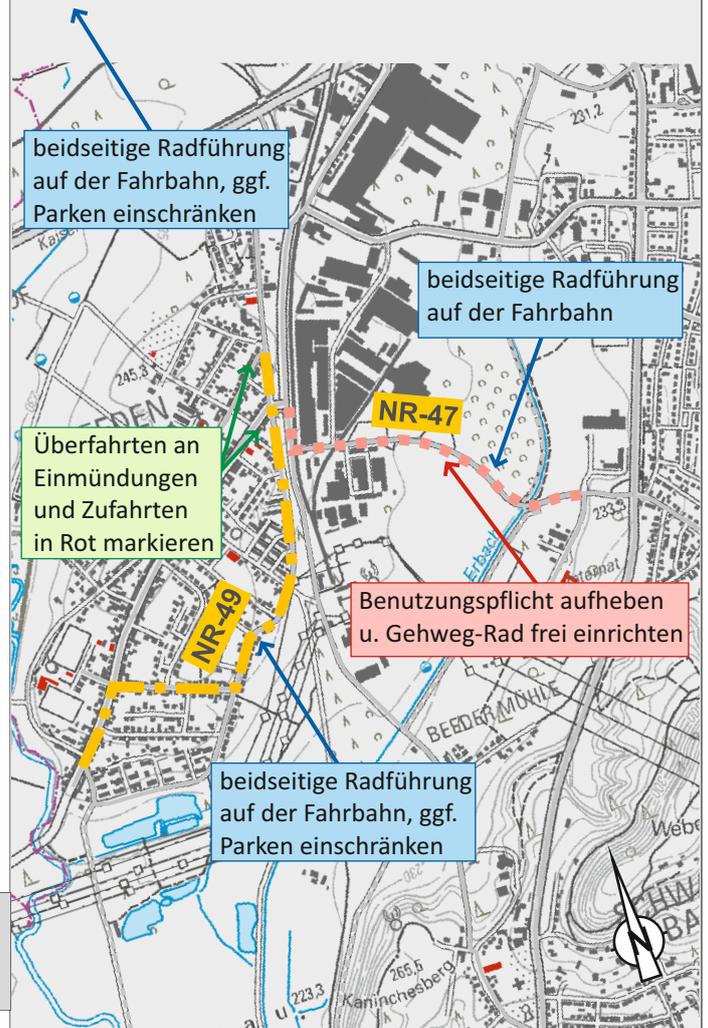
Priorität und Umsetzungsfrist: A - B

Kosten (Grobschätzung): 60.810 €



Nebenroute NR 47

Start der Route: Zufahrt Johanneum Anschl. NR 45
 Ziel der Route: Beeden Anschluss NR 48
 Streckenlänge: 900 m
 Maßnahmen an Knotenpunkten: 2
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 2
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 1
 Priorität und Umsetzungsfrist: C
 Kosten (Grobschätzung): 33.560 €

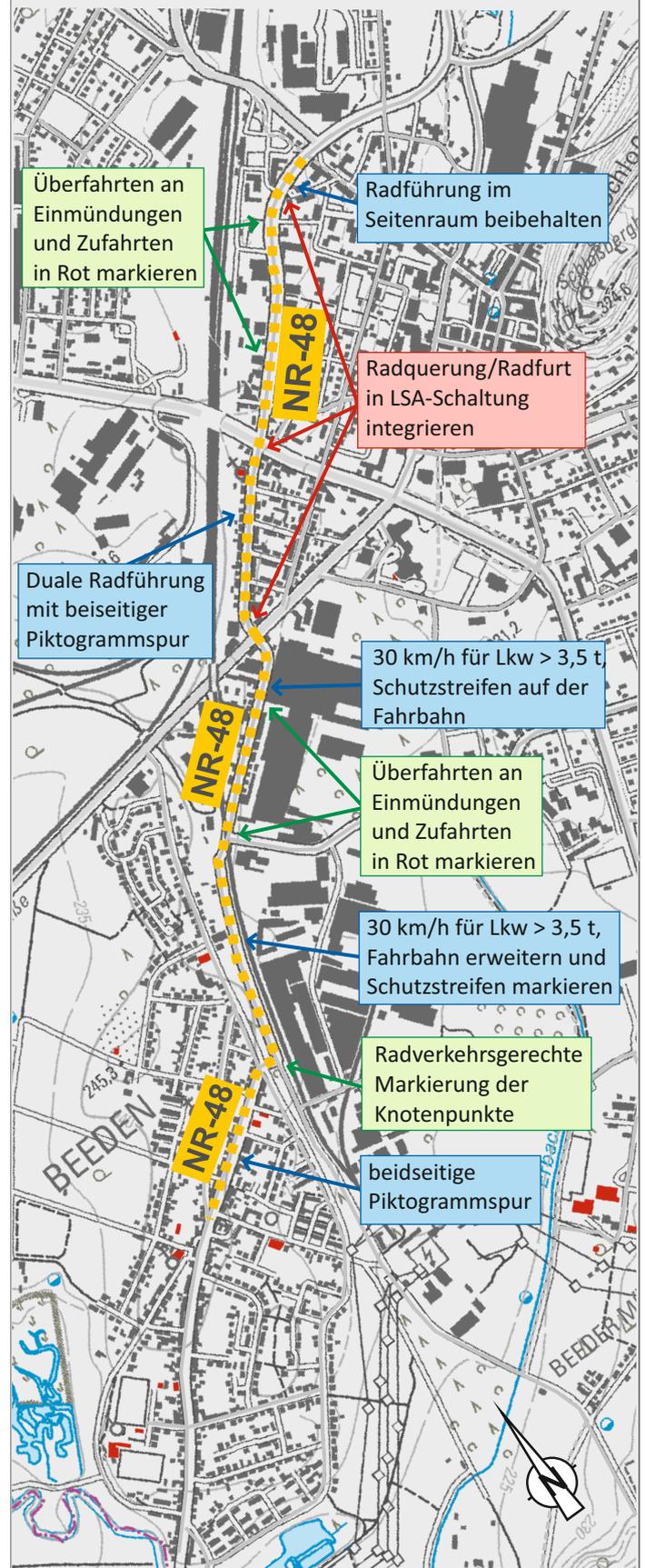


Nebenroute NR 49

Start der Route: Beeden Süd Anschluss HR 42
 Ziel der Route: Beeden Anschluss HR 42 / NR 48
 Streckenlänge: 1.400m
 Maßnahmen an Knotenpunkten: 8
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 5
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 0
 Priorität und Umsetzungsfrist: B
 Kosten (Grobschätzung): 25.400 €

Nebenroute NR 48

Start der Route:	Beeden Anschluss HR 42
Ziel der Route:	Bahnhof Anschluss HR 11 / HR 45
Streckenlänge:	2.860 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	11
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	7
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	0
Priorität und Umsetzungsfrist:	B
Kosten (Grobschätzung):	92.020 €

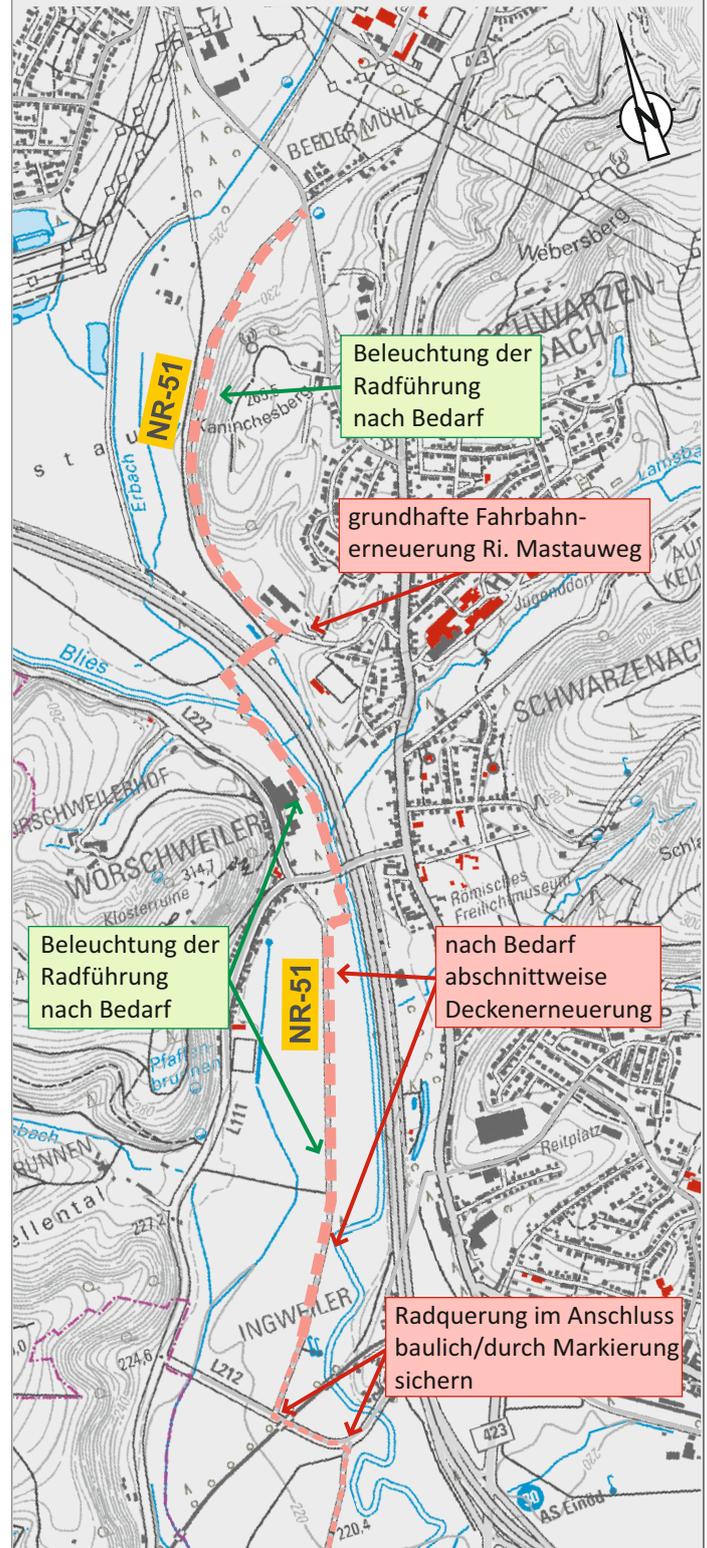


Nebenroute NR 51

Start der Route: Beedermühle Anschluss HR 12
 Ziel der Route: Ingweiler Anschluss NR 52 / NR 53
 Streckenlänge: 4.110 m

Maßnahmen an Knotenpunkten: 2
 Maßnahmen an Streckenabschnitten: 4
 Maßnahmen an Überquerungsstellen: 2

Priorität und Umsetzungsfrist: C
 Kosten (Grobschätzung): 103.000 €



Nebenroute NR 52

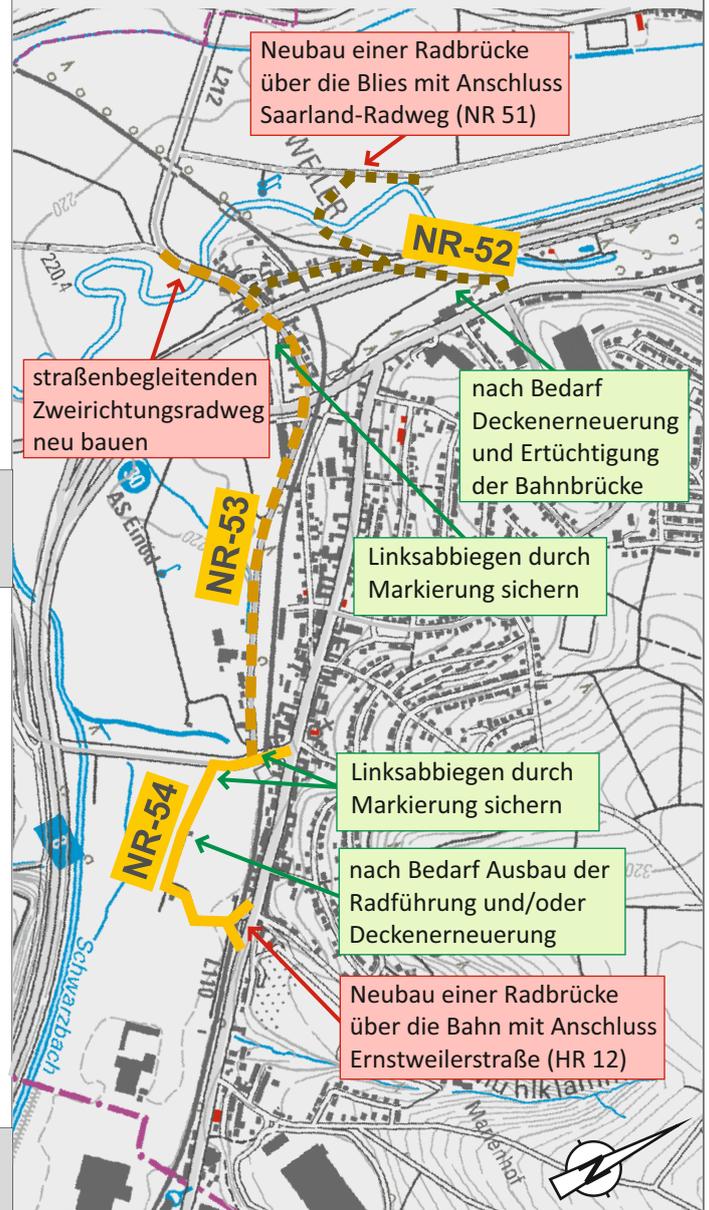
Start der Route:	Saarland-Radweg Anschluss NR 51
Ziel der Route:	Einöd Anschluss HR 12
Streckenlänge:	590 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	3
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	2
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	0
Priorität und Umsetzungsfrist:	C
Kosten (Grobschätzung):	205.000 €

Nebenroute NR 53

Start der Route:	Ingweiler Anchl. Saarland-Radweg
Ziel der Route:	Einöd Bahnhof Anschluss NR 54
Streckenlänge:	1.350 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	3
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	2
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	1
Priorität und Umsetzungsfrist:	B
Kosten (Grobschätzung):	97.450 €

Nebenroute NR 54

Start der Route:	Einöd Ortsmitte Anschluss HR 12
Ziel der Route:	Einöd Ost Anschluss HR 12
Streckenlänge:	790 m
Maßnahmen an Knotenpunkten:	3
Maßnahmen an Streckenabschnitten:	2
Maßnahmen an Überquerungsstellen:	0
Priorität und Umsetzungsfrist:	C
Kosten (Grobschätzung):	1.018.000 €



Ifd.Nr	RoutenNr	Teilstrecke	Länge	Stadtbereich	Bestandsmangel	Maßnahmenvorschlag	Alternativvorschlag	Kostenschätzung	Umsetzungsfrist
1	HR 11	Saarpfalz-Straße von Waldmohr bis Ortseingang	575 m	Jägersburg	eingeschränkte Radführung auf freigegebenem Gehweg, fehlende Beleuchtung	Querungsinsel mit/ohne Mittelinsel, stationäre Beleuchtung aufstellen	-	53.500 €	B - Mittelfristig
2	HR 11	Saarpfalz-Straße von Ortseingang bis Schloßstraße	650 m	Jägersburg	Ein-/Ausparken, fehlende Radführung (Netzlücke),	Anordnen von 30 km/h prüfen, evtl. Überfahrten markieren, evtl. einseitig Schutzstreifen markieren, Duale Radführung ermöglichen	Längsparken abschnittsweise aufheben; beidseitige Schutzstreifen anlegen	10.300 €	A - Kurzfristig
3	HR 11	Saarpfalz-Straße von Schloßstraße bis L118	80 m	Jägersburg	Parken, Bäume, fehlende Radführung (Netzlücke),	beidseitige Schutzstreifen, Anpassung an Bestand, Überfahrten markieren, alternativ: 30 km/h anordnen und Nutzung 'anderer Radwege' sichern	ggf. Längsparken aufheben	3.000 €	A - Kurzfristig
4	HR 11	L118 Saarpfalz-Straße von B 423 bis Ortseingang	530 m	Jägersburg	Parken auf dem nicht benutzungspflichtigen anderen Radweg, einseitig fehlende Radführung auf der Fahrbahn,	Querungsstelle Ortseingang ohne Mittelinsel (bereits hergestellt), beidseitige Schutzstreifen (Ri. Homburg bereits markiert), nach Bedarf an Querungsstelle Beleuchtung verbessern	Piktogrammspur Ri. Ortsmitte, nach Bedarf zus. 30 km/h	8.800 €	A - Kurzfristig
5	HR 11	L 118 von Ortseinfahrt Jägersburg bis Steinbachstraße	1480 m	Reiskirchen	fehlende Beleuchtung	Furtmarkierung Richardstraße für RV-Querverkehr erneuern, ortsfeste Beleuchtung aufstellen/verbessern, Verkehrsspiegel aufstellen, Fahrbahnrückführung in Richardstr. Richtung Ortsmitte	nach Bedarf 30 km/h anordnen	10.500 €	A - Kurzfristig
6	HR 11	Robert-Bosch-Straße von Steinbachstraße bis Grünwaldstraße	630 m	Reiskirchen	Pfosten, Unterführung, fehlende Querungssicherung und fehlende Verbindung Steinbachstraße, fehlende Beleuchtung	beleuchtete Querungsstelle Steinbachstraße in Höhe Bushaltestellen herstellen, Ausbau Radweg zw. Steinbachstraße und vorh. Radführung, Beleuchtung entlang Radweg Rob.-Bosch-Str. und wegweisende Beschilderung	-	90.200 €	A - Kurzfristig
7	HR 11	Robert-Bosch-Straße von Grünwaldstraße bis Vogelbacher Weg	670 m	Erbach	Pfosten, Unterführung, Querungen an untergeordneten Zufahrten, fehlende Beleuchtung	Beleuchtung an beiden Querungsstellen und entlang Rob.-Bosch-Str. verbessern, Verkehrsspiegel an beiden Querungsstellen aufstellen, Wegweisende Beschilderung der Geh-/Radbrücke über L118 (Grünwaldstraße)	Direktführung auf Vogelbacher Weg mit LSA-Signalisierung	124.000 €	A - Kurzfristig
8	HR 11	Robert-Bosch-Straße von Vogelbacher Weg bis Berliner Straße	620 m	Erbach	Pfosten, Straßenquerungen, Unterführungen, Querungen an untergeordneten Zufahrten, fehlende Beleuchtung	Querungsstelle mit Mittelinsel ausbauen Radkreuzung Berliner Straße, Wegweisung aufstellen, ortsfeste Beleuchtung entlang Rob.-Bosch-Str. und an Querungen verbessern	-	122.000 €	A - Kurzfristig
9	HR 11	Robert-Bosch-Straße von Berliner Straße bis Ostring	960 m	Erbach	Häufung Einfahrten, Unterführung, Pfosten, , fehlende Beleuchtung	vor Ostring Radschleuse oder bauliche Rückführung herstellen, Radverkehr auf der Fahrbahn in Signalisierung integrieren, geschützte Aufstellung für Querung zum einseitigen Radweg	LSA-geschützte Querung zum Radweg	30.100 €	A - Kurzfristig
10	HR 11	Robert-Bosch-Straße von Ostring bis Dürerstraße	195 m	Erbach	geringe RV-Eignung der LSA-gesicherten Querungen,	Radverkehr auf der Fahrbahn in Signalisierung integrieren, Radfahrstreifen bis Erbacher Brücke markieren (Fahrstreifen reduzieren), Radfahrstreifen in Richtung Berliner Str. markieren (Fahrstreifen reduzieren)	Schutzstreifen einrichten und duale Radführung ermöglichen	19.075 €	A - Kurzfristig
11	HR 11	Dürerstr. über Erbacher Brücke bis FSA Bahnhofvorplatz	420 m	Homburg Mitte	ungünstige Signalisierung (warten in Fahrbahnmittle), gemeinsame Rad- und Fußgängerführung im Zweirichtungsverkehr,	Gemeinsamen Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr nutzen, nach Bedarf Markierung erneuern, nach Bedarf Beleuchtung und Wegweisung verbessern	westlichen Brückenbereich um 1- 1,5m auskragen	3.600 €	A - Kurzfristig
12	HR 11	Eisenbahnstraße von Sieberstraße bis Richard-Wagner-Straße	120 m	Homburg Mitte	fehlende Querungssicherung ,	Radführung auf der Fahrbahn in Ri. Bahnhof (Schutzstreifen prüfen), alternativ: 30 km/h mit/ohne Piktogrammspur , Querführung in Ri. Bahnhof markieren/sichern	Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen FGZ und Richard-W.-Str.	2.770 €	A - Kurzfristig
13	HR 11	Eisenbahnstraße von Talstraße bis Sieberstraße	320 m	Homburg Mitte	gemeinsame Rad- und Fußgängerführung im Zweirichtungsverkehr,	nach Bedarf weitere Maßnahmen prüfen	Bewegungsbereich des RV kennzeichnen/begrenzen	nn	-
14	HR 22	Talstraße (Gerberstr.-Eisenbahnstr.)	145 m	Homburg Mitte	unklare Radführung, fließender und ruhender Pkw-Verkehr,	Radführung in T30-Zone auf der Fahrbahn in Einbahnrichtung, alternativ: zusätzlich Piktogramme als Hinweis auf Radverkehr, Radführung in Gegenrichtung auf Seitenraumradweg	Duale Radführung in Richtung Eisenbahnstr. prüfen	1.220 €	A - Kurzfristig

Ifd.Nr	RoutenNr	Teilstrecke	Länge	Stadtbereich	Bestandsmangel	Maßnahmenvorschlag	Alternativvorschlag	Kostenschätzung	Umsetzungsfrist
15	HR 22	Talstraße (KVP-Gerberstraße)	150 m	Homburg Mitte	unklare Führung, hohes Quell-/Zielverkehrsaufkommen, Parkvorgänge,	Radführung auf der Fahrbahn; 30 km/h in zw. Gerberstr. und KVP anordnen, an Einmündung Gerberstr. Radweiche für duale Radführung in Ri. KVP, Schutzstreifen in Richtung KVP anlegen	Duale Radführung in Richtung Gerberstr. prüfen	6.730 €	A - Kurzfristig
16	HR 32	Am Zweibrücker Tor von KVP bis Männlichstr.	55 m	Homburg Mitte	unsichere Radverkehrsführung in KVP-Zufahrten,	Bauliche Anpassung für duale Radführung am KVP Talstraße, Auffangstreifen in KVP-Ein- und Ausfahrt, beidseitige Radfahr-/Schutzstreifen	Duale Radführung nach Möglichkeit zulassen	101.800 €	A - Kurzfristig
17	HR 12	Am Rathaus/ Parkplatz	355 m	Homburg Mitte	Parkverkehr, unklare Radführung und fehlende Kennzeichnung der Überfahrten,	keine bauliche oder markierungstechn. Maßnahme kurzfristig erforderlich	Radbefahrbarkeit der Fläche verbessern	nn	-
18	HR 12	Am Stadtbad von Am Forum bis Entenmühlstraße	495 m	Homburg Mitte	fehlende Kennzeichnung der Radführung/Überfahrten an Parkplatzzufahrten,	Einmündung mit Radkreuzung auf der Fahrbahn, Beidseitige Schutzstreifen markieren, Beschilderung und Wegweisung aufstellen/verbessern	Fahrbahnerweiterung durch Seitenraumbau	23.390 €	A - Kurzfristig
19	HR 12	Saarland-Radweg von Entenmühlstr. - Neue Industriestr.	800 m	Homburg Mitte	fehlende Sicherung der Querungsstelle, abschnittsweise Belag erneuern/Deckensanierungsbedarf, fehlende Beleuchtung	Radführung auf der Fahrbahn im Knotenbereich herstellen, Radwegweisung aufstellen, Beschilderung verbessern, Deckenerneuerung auf 750 m	gesicherte Radquerung im Seitenraum mit Querungsinsel	49.500 €	B - Mittelfristig
20	HR 12	Saarland-Radweg von Neue Industriestr. über Jägerhausstr. bis Alte Reichsstr.	770 m	Homburg Mitte	Befahrbarkeit nach Bedarf verbessern (evtl. Deckensanierung), fehlende Beleuchtung	Querungssicherung zw. versetzten Anbindungen des Saarland-Radwegs, stationäre Beleuchtung und Beschilderung aufstellen, nach Bedarf Deckensanierung durchführen	-	16.300 €	B - Mittelfristig
21	HR 12	Alte Reichsstraße von Jägerhausstr. bis Einöder Straße	820 m	Schwarzenbach	Bewohnerparken,	Einmündung Alte Reichsstr. radverkehrsgerecht mit Fahrbahnführung markieren, Radwegweisung aufstellen	Einmündungsbereich umbauen und/oder signalisieren	3.100 €	B - Mittelfristig
22	HR 12	Einöder Straße von Ortseingang bis Mastauweg	850 m	Schwarzenbach	Gehwegverengung und Längsparken, fehlende Radführung auf der Fahrbahn (Netzlücke),	Mischführung und 30 km/h in Richtung Einöd (bergab), Straßenlängsparken nur einseitig Richtung Einöd erlauben, Radfahr-/Schutzstreifen ≤ 2,0 m bis alte Reichsstraße in Richtung Homburg mitte anlegen	-	9.300 €	A - Kurzfristig
23	HR 12	Hauptstraße von Mastauweg bis Schlangenhöhler Weg	1170 m	Schwarzenacker	hohe Bordsteine und Längsparken, fehlende Radführung auf der Fahrbahn (Netzlücke),	Fahrbahnführung und 30 km/h (Richtung Einöd), einseitiger Radfahr-/Schutzstreifen ≤ 2,0 m (Richtung Homburg Mitte), Einmündungsbereich L111-B423 radgerecht markieren	Einmündungsbereich signalisieren; Gehweg - Rad frei beibehalten	14.160 €	A - Kurzfristig
24	HR 12	Hauptstraße von Schlangenhöhler Weg bis Heinrich-Spoerl-Straße	365 m	Einöd	hohe Bordsteine, keine Radführung auf der Fahrbahn, fehlende Kennzeichnung von Überfahrten und LSA-Schaltung,	Beidseitiger Schutzstreifen und fahrbahnintegrierte Knotenführung, alternativ: Asymmetrischer Schutzstreifen 1,50 - 2,0 m und 30 km/h (Gegenrichtung), Benutzung der vorh. Bahnbrücke zur Kiesautstr. prüfen	Benutzung der Bahnbrücke ggf. durch bauliche Maßnahme ermöglichen	11.590 €	A - Kurzfristig
25	HR 12	Hauptstraße von Heinrich-Spoerl-Straße bis L 110 Hauptstraße	330 m	Einöd	hohe Bordsteine, fehlende Kennzeichnung von Überfahrten, keine Radführung auf der Fahrbahn,	RV in Signalisierung auf der Fahrbahn integrierten in Ri. Schwarzenacker, Neueinteilung des Straßenquerschnitts für beidseitige Schutzstreifen, Signalisierte Radschleuse in Ri. Einöd Hauptstraße	Seitenraum erweitern und signalisierte Querung Ri. Einöd ausbauen	32.540 €	A - Kurzfristig
26	HR 12	Hauptstraße von B423 bis Webenheimer Straße	890 m	Einöd	fehlende Radführung im LSA-Einmündungsbereich, hohes Verkehrsaufkommen, mehrere Einfahrten, Randparken,	Ortsdurchfahrt auf 30 km/h beschränken; Gehweg mit Rad frei prüfen, alternativ: parken verbieten und Schutzstreifen anlegen (Schwellenbereich), Radführung auf Fahrbahn in Knotenbereich B 423 ermöglichen	Alternativstrecke über Ingweilerstraße - Kirchenpfad	7.250 €	A - Kurzfristig
27	HR 12	Hauptstraße von Webenheimer Straße bis Neunmorgenstraße	780 m	Einöd	Randparken, fehlende Radführung auf der Fahrbahn (Netzlücke),	Ortsdurchfahrt auf 30 km/h beschränken; Gehweg mit Rad frei prüfen, alternativ: parken verbieten und Schutzstreifen anlegen (Schwellenbereich), Radführung auf Fahrbahn in Knotenbereichen ggf. ermöglichen	Alternativstrecke über Feldwegführung (siehe NR 54)	6.750 €	A - Kurzfristig
28	HR 12	Ernstweilerstraße ab Neunmorgenstraße Richtung Zweibrücken	320 m	Einöd	fehlende Radführung im LSA-Einmündungsbereich, unzureichende Mittelinsel als Querungsstelle,	Querungsstelle für Radverkehr in Höhe vorh. Mittelinsel ausbauen, Rückführung auf die Fahrbahn in der westlichen LSA-Zufahrt, Radführung und Linksabbiegen im LSA-Knoten sichern	Bauliche/signalisierte Radschleuse für Linksabbieger herstellen	47.940 €	B - Mittelfristig

Ifd.Nr	RoutenNr	Teilstrecke	Länge	Stadtbereich	Bestandsmangel	Maßnahmenvorschlag	Alternativvorschlag	Kostenschätzung	Umsetzungsfrist
29	HR 21	Kaiserslauterer Straße von Ortseingang bis Berliner Str.	975 m	Bruchhof	fehlende Beleuchtung	Radführung im Anschlusspunkt der Nebenroute NR 32 sichern, LSA-Einmündung mit fahrbahnintegrierter Führung, Radweiche und angepasstem freien Rechtsabbieger, nach Bedarf stationäre Beleuchtung verbessern	-	9.420 €	B - Mittelfristig
30	HR 21	Kaiserslauterer Straße von Berliner Straße bis Ortseingang	685 m	Bruchhof	ungünstige Signalisierung und fehlende Radführung auf der Fahrbahn, Längsparken, Einmündungen, gemeinsame Führung auf dem Gehweg,	Vorh. Führung Gehweg-Rad frei beibehalten, Mischverkehr bei Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h, Fahrbahnradführung im Einmündungsbereich Heidebruchstr. ermöglichen	2,50 m Gehwegbreite sichern und gem. Geh-/Radweg beschildern	8.100 €	A - Kurzfristig
31	HR 21	Kaiserslauterer Straße von Ortseingang Bruchhof bis KOI	445 m	Bruchhof	fehlende Radführung für Linksabbiegen in die Heidebruchstraße, fehlende Radführung im Fahrbahnbereich,	Radverkehrsgerechter Umbau der vorh. Querungsstelle Höhe Closenbruchstraße, beidseitige Seitenraumführung bis KOI ermöglichen, Überfahrten von Einmündungen und Zufahrten in Rot markieren	Duale Führung mit Gehweg-Rad frei einrichten	57.100 €	A - Kurzfristig
32	HR 21	Kaiserslauterer Straße von KOI bis Anschluss Mainzer Straße/Schwarzer Weg	385 m	Homburg Mitte	keine geschützte Radführung (Netzlücke), hohe Kfz-Geschwindigkeit, hohes Verkehrsaufkommen,	fahrbahnbegleitende Radführung an Zufahrt zum Parkplatz KOI ausbauen, Knotenbereich Schwarzer Weg, Kaiserslauterer Straße, Mainzer Straße radverkehrsgerecht umbauen, Querungsstellen im Knotenbereich mit mind. 2,50 m ausbauen	Radquerung Schwarzer Weg - Mainzer Straße mit Bedarfs-LSA signalisieren	170.000 €	B - Mittelfristig
33	HR 21	Wegeverbindung im Stadtpark	900 m	Homburg Mitte	Unterführung, teilweise Deckenerneuerung erforderlich, fehlende Beleuchtung	abschnittweise Deckenerneuerung von Hinkelsbix bis altes Freibad, Beleuchtung an Radführung im Stadtpark einbauen	-	69.000 €	B - Mittelfristig
34	HR 21	Wegeverbindung unterhalb Jugendherberge	240 m	Homburg Mitte	Unterführung, , fehlende Beleuchtung	Anschluss an Am Mühlgraben Linksabbieger/-einbiegen sichern, Verbindung Stadtpark - Am Mühlgraben ortsfest beleuchten	mit Umbauplanung Am Mühlgraben - Talstraße abstimmen	19.200 €	B - Mittelfristig
35	HR 21	Am Mühlgraben von Mainzer Straße bis Talstraße	260 m	Homburg Mitte	Bäume, Parken, fehlende Überleitung und Querungshilfe im Anschlusspunkt ,	Querungsstelle Am Mühlgraben sichern, Schutzstreifen in Ri. Mainzer Str. markieren als Netzlückenschluss	Radführung mit geplantem Knotenumbau Talstraße abstimmen	8.300 €	B - Mittelfristig
36	HR 21	Talstraße von Am Mühlgraben bis Eisenbahnstraße	235 m	Homburg Mitte	unklare Radführung, erhöhter Kfz-Fahr- und Parkverkehr,	Radfahren in Einbahnrichtung auf der Fahrbahn, Seitenraumführung des Radverkehrs in Gegenrichtung, Anschluss Talstraße in/aus Richtung L 120 an Ergänzungsstrecke herstellen	Radführung mit geplantem Knotenumbau Talstraße abstimmen	1.500 €	A - Kurzfristig
37	HR 31	Talstraße von KVP bis Bexbacher Straße	110 m	Homburg Mitte	schlechte Oberfläche im Seitenraum, fehlende Radführung auf der Fahrbahn in LSA- und KVP-Zufahrten,	beidseitige Schutzstreifen mit signalisierter Knotenführung für Geradeaus-Radverkehr, Duale Radführung am KVP Talstraße einrichten, Indirektes Linksabbiegen und Rückführung auf Seitenraum	Straßenbegleitende Radführung Ri. Kirkel über signalisierte Radfurten	17.840 €	A - Kurzfristig
38	HR 22	Saarbrücker Straße von B423 Bexbacher Straße bis Beeder Straße	500 m	Homburg Mitte	Mülltonen, Bäume, mehrere Einfahrten ohne gut gekennzeichnete Überfahrten,	beidseitig Schutz-/Radfahrstreifen anlegen, Knotenführung auf der Fahrbahn in Signalisierung integrieren, LSA Bexbacher Str. indirektes Linksabbiegen und Rückführung auf Seitenraum in Ri. Richard-Wagner-Str. einrichten	Linksabbiegen in Richtung Bexbacher Str. über Seitenraum-Radfurten herstellen	31.540 €	A - Kurzfristig
39	HR 22	Saarbrücker Straße von Beeder Straße bis Pirminiusstraße	395 m	Homburg Mitte	hohes Verkehrsaufkommen,	Querungsstelle mit Mittelinsel im Übergangsbereich Höhe Ortseinfahrt (Bereich Sperrfläche), innerorts beidseitige Schutz-/Radfahrstreifen mit Kombispur für Linksabbieger an Knotenpunkten, Wegweisung und Beschilderung sowie	Duale Radführung als Angebot realisieren	51.780 €	A - Kurzfristig
40	HR 22	Saarbrücker Straße von Pirminiusstraße bis Am Zollbahnhof	1105 m	Homburg Mitte	Info: LfS plant einen Umbau/eine Sanierung der L 119 zwischen Limbach und Homburg, , fehlende Beleuchtung	keine Konzeptmaßnahmen wg. anstehenden Umbaumaßnahmen	Planung des LfS zwischen Kirkel und Homburg an L 119 berücksichtigen	nn	-
41	HR 31	Charlottenburgerstraße von Tempelhofer Str. bis KVP Berliner Str.	385 m	Erbach	fehlende Radführung in den KVP-Zufahrten, Rückführung der Radfahrstreifen vom/auf den Seitenraum,	beidseitig markierte Radfahrstreifen erneuern und Auffangradstreifen markieren, Fahrbahnintegrierte Führung über KVP-Kreisfahrbahn ermöglichen	vorh. Seitenraumquerungen zu umlaufender Radführung als duales Radfahrangebot	13.270 €	B - Mittelfristig
42	HR 31	Cranachstraße von Berliner Str. bis Lappentascher Str.	495 m	Erbach	erhöhtes Kfz-Aufkommen zwischen KVP und An der Sandrennbahn,	Radverkehr auf der Fahrbahn führen (bestehende T30-Zone)	von An der Sandrennbahn bis Lappentascher Straße Fahrradstraße einrichten	nn	-

Ifd.Nr	RoutenNr	Teilstrecke	Länge	Stadtbereich	Bestandsmangel	Maßnahmenvorschlag	Alternativvorschlag	Kostenschätzung	Umsetzungsfrist
43	HR 31	Lappentascher Straße von Cranachstraße bis Bexbacher Straße	455 m	Erbach	fehlende Fahrbahnführung und Geschwindigkeit 50 km/h,	beidseitiger Schutzstreifen von Cranachstr. bis Bexbacher Str., Seitenraumrückführung an LSA Bexbacher Str. und signalisierte Querung zum Geh-/Radweg Ri. Stadtmitte	nach Bedarf 30 km/h anordnen	21.590 €	A - Kurzfristig
44	HR 31	Bexbacher Straße von Lappentascher Str. bis Saarbrücker Straße	1450 m	Homburg Mitte	nicht angepasste Radsignalisierung an LSA-Furten,	Zweirichtungsverkehr über östlichen gemeinsamen Geh-/Radweg bis Richard-Wagner-Str. , Von Richard-Wagner-Str. bis Saarbrücker Str. beidseitig Einrichtungsradwege mit indirektem Linksabbiegen in die Talstr., Anpassung der LSA-	Anpassung des Seitenraums, Rückbau von Kfz-Fahrtstreifen für RV auf der Fahrbahn	46.500 €	B - Mittelfristig
45	HR 32	Am Zweibrücker Tor von Mannlichstraße bis Mini-KVP	170 m	Homburg Mitte	Ein-/Ausfahrten, unklare Radverkehrsführung und Parkplatzzufahrten,	beidseitige Radfahr-/Schutzstreifen bis Mini-KVP, Querungsstelle Höhe Einmündung Saarbrücker Str. sichern	Duale Radführung nach Bedarf ermöglichen	25.740 €	A - Kurzfristig
46	HR 32	Zweibrücker Straße von Mini-KVP bis Untere Allee	55 m	Homburg Mitte	Bäume im Seitenraum und schlechter Belag, fehlende Radführung auf der Fahrbahn,	Radführung auf der Fahrbahn mit Radweiche zur Untere Allee, Neueinteilung der Fahrbahn im Streckenabschnitt gem. Maßnahmenvorschlag	-	9.900 €	A - Kurzfristig
47	HR 32	Untere Allee von Zweibrücker Straße bis Kirrberger Straße	290 m	Homburg Mitte	abschnittsweise 50 km/h zulässig, Parkverkehr an beiden Fahrbahnrändern, keine Radführung im Seitenraum und auf der Fahrbahn,	Fahrradstraße mit "Anlieger und ÖPNV frei" mit Einbahnverkehr als Test, alternativ: in Einbahnrichtung Führung im Mischverkehr bei 30 km/h und in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße, alternativ: Einbahnstraße mit Fahrradstraße mit "Anlieger und ÖPNV frei" mit Einbahnverkehr, alternativ: in Einbahnrichtung Führung im Mischverkehr bei 30 km/h, alternativ: Einbahnstraße mit Schutzstreifen	Einbindung in eine quartiersbezogene Fahrradzone	6.000 €	A - Kurzfristig
48	HR 32	Obere Allee von Kirrberger Straße bis Mini-KVP	170 m	Homburg Mitte	Längsparkstreifen und beengte Restfahrbahn, teils beidseitiges Parken, schlechter Fahrbahnbelag,	Einbahnverkehr, alternativ: in Einbahnrichtung Führung im Mischverkehr bei 30 km/h, alternativ: Einbahnstraße mit Schutzstreifen	Einbindung in eine quartiersbezogene Fahrradzone	3.000 €	A - Kurzfristig
49	HR 32	Kirrberger Straße von Untere Allee bis Ringstraße	600 m	Homburg Mitte	abwechselnd beidseitiges (Auf)Parken, abschnittsweise 50 km/h zulässig, fehlende Überfahrten an mehreren Einfahrten,	beidseitigen Schutzstreifen (mind. 1,25m) ,markieren und Längsparken aufheben, alternativ: einseitigen Schutzstreifen markieren und Parken gegenüber ermöglichen	Einrichtung einer Fahrradstraße oder Einbindung in eine Fahrradzone	20.920 €	A - Kurzfristig
50	HR 32	Ringstraße/Kirrberger Straße zwischen Zufahrt Uni-Klinikum und LSA	80 m	Homburg Mitte	gemeinsame Rad-/Fußgängerführung im Zweirichtungsverkehr genutzt, fehlende Radführung auf der Fahrbahn und in LSA-Zufahrten,	Richtung Stadtmitte Schutzstreifen mit LSA-Integration, Richtung Uni vorh. Geh-/Radweg nutzen, Ausbau eines separaten Radwegs zwischen den Einmündungen Ringstr - Kirrberger Str.	-	15.910 €	A - Kurzfristig
51	HR 32	Zufahrt Uni-Klinikum von LSA Kirrberger Str. bis Unieinfahrt	275 m	Homburg Mitte	Parkplatz-/Parksuchverkehr, fehlende Überfahrten an Einmündungen und Zufahrten,	Überfahrt der Verbindungsstraße zur Cappelallee Richtung Unieinfahrt rot markieren, Möglichkeit der Radführung über Unigelände mit Klinik abstimmen	-	6.945 €	B - Mittelfristig
52	HR 32	L 213 Kirrberger Straße von Ortseinfahrt bis Uni-Zufahrt Ost	935 m	Homburg Mitte	fehlende Fahrbahnrückführung vor dem LSA-Aufstellbereich, fehlende Beleuchtung	Rückführung auf die Fahrbahn mit Auffangstreifen in der LSA-Zufahrt	-	6.500 €	B - Mittelfristig
53	HR 32	L 213 Kirrberger Straße von Ostzufahrt Uni-Klinikum bis Ortseingang Kirrberg	1450 m	Kirrberg	fehlende Fahrbahnrückführung vor dem LSA-Aufstellbereich, fehlende Beleuchtung	Querungsinsel in Höhe der östlichen Unizufahrt herstellen, Abstimmung der Radführung mit Anschlussplanung Uni Ost und LfS, Querungshilfe am Anschluss der Radverbindung Lambsbachtour	-	90.000 €	B - Mittelfristig
54	HR 32	L213 Ortsstraße von Ortseingahrt bis KVP	750 m	Kirrberg	fehlende Überquerungsstelle für Über-gang von einseitig auf beidseitig Rad-führung am Ortseingang und Höhe Uni, fehlende Radführung auf der Fahrbahn,	Überquerungshilfe im Übergangsbereich herstellen, Auffangschutzstreifen vor/nach Querungshilfe markieren, ab Ortseingang bis KVP Eckstraße 30 km/h anordnen	bei ausreichender Fahrbahnbreite Schutzstreifen in OD weiterführen und	72.020 €	B - Mittelfristig
55	HR 32	Eckstraße von KVP bis Anschluss Verbindung Rabenhorst NR 43	350 m	Kirrberg	zu geringe Gehwegbreite für gemeinsamen Geh-/Radweg, fehlende Radführung auf der Fahrbahn,	wg. geringer Fahrbahnbreite 30 km/h anordnen, ggf. Gehweg - Rad frei beschildern, evtl. Radpiktogramm in Zufahrten markieren	prüfen der Fahrbahnbreite: ein-/beidseitigen Schutzstreifen markieren	2.000 €	B - Mittelfristig
56	HR 41	Bierbacher Straße von HsNr.61 in Richtung Ortsausgang	320 m	Wörschweiler	Parken am Fahrbahnrand, fehlende Fahrbahnradführung und 50 km/h zulässig,	Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, nach Bedarf Straßenrandparken nicht zulassen, Mischverkehr, Gehweg - Rad frei prüfen	-	1.000 €	B - Mittelfristig

Ifd.Nr	RoutenNr	Teilstrecke	Länge	Stadtbereich	Bestandsmangel	Maßnahmenvorschlag	Alternativvorschlag	Kostenschätzung	Umsetzungsfrist
57	HR 41	L 111 Bierbacher Straße von HsNr. 61 bis L 222 Limbacher Straße	215 m	Wörschweiler	Parken am Fahrbahnrand, fehlende Fahrbahnradführung und 50 km/h zulässig,	nach Bedarf Straßenrandparken nicht zulassen, Fahrbahnradführung im Knotenbereich Limbacher Str. ermöglichen	Beschilderung 30 km/h für alle Kfz anwenden/beibehalten	3.000 €	A - Kurzfristig
58	HR 41	Bierbacher Str. von L 222 bis B 423 Homburger Str.	320 m	Wörschweiler	erschwerter Nutzbarkeit des Seitenraums im Brückenbereich, fehlende Fahrbahnradführung und 50 km/h zulässig,	Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, nach Bedarf Straßenrandparken nicht zulassen, Mischverkehr, Gehweg - Rad frei prüfen	Freisperr-Ampel mit Radführung im Knotenbereich einrichten	3.000 €	B - Mittelfristig
59	HR 42	Blieskasteler Straße von Ortseingang bis Remigiusstraße	875 m	Beeden	Bordsteine, Parken, Bäume, einseitig zu schmaler Gehweg für Radfreigabe, fehlende Überfahrten an mehreren Einfahrten,	wg. geringer Fahrbahnbreite 30 km/h anordnen, Radführung an untergeordneten Einfahrten durch Piktogramm verdeutlichen, Wegweisung mit Hinweis auf alternative Streckenführung NR 49	-	4.710 €	B - Mittelfristig
60	HR 42	Remigiusstraße von Blieskasteler Str. bis Pirminiusstraße	550 m	Beeden	keine Probleme	Linksabbiegen in Remigiusstraße und Überfahrten durch Markieren verdeutlichen, Wegweisung im Zuge der Hauptroute HR 42 aufstellen	-	1.200 €	B - Mittelfristig
61	HR 42	Pirminiusstraße von Remigiusstraße bis Saarbrücker Straße	665 m	Beeden	keine geschützte Radführung (Netzlücke), wechselseitig Längsparken, 50 km/h zulässig,	Fahstreifeneinteilung im Einmündungs-bereich Pirminiusstr. - Remigiusstr. mit Radführung auf der Fahrbahn, beidseitig Schutzstreifen markieren, nach Bedarf Parken einschränken, Wegweisung im Zuge der Hauptroute HR 42 aufstellen	-	22.180 €	A - Kurzfristig
62	HR 43	Dürerstraße	1160 m	Erbach	Rand-/Längsparken, Bäume, erhöhte Dichte von Einfahrten, keine Radführung (Netzlücke),	in Knotenzufahrt zur Berliner Str. Auffangstreifen markieren (siehe NR 23), abschnittsweise Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h prüfen/ anordnen, nach Bedarf Längsparken am Fahrbahnrand verbieten	ein-/beidseitig Schutzstreifen bei ausreichender Fahrbahnbreite oder	2.500 €	A - Kurzfristig
63	HR 44	Alleestraße von Sickinger Straße bis Heidebruchstraße	290 m	Sanddorf	keine Probleme	nach Bedarf Radführung auf der Fahrbahn im Knotenbereich markieren, Routenwegweisung aufstellen	-	2.000 €	B - Mittelfristig
64	HR 44	Schwarzer Weg	1220 m	Sanddorf	Unterführung, fehlende Radkreuzung im Anschlussbereich L 119 - Mainzer Str., fehlende Beleuchtung	Anschlussquerung zur Mainzer Straße aus-/umbauen (siehe HR 21), nach Bedarf Deckenerneuerung durchführen, ortsfeste Beleuchtung aufstellen	-	127.200 €	B - Mittelfristig
65	HR 45	Richard-Wagner-Straße von Mainzer Straße über Robert-Bosch-Straße bis Eisenbahnstr.	230 m	Homburg Mitte	Schilderpfosten im Fahrbereich, nicht radverkehrsangepasste LSA-Schaltung,	Signalisierte Radführung im LSA-Knoten Mainzer Str. verbessern, signalisierte Radführung im LSA-Knoten Robert-Bosch-Str. verbessern, fahrbahnahe Radfurten über Robert-Bosch-Straße herstellen	-	36.600 €	A - Kurzfristig

Ifd.Nr	RoutenNr	Teilstrecke	Länge	Stadtbereich	Bestandsmangel	Maßnahmenvorschlag	Alternativvorschlag	Kostenschätzung	Umsetzungsfrist
66	NR 11	Römerstraße von Ortseingang bis Ortsausgang	330 m	Websweiler	Straßenparken, punktuelle Fahrbahnverengung, fehlende Radführung auf der schmalen Fahrbahn und/oder im Seitenraum,	nach Bedarf Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränken, Beleuchtung im Ortseinfahrtsbereich verbessern	-	4.000 €	B - Mittelfristig
67	NR 11	Römerstraße von Golf-Club bis Ortseingang	1250 m	Websweiler	schmale Fahrbahn ohne Radführung, fehlende Beleuchtung	ortsfeste Beleuchtung in regelmäßigem Abstand aufstellen, Wegweisung für Alternativstrecke Ri. Homburg aufstellen	-	18.000 €	B - Mittelfristig
68	NR 11	Dorfstraße	1160 m	Altbreitenfelderhof	fehlende Radführung auf der schmalen Fahrbahn und/oder im Seitenraum,	30 km/h im Anschlussknoten Webweilerstr./Dorfstr./Römerstraße anordnen, Zielwegweisung für Alltagsradverkehr ergänzen, Verkehrsspiegel aufstellen	Höchstgeschwindigkeit zwischen Anschluss Webweilerstr. und Hattweilerweg auf 30 km/h	2.750 €	B - Mittelfristig
69	NR 11	Waldweg Richtung Websweiler	1510 m	Jägersburg	Schranke, Umfahrbarkeit der Schranke eingeschränkt, Belag teils schlecht befahrbar, fehlende Beleuchtung	Umfahrbarkeit der Schranke erleichtern, Belag nach Bedarf ausbessern, ortsfeste Beleuchtung nach Bedarf installieren	-	34.000 €	C - Langfristig
70	NR 11	Websweilerstraße	575 m	Jägersburg	Anschluss an Höcher Straße ohne gesicherte Radführung,	keine Maßnahme erforderlich	-	nn	-
71	NR 11	Höcher Straße	755 m	Jägersburg	fehlende Radführung auf der Fahrbahn, Gehwege ohne Radfreigabe,	Höchstgeschwindigkeit 30 km/h von Saarpfalz-Str. bis Webweilerstr., 30 km/h zum Sichern des RV-Linksabbiegers im Anschlussknoten Websweilerstr.	-	3.200 €	B - Mittelfristig
72	NR 12	Kleinotweilerstraße von Ortseinfahrt bis Höhe Hotel Peters	300 m	Jägersburg	mehrere Parkplatzzufahrten, hohes Fußgängeraufkommen, fehlende Überquerungsstelle am Beginn der einseitigen Radführung, teilweise fehlende Beleuchtung	radverkehrsgerechte Querungsstelle vor Einmündung Mozartstr. (50 km/h) anlegen, einseitiger Schutzstreifen Richtung Ortsmitte, vorh. Radweg Ri. Kleinotweiler für Einrichtungs-RV beschildern	vorh. Mitteltrennstreifen für Radquerung umbauen	44.070 €	B - Mittelfristig
73	NR 12	Kleinotweilerstraße von Hotel Peters bis Saarpfalz-Straße	740 m	Jägersburg	Längsparken im Fahrbahnbereich, fehlende Radführung im Fahrbahnbereich, geringe Gehwegbreiten,	Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränken, Verbindung Mozartstraße - Herzogstraße zur Saarpfalz-Straße als Ausweichstrecke beschildern, nach Bedarf 30 km/h im Knotenbereich B 423 - L 118 anordnen	Fahrbahnrückführung in Höhe Ortseingang	1.000 €	B - Mittelfristig
74	NR 21	Richardstraße	1220 m	Reiskirchen	Radverkehr auf der Fahrbahn durch Längsparker behindert,	ab L118 beidseitige Schutzstreifen (≥1,25m) bis Ortsmitte, duale Radführung beibehalten, nach Bedarf Fahrbahnrandparken einschränken	Höchstgeschwindigkeit im Zuge der Richardstraße auf 30 km/h beschränken	25.320 €	B - Mittelfristig
75	NR 21	Fugelstraße von Richardstraße bis Weiherweg	220 m	Reiskirchen	Parkverkehr auf der Fahrbahn, zulässige Geschwindigkeit 50 km/h, keine Radführung auf der Fahrbahn,	ab Richardstr. bis Abzweig Reiskircher Str. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h anordnen, Piktogrammspur zum Verdeutlichen der Routenführung NR 21	-	1.460 €	B - Mittelfristig
76	NR 21	Fugelstraße von Weiherweg bis Reiskircherstraße	300 m	Reiskirchen	Parkverkehr auf der Fahrbahn, zulässige Geschwindigkeit 50 km/h, keine Radführung auf der Fahrbahn,	nach Bedarf 30 km/h anordnen, nach Bedarf Randparken einschränken	Schutzstreifen einseitig markieren, abwechseln mit Parkangebot, zus. 30 km/h anordnen	1.750 €	B - Mittelfristig
77	NR 21	Reiskircher Straße	350 m	Reiskirchen	teilweise Fahrbahnrandparken,	keine Maßnahme erforderlich	-	nn	-
78	NR 22	Steinbachstraße - Dürerstraße von L 118 bis Berliner Straße	1420 m	Reiskirchen	abschnitt-weise erhöhter Parkverkehr auf der Fahrbahn, Einbauten zur Verkehrsber., fehlende Radführung auf der Fahrbahn, Gehwege ohne Radfreigabe,	beidseitige Schutzstreifen ³ 1,25m anlegen, Parkverkehr abschnittsweise nicht zulassen, nach Bedarf Höchstgeschwindigkeit von Parkplatz Sportzentrum bis Berliner Str. auf 30 km/h beschränken	einseitigen Schutzstreifen Richtung Sportzentrum anlegen	45.300 €	B - Mittelfristig
79	NR 22	Ostring	955 m	Erbach	teilweise Fahrbahnrandparken,	nach Bedarf RV-Linksabbiegen von Dürerstr. sichern, Radwegführung in Richtung Robert-Bosch-Straße beschildern, RV auf Fahrbahn und Signalisierung in LSA-Zufahrt Robert-Bosch-Straße integrieren	-	7.600 €	B - Mittelfristig

Ifd.Nr	RoutenNr	Teilstrecke	Länge	Stadtbereich	Bestandsmangel	Maßnahmenvorschlag	Alternativvorschlag	Kostenschätzung	Umsetzungsfrist
80	NR 23	Berliner Straße von Kaiserlauterer Straße bis Höhe Michelin	420 m	Bruchhof	mehrere Einfahrten in Folge, Furtmarkierung mit Erneuerungsbedarf, teilweise fehlende Beleuchtung	vorh. Geh-/Radweg auf 3m Breite ausbauen, fahrbahnahe Überfahrten anlegen und in Rot markieren	-	38.920 €	B - Mittelfristig
81	NR 23	Berliner Straße von Michelin bis Robert-Bosch-Straße	1020 m	Erbach	mehrere Einfahrten in Folge, Furtmarkierung mit Erneuerungsbedarf, teilweise fehlende Beleuchtung	vorh. Geh-/Radweg auf 3m Breite ausbauen, fahrbahnahe Überfahrten anlegen und in Rot markieren	Markieren von Schutz-/Radfahrstreifen und Beschilderung Gehweg-Rad frei als duales	85.470 €	A - Kurzfristig
82	NR 23	Berliner Straße von Robert-Bosch-Straße bis Dürerstraße	520 m	Erbach	fehlende Radführung in den LSA-Knotenzufahrten, mehrere Einfahrten in Folge, Furtmarkierung mit Erneuerungsbedarf, teilweise fehlende Beleuchtung	Fahrbahnrückführung in den LSA-Knotenzufahrten und ARAS einrichten, Querungsstelle mit HR11 radverkehrsgerecht ausbauen und beleuchten	Umbau des LSA-Knotens in einen kleinen KVP prüfen	65.340 €	A - Kurzfristig
83	NR 23	Berliner Straße von Dürerstraße bis Spandauer Straße	380 m	Erbach	Furtmarkierung mit Erneuerungsbedarf, fehlende Radführung auf der Fahrbahn,	beidseitige Schutzstreifen anlegen und Gehweg-Rad frei beschildern, fahrbahnahe Radwegfurt an Spandauer Str. markieren, Radführung in Knotenzufahrt Spandauer Str. auf der Fahrbahn	Seitenraum erweitern auf 3 m Breite und fahrbahnbegleitende Radführung beschildern	15.690 €	B - Mittelfristig
84	NR 23	Berliner Straße von Spandauer Straße bis KVP	665 m	Erbach	fehlende Radführung in den KVP-Zufahrten, mehrere Einfahrten in Folge, Furtmarkierung mit Erneuerungsbedarf, teilweise fehlende Beleuchtung	Überfahrten im Verlauf Berliner Str. fahrbahnahe in Rot markieren, Duale Radführung am KVP Charlottenburger Str. (siehe HR 31)	-	26.600 €	B - Mittelfristig
85	NR 23	Berliner Straße von KVP bis Bexbacher Straße	660 m	Erbach	wechselnde Seitenraumbreite, Hecken im Fahrbereich, mehrere Einfahrten in Folge, Furtmarkierung mit Erneuerungsbedarf,	Zufahrtsbereich Berliner Straße anpassen und Radführung Ri. Stadtmitte optimieren, nach Bedarf zus. Querungsinsel am Beginn der Aufweitung zum B423-Parallelweg herstellen, Alternativverbindung zw. Berliner Str. und Saqaner Str. und	-	42.400 €	B - Mittelfristig
86	NR 24	Lappentascher Straße von Cranachstraße bis Zillestraße	115 m	Erbach	fehlende Radführung auf der Fahrbahn,	von Cranachstraße bis Zillestraße beidseitige Schutzstreifen markieren, nach Bedarf 30 km/h anordnen, Routenführung wegweisen (NR 24)	30 km/h anordnen	4.430 €	C - Langfristig
87	NR 24	Zillestraße	345 m	Erbach	keine Probleme	Kreuzungsbereich Dürerstr./Hasenackerstr./Rupprechtstr. nach Bedarf auf 30 km/h beschränken	-	500 €	C - Langfristig
88	NR 24	Hasenackerstraße	1010 m	Erbach	Bäume, Parken, zulässige Geschwindigkeit 50 km/h, keine Radführung auf der Fahrbahn,	Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränken	-	1.250 €	C - Langfristig
89	NR 25	Bexbacher Straße	3470 m	Homburg Mitte	fehlende gesicherte Querung der B 423 zum Lappentascher Hof, fehlende Anpassung der LSA-Signalisierung für den Radquerverkehr,	Signalgesicherte Radquerung Berliner Str. zum Radweg B 423 beibehalten, Signalisierte Radquerung der B 423 Richtung Am Zunderbaum einrichten und anschließend Radbahnrückführung, Anschluss der Radquerungsfurt an	ergänzend: Radquerungen in LSA-Schaltung optimieren	26.900 €	B - Mittelfristig
90	NR 25	Zum Lappentascher Hof von B423 bis am Vierherrenwald	225 m	Homburg Mitte	Lkw-Verkehr im Gewerbebereich, teilweise schlecht erkennbare Markierungen	Radwegmarkierung erneuern, getrennten Rad-/Gehweg vor Aufparken schützen, Radweganschluss an Bexbacher Straße verbessern	30 km/h zwischen Bexbacher Str. und Vierherrenwald	11.500 €	C - Langfristig
91	NR 31	Heidebruchstraße von Schwarzer Weg bis Kaiserslauterer Straße	695 m	Bruchhof	keine Probleme	Einmündungsbereich radverkehrsgerecht markieren, keine weiteren Maßnahmen erforderlich	-	2.000 €	B - Mittelfristig
92	NR 31	Heidebruchstraße von Sickinginger Straße bis Alleestraße	315 m	Sanddorf	keine Probleme	keine bauliche und verkehrliche Maßnahme erforderlich	Zielwegweisung für Alltagsradverkehr aufstellen	nn	-
93	NR 32	Wegeverbindung Bechhofen - Bruchhof über Kehrberg	2160 m	Bruchhof	schlechter Oberflächenbelag, fehlende Beleuchtung	Verbindung mit Planung der Verbandsgemeinde Zweibrücken und des Saarpfalz-Kreises abstimmen, Wegweisung für Routenverbindung NR 32 aufstellen	-	nn	B - Mittelfristig

Ifd.Nr	RoutenNr	Teilstrecke	Länge	Stadtbereich	Bestandsmangel	Maßnahmenvorschlag	Alternativvorschlag	Kostenschätzung	Umsetzungsfrist
94	NR 33	Wegeverbindung Bechhofen - Sanddorf über Tennisanlage	570 m	Sanddorf	-, schlechter Oberflächenbelag, fehlende Beleuchtung	Verbindung mit Planung der Verbandsgemeinde Zweibrücken und des Saarpfalz-Kreises abstimmen, Wegweisung für Routenverbindung NR 33 aufstellen	-	nn	C - Langfristig
95	NR 34	Sickinge Straße von Heidebruchstr. bis Abzweig Tennisanlage	745 m	Sanddorf	beidseitiges Längsparken am Fahrbahnrand , ,	nach Bedarf 30 km/h anordnen und Überfahrten in Rot markieren, nach Bedarf Linksabbiegen Ri. Tennisanlage durch Markierung verdeutlichen, Wegweisung für Radroute NR 33 aufstellen	Gehweg-Rad frei ermöglichen	6.900 €	C - Langfristig
96	NR 34	Sickinge Straße von Heidebruchstr. bis Ortseingang	1040 m	Sanddorf	Gehwege nicht freigegeben, Querung am Ortseingang ohne Sicherung, fehlende Fahrbahnführung und Furtmarkierung,	nach Bedarf beidseitige Piktogrammspur markieren, nach Bedarf 30 km/h anordnen	Gehweg-Rad frei ermöglichen	5.680 €	B - Mittelfristig
97	NR 34	L 215 zwischen Sanddorf und L 120 Käshofer Str.	1000 m	Sanddorf	fehlende Rückführung und Überquerungssicherung, unzureichende Kennzeichnung von Überfahrten, fehlende Beleuchtung	Radquerung am Ortsanfang Sanddorf zum einseitigen Radweg verdeutlichen, Radquerung östlich Käshofer Straße markieren, an Querungsstellen ortsfeste Beleuchtung aufstellen/verbessern	Querungsstellen in beiden Übergangsbereichen baulich herstellen	27.000 €	B - Mittelfristig
98	NR 34	L 120 Karlsbergstr. von Käshofer Str. bis Brunnenstr.	570 m	Homburg Mitte	anderer Radfahrstreifen durch Parkverkehr belegt, fehlende beidseitige Radführung auf der Fahrbahn, 50 km/h zulässige Geschwindigkeit,	Knotenbereich Brunnenstraße für Radführung auf der Fahrbahn ummarkieren, beidseitige Schutzstreifen einrichten und Überfahrten in Rot markieren, nach Bedarf Bewohnerparken auf der Fahrbahn unterbinden	-	29.520 €	B - Mittelfristig
99	NR 34	Karlsbergstraße von Schloßberg-Höhen-Straße bis L120	645 m	Homburg Mitte	erhöhter Werksverkehr der Karlsberg Brauerei, 50 km/h Höchstgeschwindigkeit,	30 km/h anordnen , Parken einseitig mit Aufparken markieren, alternativ: Randparken nach Bedarf verbieten	Gehweg (eine Seite) auf 2,0 - 2,5m rückbauen, beidseitigen Schutzstreifen (≥1,25m) prüfen	6.480 €	B - Mittelfristig
100	NR 34	Karlsbergstraße von Eisenbahnstraße bis Schloßberg-Höhen-Straße	215 m	Homburg Mitte	runde Schwellen ,	Radführung gegen die Einbahnstraßenrichtung ermöglichen, Radverkehr in Gegenrichtung zur Einbahnstraßenausfahrt verdeutlichen , Einbahnstraße für RV in Gegenrichtung beschildern	-	3.500 €	B - Mittelfristig
101	NR 34	Eisenbahnstraße von Karlsbergstraße bis Talstraße	130 m	Homburg Mitte	Gemeinsame Verkehrsführung mit Fußgängern in FGZ,	Fußgängerzone für Radverkehr in beiden Richtungen freigeben	evtl. FGZ-Freigabe für Radverkehr auf bestimmte Zeitfenster einschränken	300 €	B - Mittelfristig
102	NR 1	Mainzer Straße von Kaiserlauterer Straße bis Richard-Wagner-Straße	955 m	Homburg Mitte	Schilder, Mülltonnen, Bäume, fehlende Radführung auf der Fahrbahn ,	Beschilderung Gehweg-Rad frei beibehalten, beidseitige Schutz-/Radfahrstreifen markieren, Überfahrten in Rot markieren	-	49.280 €	B - Mittelfristig
103	NR 41	Mainzer Straße von Richard-Wagner-Straße bis Eisenbahnstraße	265 m	Homburg Mitte	LSA-Schaltung ohne RV-Anpassung, ungünstige Radführung an der Querung Sieberstraße bzw. Am Mühlgraben,	Beschilderung getrennter Rad-/Gehweg aufheben, beidseitige Piktogrammspur markieren, Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen	30 km/h anordnen	2.710 €	B - Mittelfristig
104	NR 41	Kaiserstraße	645 m	Homburg Mitte	Parken, wechselnde Gehwegbreite, fehlende Überfahrtmarkierungen, kein RV-Linksabbieger in die Umlandstr.,	bis Einmündung Umlandstraße 30 km/h anordnen, Piktogrammspur markieren zum Verdeutlichen der Radführung (Route NR 41), Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen	-	2.690 €	C - Langfristig
105	NR 42	Kirchenstraße	125 m	Homburg Mitte	umfahrbare Pforten zw. Kirchenstr. und Schwesternhausstr., schlecht befahrbarer Pflasterbelag und kurze Steilheit,	Pflasterbelag ca. 2,5 m breit mit Asphaltdecke für das Befahren mit Fahrrädern verbessern, umfahrbare Pforten am Beginn Schwesternhausstr. deutlich markieren, Wegweisung für Radroute NR 42 aufstellen	-	26.850 €	C - Langfristig
106	NR 42	Schwesterhausstraße	160 m	Homburg Mitte	Parkverkehr auf der Fahrbahn, kurze Steilheit bis Obere Allee,	Auffangstreifen vor Anschluss Obere Allee markieren, Schutzstreifen bergauf markieren, Randparken zwischen Obere Allee und Lagerstraße verbieten	-	4.940 €	C - Langfristig
107	NR 43	Untere Allee von Kirrberger Straße bis Robert-Koch-Straße	260 m	Homburg Mitte	beidseitiges Längsparken am Fahrbahnrand , Kfz-Verkehr mit zulässiger Geschwindigkeit 50 km/h,	Fahrradstraße mit "Anlieger und ÖPNV frei" mit Einbahnverkehr, alternativ: Einbahnstraße mit Radfahrstreifen	Routenabschnitt in quartiersbezogene Fahrradzone integrieren	6.000 €	A - Kurzfristig

Ifd.Nr	RoutenNr	Teilstrecke	Länge	Stadtbereich	Bestandsmangel	Maßnahmenvorschlag	Alternativvorschlag	Kostenschätzung	Umsetzungsfrist
108	NR 43	Obere Allee von Germanenstraße bis Kirrberger Straße	380 m	Homburg Mitte	Längsparkstreifen linksseitig, schmale Restfahrbahn, schlechter Fahrbahnbelag,	Fahrradstraße mit "Anlieger und ÖPNV frei" mit Einbahnverkehr, alternativ: Einbahnstraße mit Schutzstreifen	Rutenabschnitt in quartiersbezogene Fahrradzone integrieren	3.000 €	A - Kurzfristig
109	NR 43	Untere Allee von Robert-Koch-Straße bis Ringstraße	420 m	Homburg Mitte	Parkverkehr auf der Fahrbahn, ,	Fahrradstraße bis Einmündung Amselstraße fortführen, alternativ: Einbahnstraße mit Schutzstreifen	-	1.000 €	B - Mittelfristig
110	NR 43	Kraepelinstraße	470 m	Homburg Mitte	keine Probleme	keine Maßnahme erforderlich	-	nn	-
111	NR 43	Wegeverbindung Rabenhorst bis Eckstr. Kirrberg	1270 m	Homburg Mitte	Schranke, schlecht befahrbare Oberfläche, teils Belagschäden, fehlende Beleuchtung	abschnittweise Deckenerneuerung erforderlich, Beleuchtung im Verbindungsbereich aufstellen, Schrankenumfahrbarkheit sicherstellen	-	118.000 €	B - Mittelfristig
112	NR 44	Am Forum von Saarbrücker Str. bis Zweibrücker Str.	575 m	Homburg Mitte	mehrere Ein-/Ausfahrten, fehlende Fahrbahnführung und Furtmarkierung,	mögliche ein-/beidseitige Schutzstreifenmarkierung abstimmen, nach Bedarf abschnittsweise 30 km/h anordnen, nach Bedarf Piktogrammspur markieren	beidseitigen Schutzstreifen markieren (mind. 1,25m mit baulicher Seitranmanpassung im	16.000 €	B - Mittelfristig
113	NR 44	Zweibrücker Straße von Entenweiherstr. bis Untere Allee	250 m	Homburg Mitte	keine Gehwegfreigabe, Bäume, teilweise eingeschränkte Seitenraumbefahrbarkeit,	beidseitige Schutzstreifen anlegen, Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen, Radführung im LSA-Knoten Zweibrücker Str. signalisieren	-	19.860 €	B - Mittelfristig
114	NR 44	Zweibrücker Straße von Mini-KVP bis Saarbrücker Straße	150 m	Homburg Mitte	Längsparken am linken Einbahnstraßenrand, fehlende Kennzeichnung der Radführung in Gegenrichtung,	Einbahnstraße in Gegenrichtung bereits geöffnet, Längsparken am linken Fahrbahnrand regulieren/nicht zulassen, Ein-/Ausfahrt mit Radverkehr in Gegenrichtung verdeutlichen (bereits erfolgt)	-	1.000 €	B - Mittelfristig
115	NR 44	Gerberstraße von Talstraße bis Schanzstraße	150 m	Homburg Mitte	Parkplatzeinfahrt, ,	zusätzlich ggf. Piktogrammspur beidseitig markieren	-	500 €	B - Mittelfristig
116	NR 44	Gerberstraße von Schanzstraße bis Saarbrücker Straße	150 m	Homburg Mitte	nicht geöffnete Einbahnstraße, ,	Einfahrt entgegen der Einbahnstraße durch Markierung sichern, Einbahnstraße in Gegenrichtung öffnen	-	1.350 €	B - Mittelfristig
117	NR 45	Virchowstraße von Kirrberger Straße bis Schützensrae	895 m	Homburg Mitte	keine Probleme	Aufstellung auf der Fahrbahn im Anschluss Kirrberger Straße verdeutlichen, Routenverlauf durch Wegweisung verdeutlichen, zwischen Kirrberger und Fridastraße keine weitere Maßnahme erforderlich	-	900 €	B - Mittelfristig
118	NR 5	Friedastraße von Virchowstraße bis Ringstraße	265 m	Homburg Mitte	keine Probleme	Anschluss Ringstraße mit fahrbahnintegrierter Radführung, an Straßenüberfahrten Radführung mit Radpiktogramm verdeutlichen, Routenverlauf durch Wegweisung verdeutlichen	-	1.820 €	B - Mittelfristig
119	NR 45	Ringstraße von Kirrberger Straße bis Lindenstraße	335 m	Homburg Mitte	Bäume mit Erhöhung/Schwellen, fehlende Überfahrten,	Beschilderung gem. Geh-/Rad aufheben, Radverkehr auf der Fahrbahn führen gem. Planungsvorschlag, Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen	-	14.520 €	B - Mittelfristig
120	NR 45	Akazienweg von Ringstraße bis Cappelallee	460 m	Homburg Mitte	keine Probleme	Anschluss Ringstraße mit fahrbahnintegrierter Radführung, Fahrradstraße mit Anlieger frei einrichten, Gehweg zwischen Kirschbaumstraße und Cappelallee öffnen für Radverkehr, Routenführung wegweisen (NR 45)	-	4.660 €	B - Mittelfristig
121	NR 45	Warburgring von Cappelallee bis Verbindung Ertenweg	630 m	Homburg Mitte	Verkehrinseln, ,	Route NR 45 in quartiersbezogene Fahrradzone 'Birkensiedlung' integrieren, umfahrbare Poller deutlich markieren, Routenführung wegweisen (NR 45)	-	4.300 €	B - Mittelfristig

Ifd.Nr	RoutenNr	Teilstrecke	Länge	Stadtbereich	Bestandsmangel	Maßnahmenvorschlag	Alternativvorschlag	Kostenschätzung	Umsetzungsfrist
122	NR 45	Ulmenweg mit Warburgring bis Zweibrücker Straße	255 m	Homburg Mitte	schlechte Oberfläche, ,	Radführung im Kreuzungsbereich Zweibrücker Straße auf der Fahrbahn, Signalisierung an fahrbahnintegrierte Radführung anpassen, Routenführung wegweisen (NR 45)	-	21.170 €	B - Mittelfristig
123	NR 45	Neue Industriestraße von Querung Saarlandradweg bis B423	275 m	Homburg Mitte	Unterführung B 423 als Anschluss zur Birkensiedlung, fehlende Kennzeichnung der Überfahrten, fehlende Beleuchtung in Unterführung	Linksabbiegen in Kardinal-Wendel-Straße sichern, Routenführung wegweisen (NR 45), nach Bedarf 30 km/h im Anschlussbereich Johanneum anordnen	-	2.000 €	B - Mittelfristig
124	NR 45	Kardinal-Wendel-Straße	330 m	Homburg Mitte	Pkw- und Bus-Schulverkehr,	einseitiger Schutzstreifen in Richtung Johanneum, ggf. Seitenraum anpassen, Gehweg - Rad frei in Gegenrichtung beibehalten	Fahrbahn-/Seitenraumaufweitung und beidseitigen Schutzstreifen anlegen	7.900 €	B - Mittelfristig
125	NR 46	Entenweiher-/Zweibrücker Str. von Ringstr. bis Saarbrücker Str.	775 m	Homburg Mitte	schlechte Anpassung der LSA-Schaltung an RV-Belange, fehlende/erneuerbare Überfahrt- und Furtmarkierungen,	separate Radführung beibehalten, Radfurten ohne Zwischenhalte in Signalisierung einpassen, Grundstückzufahrten nach Bedarf in Rot markieren	Fahrbahnbreite/Fahrstreifen für Kfz-Verkehr reduzieren und geschützten RfS anlegen	20.000 €	A - Kurzfristig
126	NR 46	Zweibrücker Str. von Ringstr. bis Neue Industriestr.	845 m	Homburg Mitte	fehlende Sicherung der Querung Cappelallee, teilweise fehlende Beleuchtung	Radführung im Seitenraum/über separate Wegverbindung beibehalten, Radquerung Cappelallee nach Bedarf Markierung erneuern, fahrdynamische Eckausrundung für frei geführten Rechtsabbieger an Radquerung anpassen	großen Einfahrtstrichter zurückbauen und Mittelinsel als Querungshilfe einbauen	3.100 €	B - Mittelfristig
127	NR 46	B 423 Zweibrücker Str. - Einöder Str. von Neue Industriestr. bis Ortseingang Schwarzenbach	1340 m	Schwarzenbach	teilweise fehlende Beleuchtung	Beleuchtung abschnittsweise verbessern, Querungsstelle Höhe Ortseingang besser beleuchten, Schutzstreifen ab Alte Reichsstraße in Ri. Homburg bis Querungsstelle, in Gegenrichtung Radpiktogramme markieren	-	37.710 €	B - Mittelfristig
128	NR 47	Neue Industriestraße von Jägerhausstraße bis Querung Saarlandradweg	765 m	Homburg Mitte	erhöhter Lkw-Verkehr, fehlende Überfahrtmarkierungen, teilweise fehlende Beleuchtung	Benutzungspflicht mit Z240 bzw. Z241 aufheben, beidseitige Markierung von Schutz-/Radfahrstreifen, Überfahrten in Rot markieren, Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen	-	33.560 €	C - Langfristig
129	NR 48	Blieskasteler Straße von Beeder Straße bis Remigiusstraße	460 m	Beeden	Bordsteine, Randparken, fehlende Kennzeichnung an Einfahrten, fehlende Fahrbahnradführung,	wg. geringer Fahrbahnbreite Piktogrammspur beidseitig markieren, Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen	-	4.480 €	B - Mittelfristig
130	NR 48	L217 Beeder Straße	580 m	Homburg Mitte	Schilder, Parken, Bäume, erhöhter Werksverkehr, fehlende Fahrbahnradführung, 50 km/h zulässige Geschwindigkeit,	einseitiger schmaler Gehweg aufheben und Fahrbahn um 50 cm verbreitern, beidseitiger Schutzstreifen anlegen, 30 km/h für Lkw	Radfahrstreifen nach Saarbrücker Straße markieren und gem. Geh-/Radweg in Gegenrichtung	40.980 €	B - Mittelfristig
132	NR 48	Richard-Wagner-Straße von B423 bis Saarbrücker Straße	480 m	Homburg Mitte	beidseitiges Längsparken am Fahrbahnrand, fehlende Radführung auf der Fahrbahn,	30 km/h anordnen und Piktogrammspur beidseitig markieren, Straßenüberfahrten in Rot und Aufstellfläche an LSA-Kreuzung markieren, Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen	-	14.360 €	B - Mittelfristig
133	NR 48	Richard-Wagner-Straße von Robert-Bosch-Straße bis B423	760 m	Homburg Mitte	Überfahrten an Einmündungen und Einfahrten besser kennzeichnen,	Beschilderung mit getrennten Rad-/Wegen beibehalten, Überfahrten in Rot markieren, Wegweisung im Bereich Bahnhof verdichten	-	15.200 €	B - Mittelfristig
134	NR 49	Pirminiusstraße - Ziegelhütte von Blieskasteler Str. bis Kraftwerkstraße	890 m	Beeden	fehlende schützte Radführung auf der Fahrbahn,	Schutz-/Radfahrstreifen beidseitig markieren, nach Bedarf Längsparken auf Radführung abstimmen	30 km/h durchgängig anordnen	15.910 €	B - Mittelfristig
135	NR 49	Pirminiusstraße von Remigiusstraße bis Blieskasteler Straße	150 m	Beeden	fehlende Radführung auf der Fahrbahn und in Knotenzufahrten,	Fahrbahnintegrierte Radführung mit Schutzstreifen, Linksabbiegen in Knotenbereichen sichern	-	9.490 €	B - Mittelfristig
136	NR 51	Saarland-Radweg - Verbindung Mastauweg	1440 m	Schwarzenbach	Brückenbau-/Unterführungswerke, Fahrbahnerneuerungsbedarf in Teilflächen, fehlende Beleuchtung	Teilflächen der Verbindung Mastauweg erneuern, nach Bedarf ortsfeste Beleuchtung aufstellen	-	11.000 €	C - Langfristig

Ifd.Nr	RoutenNr	Teilstrecke	Länge	Stadtbereich	Bestandsmangel	Maßnahmenvorschlag	Alternativvorschlag	Kostenschätzung	Umsetzungsfrist
137	NR 51	Saarland-Radweg von Mastauweg bis L 111 Bierbacher Str.	1060 m	Schwarzenacker	Brücken-/Unterführungsbauwerke, , fehlende Beleuchtung	nach Bedarf Deckenerneuerung durchführen, nach Bedarf stationäre Beleuchtung aufstellen	-	12.000 €	C - Langfristig
138	NR 51	Saarland-Radweg - Verbindung L 111 bis L212 Ri. Ingweiler	1410 m	Ingweiler	Brückenbauwerke, , fehlende Beleuchtung	beide Radwegquerungen mit der L 212 baulich/durch Markierung sichern, Radroutenwegweisung für Nebenroute NR 52 aufstellen	-	80.000 €	C - Langfristig
139	NR 52	Querverbindung Saarland-Radweg - Kieskastr.	250 m	Ingweiler	Blies, Radbrücke erforderlich, derzeit keine Radwegverbindung,	Neubau einer Radverbindung mit Radbrücke über die Blies, Radroutenwegweisung für Nebenroute NR 52 aufstellen	-	180.000 €	C - Langfristig
140	NR 52	Kieskastr. zwischen Bahnbrücke und L 212	640 m	Ingweiler	fehlende Beschilderung, Benutzbarkeit der Bahnbrücke klären, schlechte Oberfläche, teilweise fehlende Beleuchtung	nach Bedarf Deckenerneuerung durchführen, keine weiteren Maßnahmen erforderlich	-	10.000 €	C - Langfristig
141	NR 53	L212 von Saarland-Radweg bis Abzweig Wörschweilerstr. in Ingweiler	305 m	Ingweiler	Brücken-/Unterführungsbauwerke, fehlende Querungshilfe zum Saarland-Radweg, unübersichtlicher Straßenverlauf ohne Fahrbahnradführung, fehlende Beleuchtung	Zweirichtungs-Radweg straßenbegleitend ab Saarland-Radweg bis Ortseingang und Querungsstelle ausbauen, Linksabbiegen zur Kieskastr. sichern, Radroutenwegweisung für Nebenroute NR 52 aufstellen	-	94.150 €	B - Mittelfristig
142	NR 53	Wörschweilerstraße	200 m	Ingweiler	fehlende Sicherung für RV-Linksabbieger, schlechter Belag,	Linksabbiegen in Wörschweilerstraße sichern	-	1.800 €	B - Mittelfristig
143	NR 53	Raiffeisenstraße	825 m	Einöd	teilweise fehlende Beleuchtung	keine Maßnahme erforderlich	-	nn	-
144	NR 54	Webenheimer Straße	575 m	Einöd	schlechte Nutzbarkeit durch Überschreiten der zulässigen 50 km/h, fehlende Radführung auf der Fahrbahn und für RV-Linksabbieger, fehlende Beleuchtung	Radführung auf der Fahrbahn im Anschlussbereich verdeutlichen, Verkehrsspiegel und ortsfeste Beleuchtung zur Sicherung aufstellen, Ausweichstrecke über Feldwegverbindung bewegeweisen	-	9.000 €	C - Langfristig
145	NR 54	Feldwegverbindung Ernstweilerstraße	575 m	Einöd	fehlende Bahnüberführung im Anschlussbereich Ernstweilerstraße, derzeit keine Radwegverbindung, fehlende Beleuchtung	Neubau einer Radbrücke zwischen Feldweg und Ernstweilerstraße, nach Bedarf Deckenerneuerung an dem vorh. Feldweg	-	1.009.000 €	C - Langfristig

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Jägersburg	Maßnahmen-Nr.	001
Straßen-/Netzabschnitt	Saarpfalz-Straße von Waldmohr bis Ortseingang	Routen:	HR11
Abschnittlänge (m)	575	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	sehr gering
		Kfz-Belastung	mittel

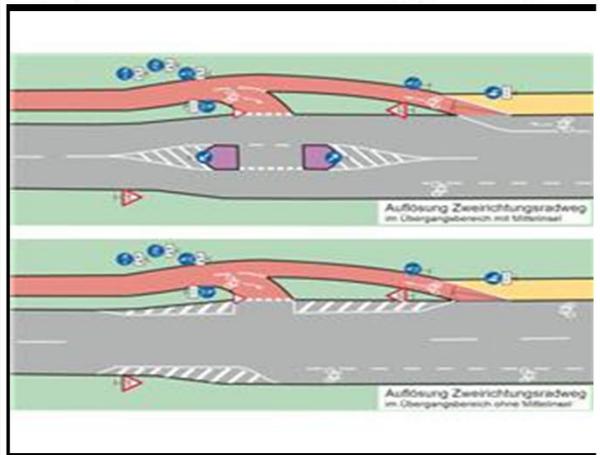
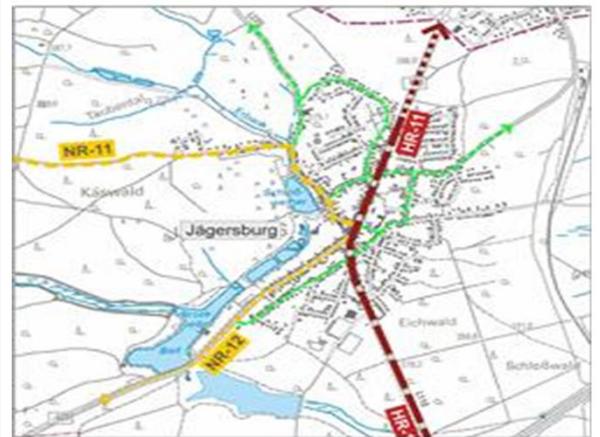
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,50 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Gehweg - Rad frei Ri. 2: -
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	eingeschränkte Radführung auf freigegebenem Gehweg
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

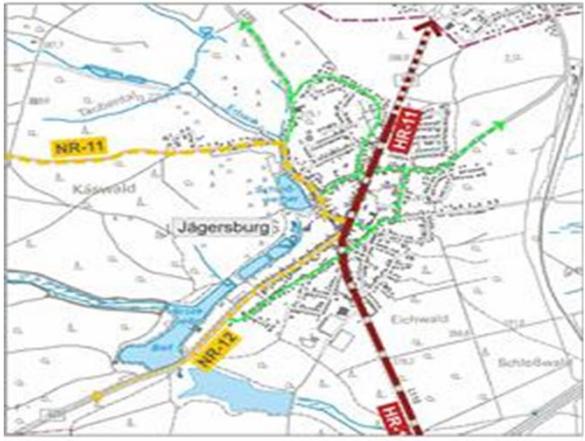
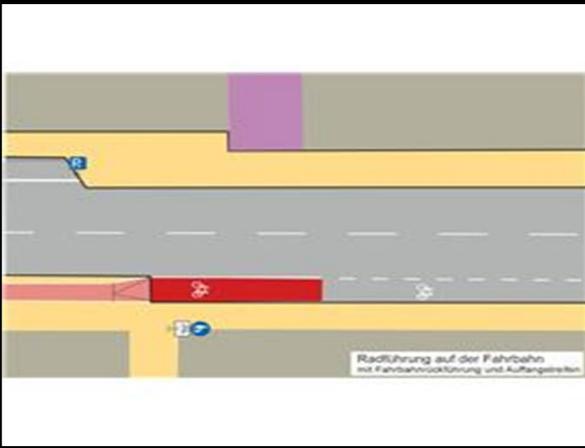
Routenabschnitt	HR11
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Querungsinsel mit/ohne Mittelinsel
Maßnahme 2	stationäre Beleuchtung aufstellen
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 53.500 EUR



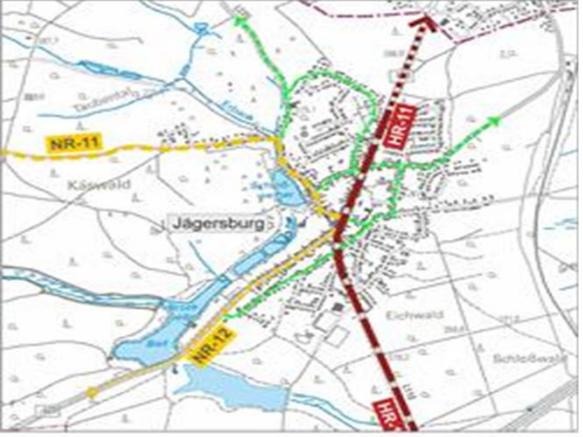
Bemerkung Stationäre Beleuchtung der Radwegquerung für ganzjährige Benutzung an Hauptroute erforderlich

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 1
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Jägersburg Saarpfalz-Straße von Ortseingang bis Schloßstraße 650 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">002</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR11</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Hauptverkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">sehr gering</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	002	Routen:	HR11	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße	Steigung/Gefälle	sehr gering	Kfz-Belastung	mittel
Maßnahmen-Nr.	002											
Routen:	HR11											
Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	sehr gering											
Kfz-Belastung	mittel											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
Bemerkung		Teilabschnitt der zentralen Nord-Süd-Radachse										

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Jägersburg Saarpfalz-Straße von Schloßstraße bis L118 80 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">003</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR11</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Hauptverkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">hoch</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	003	Routen:	HR11	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	hoch
Maßnahmen-Nr.	003											
Routen:	HR11											
Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	hoch											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 7,50 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mindestbreite erreicht fehlende Radführung (Netzlücke), Parken, Bäume nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR11 Hauptroute / Vorrangstrecke beidseitige Schutzstreifen, Anpassung an Bestand Überfahrten markieren alternativ: 30 km/h anordnen und Nutzung 'anderer Radwege' sichern Maßnahmenvorschlag ggf. Längsparken aufheben A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 3.000 EUR										
Bemerkung		  										

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 3
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Jägersburg	Maßnahmen-Nr.	004
Straßen-/Netzabschnitt	L118 Saarpfalz-Straße von B 423 bis Ortseingang	Routen:	HR11
Abschnittlänge (m)	530	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch
Bestandsanalyse			
Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts		
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,90 m		
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Schutzstreifen Ri. 2: Mischverkehr		
RVA-Breite nach ERA	Mindestbreite erreicht		
Erschwernis	einseitig fehlende Radführung auf der Fahrbahn, Parken auf dem nicht benutzungspflichtigen anderen Radweg		
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt		
Maßnahmenvorschlag		 	
Routenabschnitt	HR11		
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke		
Maßnahme 1	Querungsstelle Ortseingang ohne Mittelinsel (bereits hergestellt)		
Maßnahme 2	beidseitige Schutzstreifen (Ri. Homburg bereits markiert)		
Maßnahme 3	nach Bedarf an Querungsstelle Beleuchtung verbessern		
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag		
Maßn.alternative	Piktogrammspur Ri. Ortsmitte, nach Bedarf zus. 30 km/h		
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre		
Dringlichkeit	hoch/erhöht		
Kostenaufwand netto	ca. 8.800 EUR		
Bemerkung	Stationäre Beleuchtung der Radwegquerung für ganzjährige Benutzung an Hauptroute erforderlich		

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Reiskirchen	Maßnahmen-Nr.	005
Straßen-/Netzabschnitt	L 118 von Ortseinfahrt Jägersburg bis Steinbachstraße	Routen:	HR11
Abschnittlänge (m)	1480	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch

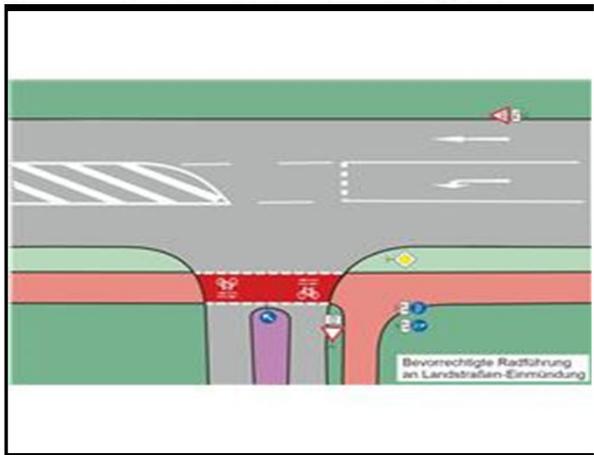
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 6,30 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: -
RVA-Breite nach ERA	Mindestbreite erreicht
Erschwernis	nicht bekannt
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	HR11
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Furtmarkierung Richardstraße für RV-Querverkehr erneuern
Maßnahme 2	ortsfeste Beleuchtung aufstellen/verbessern, Verkehrsspiegel aufstellen
Maßnahme 3	Fahrbahnrückführung in Richardstr. Richtung Ortsmitte
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	nach Bedarf 30 km/h anordnen
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 10.500 EUR



Bemerkung Entscheidungspunkt mit Lenkung des Radverkehrs über Radweg entlang der Robert-Bosch-Straße in Richtung Stadtmitte und über Steinbachstraße zum Stadtteilzentrum Erbach

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 5
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Reiskirchen	Maßnahmen-Nr.	006
Straßen-/Netzabschnitt	Robert-Bosch-Straße von Steinbachstraße bis Grünewaldstraße	Routen:	HR11
Abschnittlänge (m)	630	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	sehr gering
		Kfz-Belastung	hoch

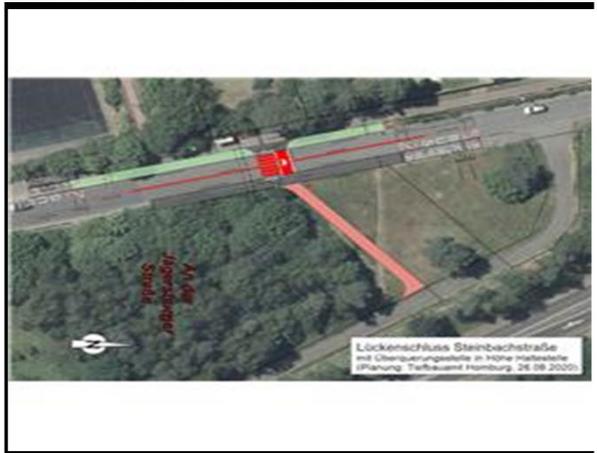
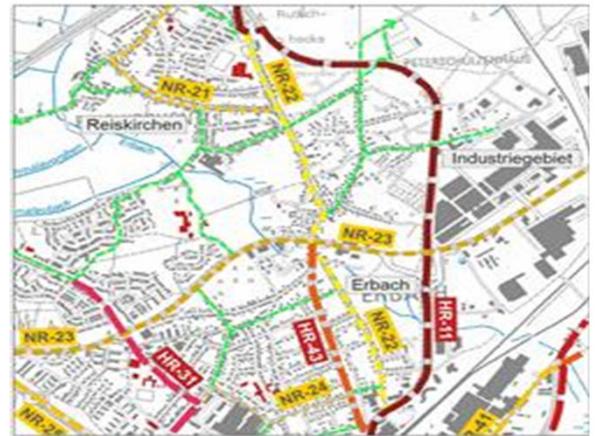
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,80 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: -
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	fehlende Querungssicherung und fehlende Verbindung Steinbachstraße, Pfosten, Unterführung
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	HR11
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	beleuchtete Querungsstelle Steinbachstraße in Höhe Bushaltestellen herstellen
Maßnahme 2	Ausbau Radweg zw. Steinbachstraße und vorh. Radführung
Maßnahme 3	Beleuchtung entlang Radweg Rob.-Bosch-Str. und wegweisende Beschilderung aufstellen/verbessern
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 90.200 EUR



Bemerkung Beleuchtung der Radwegführung für ganzjährige Benutzung der Hauptroutenverbindung wichtig

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 6
		Stand: 03/21

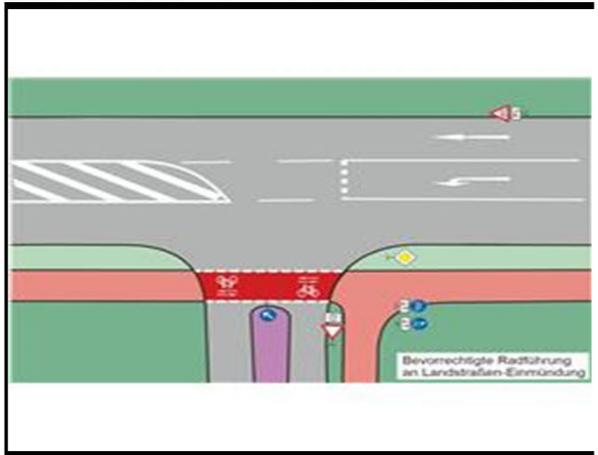
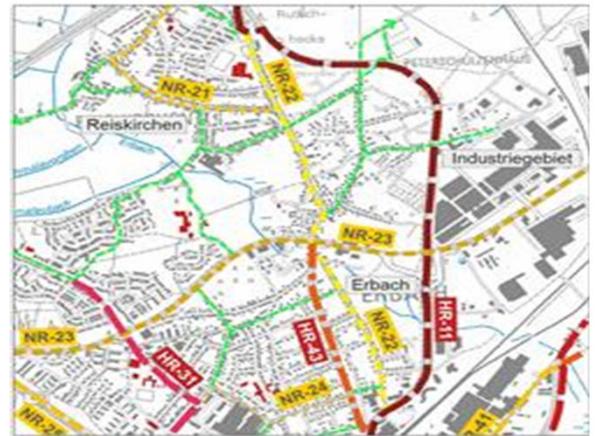
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Erbach	Maßnahmen-Nr.	007
Straßen-/Netzabschnitt	Robert-Bosch-Straße von Grünewaldstraße bis Vogelbacher Weg	Routen:	HR11
Abschnittlänge (m)	670	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	sehr gering
		Kfz-Belastung	hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,60 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: teilw. gem. Geh-Radweg
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	Querungen an untergeordneten Zufahrten, Pfosten, Unterführung
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR11
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Beleuchtung an beiden Querungsstellen und entlang Rob.-Bosch-Str. verbessern
Maßnahme 2	Verkehrsspiegel an beiden Querungsstellen aufstellen
Maßnahme 3	Wegweisende Beschilderung der Geh- /Radbrücke über L118 (Grünewaldstraße)
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Direktführung auf Vogelbacher Weg mit LSA-Signalisierung
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 124.000 EUR



Bemerkung	Stationäre Beleuchtung der Radwegquerung für ganzjährige Benutzung an Hauptroute erforderlich
-----------	---

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 7
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Erbach	Maßnahmen-Nr.	008
Straßen-/Netzabschnitt	Robert-Bosch-Straße von Vogelbacher Weg bis Berliner Straße	Routen:	HR11
Abschnittlänge (m)	620	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	sehr gering
		Kfz-Belastung	hoch

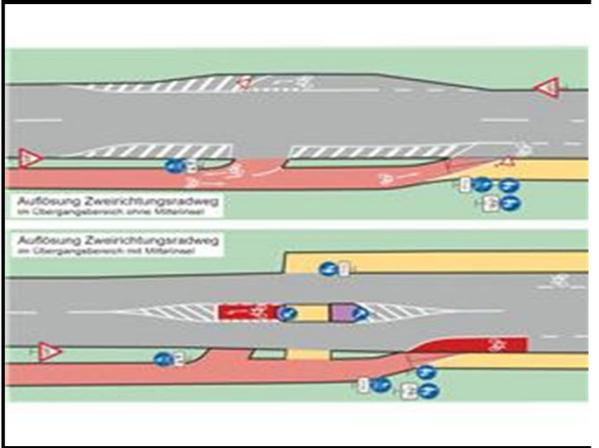
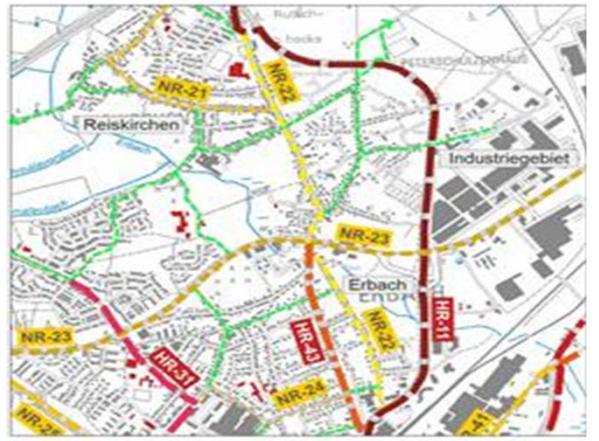
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,80 m
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



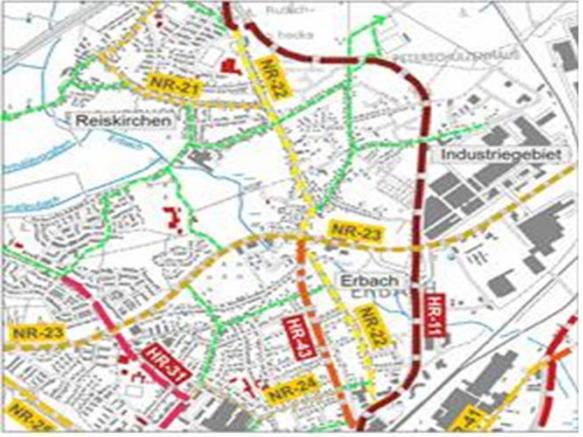
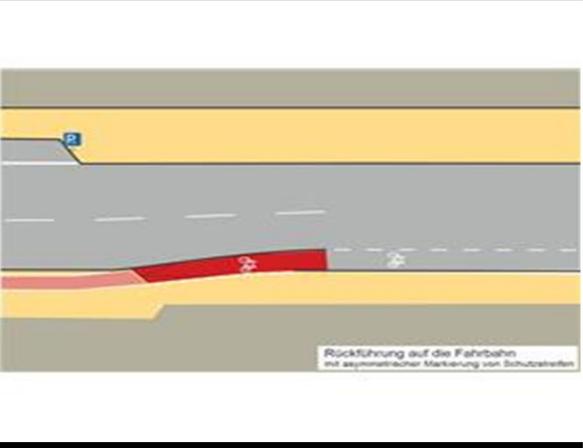
Maßnahmenvorschlag

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 für ganzjährige Benutzung der Haupttroutenverbindung wichtig

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Erbach Robert-Bosch-Straße von Berliner Straße bis Ostring 960 außerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">009</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR11</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Hauptverkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">sehr gering</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">hoch</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	009	Routen:	HR11	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße	Steigung/Gefälle	sehr gering	Kfz-Belastung	hoch	
Maßnahmen-Nr.	009												
Routen:	HR11												
Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße												
Steigung/Gefälle	sehr gering												
Kfz-Belastung	hoch												
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		AR III Regionale RV-Verbindung außerorts mind. 7,30 m Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg Regelbreite erfüllt Häufung Einfahrten, Unterführung, Pfosten nicht bekannt											
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR11 Hauptroute / Vorrangstrecke vor Ostring Radschleuse oder bauliche Rückführung herstellen Radverkehr auf der Fahrbahn in Signalisierung integrieren geschützte Aufstellung für Querung zum einseitigen Radweg Maßnahmenskizze LSA-geschützte Querung zum Radweg A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 30.100 EUR		 									
Bemerkung		Bedeutung des Alltagsradverkehrs durch Fahrbahnführung verdeutlichen											

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Erbach	Maßnahmen-Nr.	010
Straßen-/Netzabschnitt	Robert-Bosch-Straße von Ostring bis Dürerstraße	Routen:	HR11
Abschnittlänge (m)	195	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	sehr gering
		Kfz-Belastung	hoch

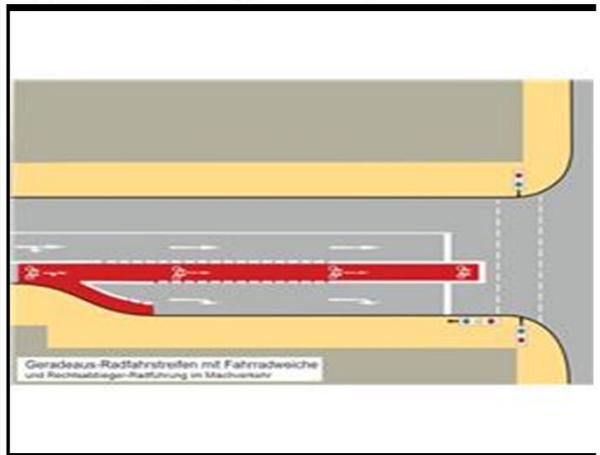
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 18,30 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	geringe RV-Eignung der LSA-gesicherten Querungen
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	HR11
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Radverkehr auf der Fahrbahn in Signalisierung integrieren
Maßnahme 2	Radfahrstreifen bis Erbacher Brücke markieren (Fahrstreifen reduzieren)
Maßnahme 3	Radfahrstreifen in Richtung Berliner Str. markieren (Fahrstreifen reduzieren)
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Schutzstreifen einrichten und duale Radführung ermöglichen
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 19.075 EUR



Bemerkung	Bedeutung des Alltagsradverkehrs durch Fahrbahnführung verdeutlichen
-----------	--

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 10
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	011
Straßen-/Netzabschnitt	Dürerstr. über Erbacher Brücke bis FSA Bahnhofvorplatz	Routen:	HR11
Abschnittlänge (m)	420	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 8,80 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	gemeinsame Rad- und Fußgängerführung im Zweirichtungsverkehr, ungünstige Signalisierung (warten in Fahrbahnmittle)
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR11
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Gemeinsamen Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr nutzen
Maßnahme 2	nach Bedarf Markierung erneuern
Maßnahme 3	nach Bedarf Beleuchtung und Wegweisung verbessern
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	westlichen Brückenbereich um 1- 1,5m auskragen
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 3.600 EUR

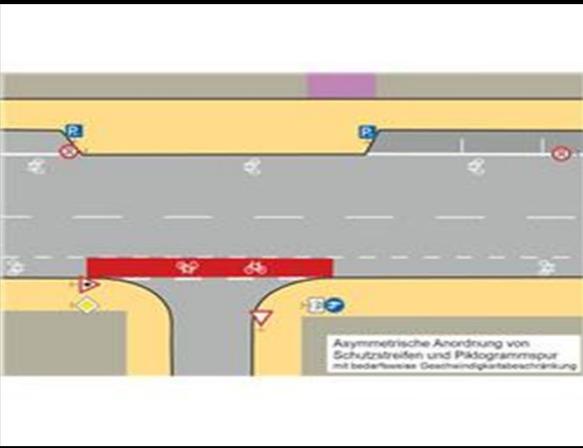


Zweirichtungs-RV im
Brückenbereich sichern

Bemerkung	Engstelle Erbacher Brücke nur mit erheblichem baulichen Erweiterungsaufwand zu beheben
-----------	--

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 11
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Eisenbahnstraße von Sieberstraße bis Richard-Wagner-Straße 120 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">012</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR11</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	012	Routen:	HR11	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	012											
Routen:	HR11											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung ca. 5,0 m Ri. 1: getr. Geh-/Radweg; 2-Richtungsv. Ri. 2: - Mindestbreite erreicht fehlende Querungssicherung nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR11 Hauptroute / Vorrangstrecke Radführung auf der Fahrbahn in Ri. Bahnhof (Schutzstreifen prüfen) alternativ: 30 km/h mit/ohne Piktogrammspur Querführung in Ri. Bahnhof markieren/sichern Maßnahmenskizze Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen FGZ und Richard-W.-Str. A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 2.770 EUR										
Bemerkung		  <p style="font-size: small;">Asymmetrische Anordnung von Schutzstreifen und Piktogrammspur mit bedingter Geschwindigkeitsbeschränkung</p>										
Hohe Bedeutung des Netzabschnittes zwischen Bahnhof und Stadtmitte kann durch das Einrichten einer Fahrradstraße zwischen Richard-Wagner-Straße und FGZ gestärkt werden												

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 12
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	013
Straßen-/Netzabschnitt	Eisenbahnstraße von Talstraße bis Sieberstraße	Routen:	HR11
Abschnittlänge (m)	320	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	ohne Angabe
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Fußgängerzone mit Rad-frei Ri. 2: Fußgängerzone mit Rad-frei
RVA-Breite nach ERA	FGZ
Erschwernis	gemeinsame Rad- und Fußgängerführung im Zweirichtungsverkehr
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR11
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	nach Bedarf weitere Maßnahmen prüfen
Maßnahme 2	-
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	Bewegungsbereich des RV kennzeichnen/begrenzen
Priorität	-
Dringlichkeit	-
Kostenaufwand netto	nach Bedarf

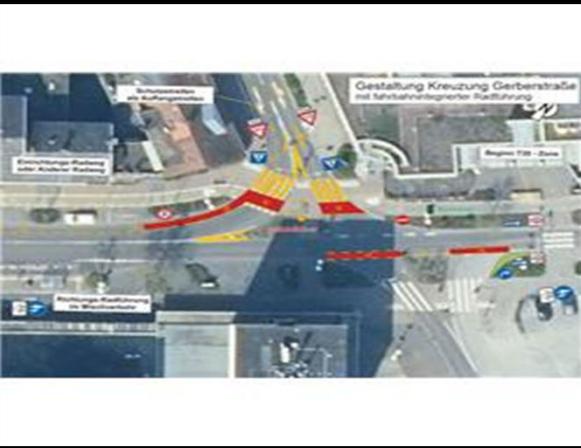


evtl. ergänzende Maßnahmen durchführen

Bemerkung			
-----------	--	--	--

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 13
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Talstraße (Gerberstr.-Eisenbahnstr.) 145 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">014</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR11/HR21/HR12/HR22</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	014	Routen:	HR11/HR21/HR12/HR22	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel
Maßnahmen-Nr.	014											
Routen:	HR11/HR21/HR12/HR22											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	mittel											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung ca. 5,0 m Ri. 1: Zwei-Richtungs Radfahrstreifen Ri. 2: - Breite unterschritten unklare Radführung, fließender und ruhender Pkw-Verkehr erhöht										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR11/HR21/HR12/HR22 Hauptroute / Vorrangstrecke Radführung in T30-Zone auf der Fahrbahn in Einbahnrichtung alternativ: zusätzlich Piktogramme als Hinweis auf Radverkehr Radführung in Gegenrichtung auf Seitenraumradweg Maßnahmenvorschlag Duale Radführung in Richtung Eisenbahnstr. prüfen A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 1.220 EUR										
Bemerkung												
in Verbindung mit der Regelung T30-Zone und Einbahnstraße ist die Richtungstrennung der Richtungströme sinnvoll und eine Einrichtungsradführung im Seitenraum entgegen der Einbahnrichtung sinnvoll												
 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar) Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Anlage 10 Blatt 14 Stand: 03/21										

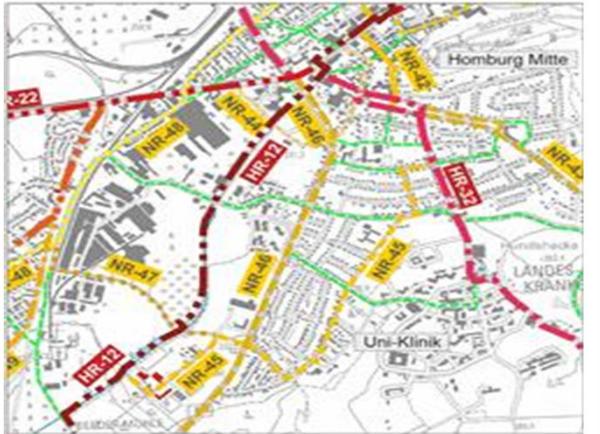
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Talstraße (KVP-Gerberstraße) 150 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">015</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR12/HR22</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	015	Routen:	HR12/HR22	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel
Maßnahmen-Nr.	015											
Routen:	HR12/HR22											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	mittel											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 9,60 m Ri. 1: Zwei-Richtungs Radfahrstreifen Ri. 2: - Breite unterschritten unklare Führung, hohes Quell-/Zielverkehrsaufkommen, Parkvorgänge nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR12/HR22 Hauptroute / Vorrangstrecke Radführung auf der Fahrbahn; 30 km/h in zw. Gerberstr. und KVP anordnen an Einmündung Gerberstr. Radweiche für duale Radführung in Ri. KVP Schutzstreifen in Richtung KVP anlegen Maßnahmenvorschlag Duale Radführung in Richtung Gerberstr. prüfen A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 6.730 EUR										
Bemerkung		im Kreuzungsbereich Gerberstraße mit erhöhtem Unfallpotenzial soll eine Zweirichtungsradverkehrsführung vermieden werden										



RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Am Zweibrücker Tor von KVP bis Mannlichstr. 55 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">016</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR12/HR32</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	016	Routen:	HR12/HR32	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	016											
Routen:	HR12/HR32											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 10,30 m Ri. 1: anderer RVS Ri. 2: anderer RVS Netzlücke, Mischverkehr unsichere Radverkehrsführung in KVP-Zufahrten nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR12/HR32 Hauptroute / Vorrangstrecke Bauliche Anpassung für duale Radführung am KVP Talstraße Auffangstreifen in KVP-Ein- und Ausfahrt beidseitige Radfahr-/Schutzstreifen Maßnahmenvorschlag Duale Radführung nach Möglichkeit zulassen A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 101.800 EUR										
Bemerkung		für die Radführung am KVP Talstraße wird eine duale Radführung mit umlaufender Radwegführung und Radverkehr auf der Kreisfahrbahn favorisiert										



RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	017
Straßen-/Netzabschnitt	Am Rathaus/ Parkplatz	Routen:	HR12
Abschnittlänge (m)	355	Straßennetzfunktion	Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

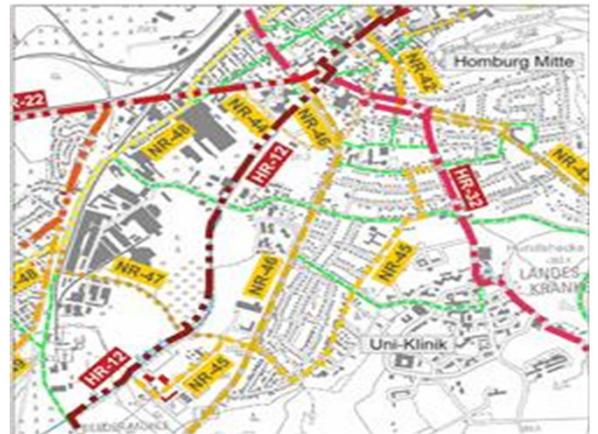
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	ohne Angabe
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: anderer Radweg Ri. 2: anderer Radweg
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	unklare Radführung und fehlende Kennzeichnung der Überfahrten, Parkverkehr
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	HR12
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	keine bauliche oder markierungstechn. Maßnahme kurzfristig erforderlich
Maßnahme 2	-
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	Radbefahrbarkeit der Fläche verbessern
Priorität	-
Dringlichkeit	-
Kostenaufwand netto	nach Bedarf



kurzfristig keine Maßnahme
erforderlich

Bemerkung

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	018
Straßen-/Netzabschnitt	Am Stadtbad von Am Forum bis Entenmühlstaße	Routen:	HR12
Abschnittlänge (m)	495	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

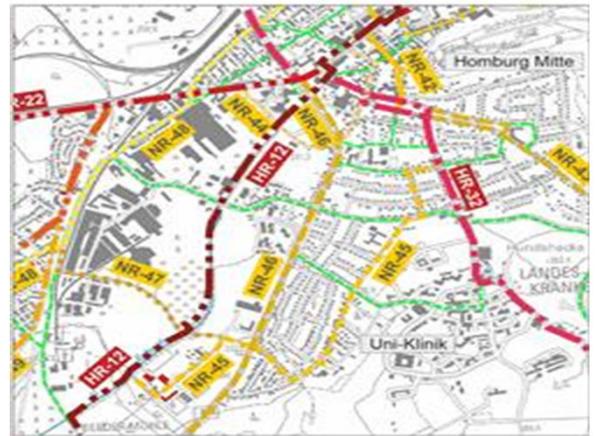
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,20 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Netzlücke, Mischverkehr
Erschwernis	fehlende Kennzeichnung der Radführung/Überfahrten an Parkplatzzufahrten
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	HR12
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Einmündung mit Radkreuzung auf der Fahrbahn
Maßnahme 2	Beidseitige Schutzstreifen markieren
Maßnahme 3	Beschilderung und Wegweisung aufstellen/verbessern
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	Fahrbahnerweiterung durch Seitenraumausbau
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 23.390 EUR



Bemerkung der Kreuzungspunkt benötigt eine rasche Umsetzung radverkehrssichernder Maßnahmen; mit Blick auf die Planung einer Ortsumfahrung im Zuge der B 423 wird eine einfache Markierungslösung favorisiert

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 18
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	019
Straßen-/Netzabschnitt	Saarland-Radweg von Entenmühlstr. - Neue Industriestr.	Routen:	HR12
Abschnittlänge (m)	800	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

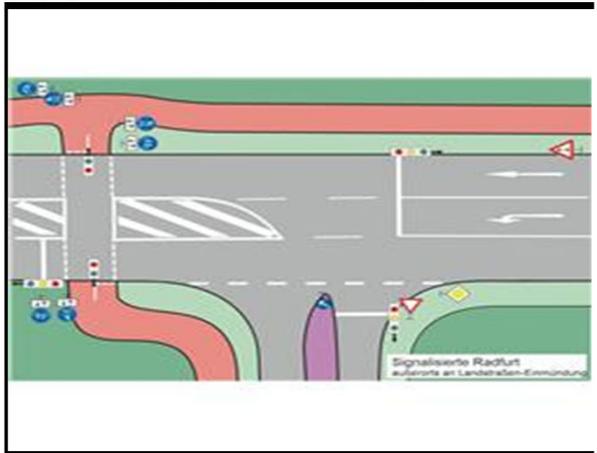
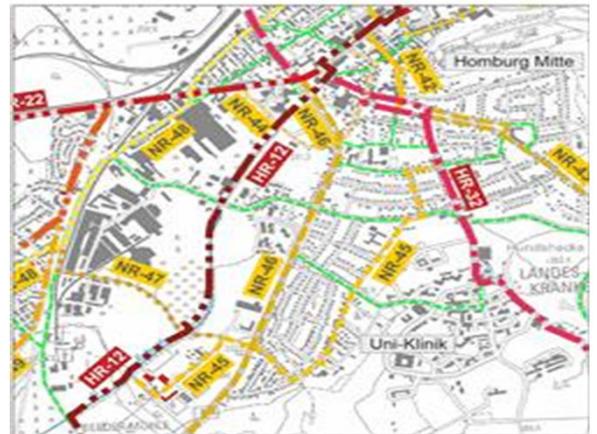
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	ca. 2,5 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Weg Ri. 2: Weg
RVA-Breite nach ERA	Separate Radführung
Erschwernis	abschnittweise Belag erneuern/Deckensanierungsbedarf, fehlende Sicherung der Querungsstelle
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	HR12
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Radführung auf der Fahrbahn im Knotenbereich herstellen
Maßnahme 2	Radwegweisung aufstellen, Beschilderung verbessern
Maßnahme 3	Deckenerneuerung auf 750 m
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	gesicherte Radquerung im Seitenraum mit Querungsinsel
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 49.500 EUR



Bemerkung

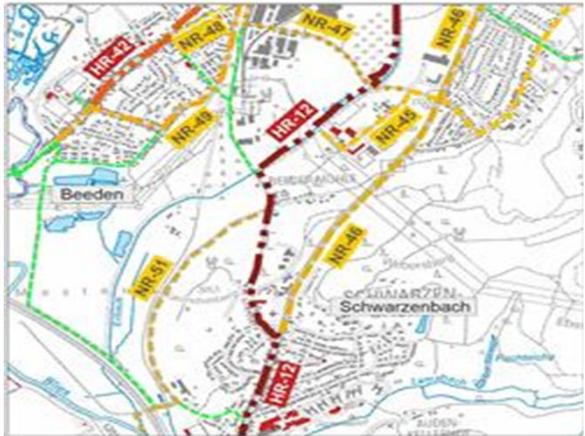
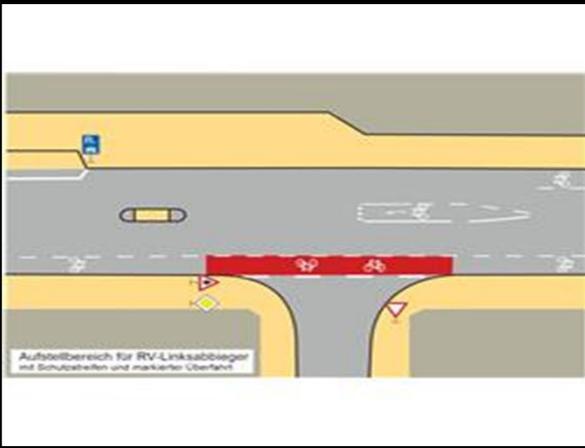
	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 19
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Saarland-Radweg von Neue Industriestr. über Jägerhausstr. bis Alte Reichsstr. 770 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">020</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR12</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Feld-/Forstweg</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">nicht bekannt</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	020	Routen:	HR12	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	nicht bekannt
Maßnahmen-Nr.	020											
Routen:	HR12											
Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	nicht bekannt											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts ca. 2,5 m Ri. 1: Weg Ri. 2: Weg Separate Radführung Befahrbarkeit nach Bedarf verbessern (evtl. Deckensanierung) nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR12 Hauptroute / Vorrangstrecke Querungssicherung zw. versetzten Anbindungen des Saarland-Radwegs stationäre Beleuchtung und Beschilderung aufstellen nach Bedarf Deckensanierung durchführen Maßnahmenvorschlag B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 16.300 EUR										
Bemerkung												
die Radquerung zwischen den versetzten Anschlüssen der Hauptroute im Zuge des Saarland-Radwegs hat für den Schülerverkehr des Johanneum eine hohe Bedeutung												

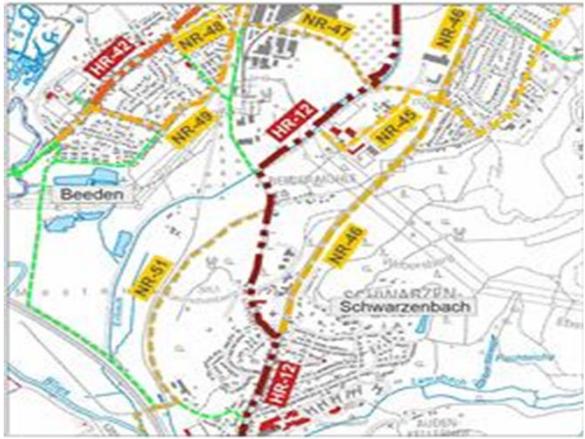
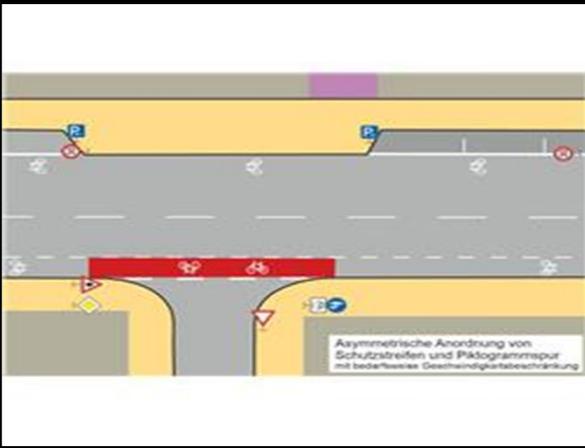
 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 20
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

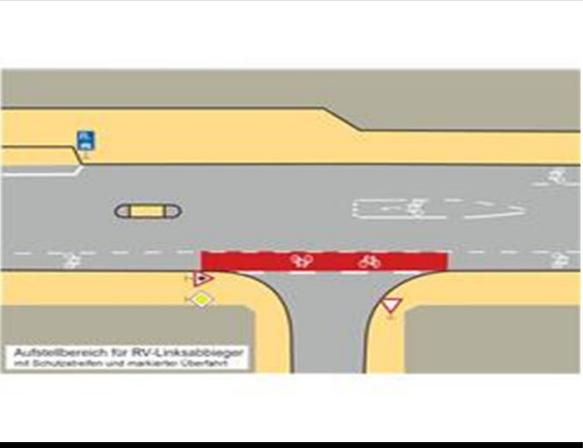
Stadtteil/Ortsbereich Schwarzenbach	Alte Reichsstraße von Jägerhausstr. bis Einöder Straße	Maßnahmen-Nr. 021	
Straßen-/Netzabschnitt	Alte Reichsstraße von Jägerhausstr. bis Einöder Straße	Routen: HR12	Straßennetzfunktion: Wohnstraße
Abschnittlänge (m)	820	Steigung/Gefälle: ohne	Kfz-Belastung: gering
Lage des Abschnitts	innerorts		
Bestandsanalyse		Radnetzategorie: IR V Innergemeindliche RV-Anbindung	
Vorh. Fahrbahnbreite: mind. 5,80 m		Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA): Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr	
RVA-Breite nach ERA: Mischverkehr Erschwernis: Bewohnerparken		Unfallpotenzial RV: nicht bekannt	
Maßnahmenvorschlag			
Routenabschnitt: HR12	RV-Netzfunktion: Hauptroute / Vorrangstrecke		
Maßnahme 1: Einmündung Alte Reichsstr. radverkehrsgerecht mit Fahrbahnführung markieren	Maßnahme 2: Radwegeisung aufstellen	Maßnahme 3: -	
Gestaltung gem.: Maßnahmenskizze	Maßn.alternative: Einmündungsbereich umbauen und/oder signalisieren	Priorität: B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre	
Dringlichkeit: mittel	Kostenaufwand netto: ca. 3.100 EUR	Aufstellbereich für RV-Linksabbieger mit Schutzstreifen und markierter Überfahrt	

Bemerkung

RVK Homburg - Maßnahmenplan

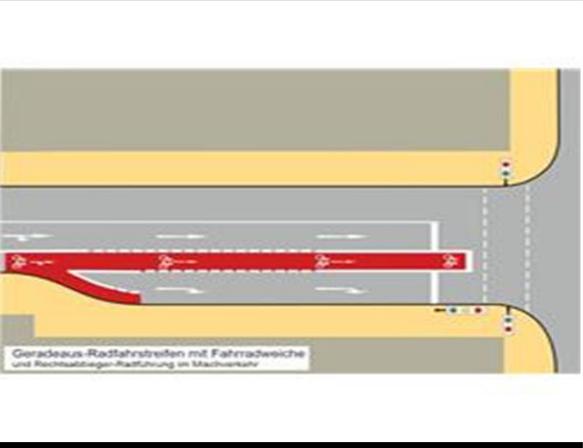
Stadtteil/Ortsbereich Schwarzenbach	Einöder Straße von Ortseingang bis Mastauweg	Maßnahmen-Nr. 022	
Straßen-/Netzabschnitt	Einöder Straße von Ortseingang bis Mastauweg	Routen: HR12	
Abschnittlänge (m)	850	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch
Bestandsanalyse			
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung		
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 10,50 m		
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Gehweg - Rad frei Ri. 2: Gehweg - Rad frei		
RVA-Breite nach ERA	Breite unterschritten		
Erschwernis	fehlende Radführung auf der Fahrbahn (Netzlücke), Gehwegverengung und Längsparken		
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht		
Maßnahmenvorschlag			
Routenabschnitt	HR12		
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke		
Maßnahme 1	Mischführung und 30 km/h in Richtung Einöd (bergab)		
Maßnahme 2	Straßenlängsparken nur einseitig Richtung Einöd erlauben		
Maßnahme 3	Radfahr-/Schutzstreifen ≤ 2,0 m bis alte Reichsstraße in Richtung Homburg mitte anlegen		
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze		
Maßn.alternative			
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre		
Dringlichkeit	hoch/erhöht		
Kostenaufwand netto	ca. 9.300 EUR		
Bemerkung	mit Berücksichtigung des Planungs- und Abstimmungsbedarfs kann mittel- langfristig eine Ausweichstrecke im Verlauf der Nebenrouten NR 51 - NR 52 oder über eine neue Streckenführung parallel zu BAB 8 und Bahntrasse Einöd - Homburg hergestellt werden		
	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10	
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 22	Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Schwarzenacker	Hauptstraße von Mastauweg bis Schlangenhöhler Weg	Maßnahmen-Nr. 023
Straßen-/Netzabschnitt	Hauptstraße von Mastauweg bis Schlangenhöhler Weg	Routen: HR12
Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	1170 innerorts	Straßennetzfunktion Steigung/Gefälle Kfz-Belastung
		Hauptverkehrsstraße ohne hoch
Bestandsanalyse Radnetzategorie IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung Vorh. Fahrbahnbreite mind. 8,20 m Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) Ri. 1: Gehweg - Rad frei Ri. 2: Gehweg - Rad frei RVA-Breite nach ERA Breite unterschritten Erschwernis fehlende Radführung auf der Fahrbahn (Netzlücke), hohe Bordsteine und Längsparken Unfallpotenzial RV nicht bekannt		
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt HR12 RV-Netzfunktion Hauptroute / Vorrangstrecke Maßnahme 1 Fahrbahnführung und 30 km/h (Richtung Einöd) Maßnahme 2 einseitiger Radfahr-/Schutzstreifen ≤ 2,0 m (Richtung Homburg Mitte) Maßnahme 3 Einmündungsbereich L111-B423 radgerecht markieren Gestaltung gem. Maßnahmenskizze Maßn.alternative Einmündungsbereich signalisieren Priorität A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre Dringlichkeit hoch/erhöht Kostenaufwand netto ca. 14.160 EUR		 
Bemerkung siehe Hinweis zu Abschnitt zur Ortsdurchfahrt Schwarzenbach		

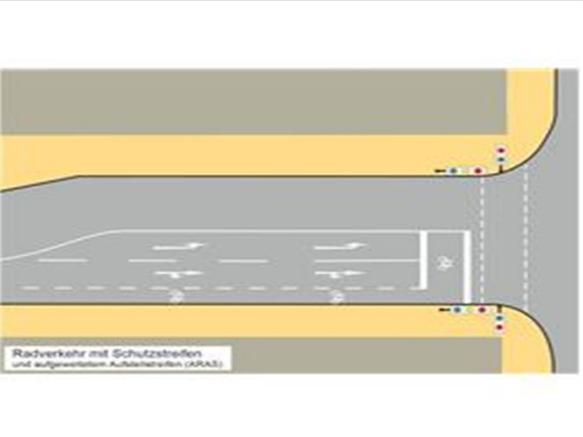
 Axel Thös PLANUNG	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
 Kreis- und Universitätsstadt HOMBURG	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 23
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Einöd Hauptstraße von Schlangenhöhler Weg bis Heinrich-Spoerl-Straße 365 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">024</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR12</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Hauptverkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">hoch</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	024	Routen:	HR12	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	hoch
Maßnahmen-Nr.	024											
Routen:	HR12											
Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	hoch											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 8,30 m Ri. 1: Gehweg - Rad frei Ri. 2: Gehweg - Rad frei Breite unterschritten fehlende Kennzeichnung von Überfahrten und LSA-Schaltung, hohe Bordsteine, keine Radführung auf der Fahrbahn nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR12 Hauptroute / Vorrangstrecke Beidseitiger Schutzstreifen und fahrbahnintegrierte Knotenführung alternativ: Asymetrischer Schutzstreifen 1,50 - 2,0 m und 30 km/h (Gegenrichtung) Benutzung der vorh. Bahnbrücke zur Kieskautstr. prüfen Maßnahmenskizze Benutzung der Bahnbrücke durch bauliche Maßnahme ermöglichen A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 11.590 EUR										
Bemerkung		  										

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 24
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Einöd Hauptstraße von Heinrich-Spoerl-Straße bis L 110 Hauptstraße 330 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">025</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR12</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Hauptverkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">hoch</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	025	Routen:	HR12	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	hoch
Maßnahmen-Nr.	025											
Routen:	HR12											
Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	hoch											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 8,20 m Ri. 1: Gehweg - Rad frei Ri. 2: Gehweg - Rad frei Breite unterschritten fehlende Kennzeichnung von Überfahrten, keine Radführung auf der Fahrbahn, hohe Bordsteine nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR12 Hauptroute / Vorrangstrecke RV in Signalisierung auf der Fahrbahn integrierten in Ri.Schwarzenacker Neueinteilung des Straßenquerschnitts für beidseitige Schutzstreifen Signalisierte Radschleuse in Ri. Einöd Hauptstraße Maßnahmenskizze Seitenraum erweitern und signalisierte Querung Ri. Einöd ausbauen A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 32.540 EUR										
Bemerkung		  										

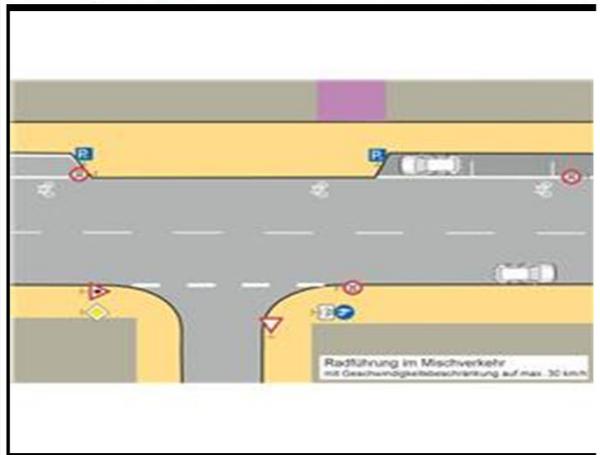
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Einöd	Maßnahmen-Nr.	026
Straßen-/Netzabschnitt	Hauptstraße von B423 bis Webenheimer Straße	Routen:	HR12
Abschnittlänge (m)	890	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,60 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Netzlücke, Mischverkehr
Erschwernis	hohes Verkehrsaufkommen, mehrere Einfahrten, Randparken, fehlende Radführung im LSA-Einmündungsbereich
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR12
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Ortsdurchfahrt auf 30 km/h beschränken; Gehweg mit Rad frei prüfen
Maßnahme 2	alternativ: parken verbieten und Schutzstreifen anlegen (Schwellenbereich)
Maßnahme 3	Radführung auf Fahrbahn in Knotenbereich B 423 ermöglichen
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Alternativstrecke über Ingweilerstraße - Kirchenpfad
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 7.250 EUR



Bemerkung

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 26
		Stand: 03/21

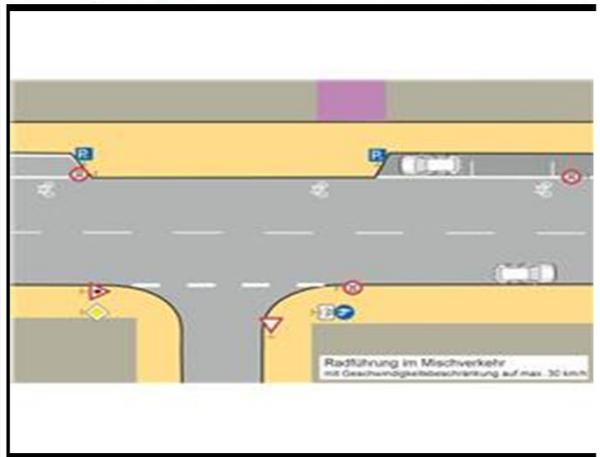
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Einöd	Maßnahmen-Nr.	027
Straßen-/Netzabschnitt	Hauptstraße von Webenheimer Straße bis Neunmorgenstraße	Routen:	HR12
Abschnittlänge (m)	780	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,90 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Netzlücke, Mischverkehr
Erschwernis	fehlende Radführung auf der Fahrbahn (Netzlücke), Randparken
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



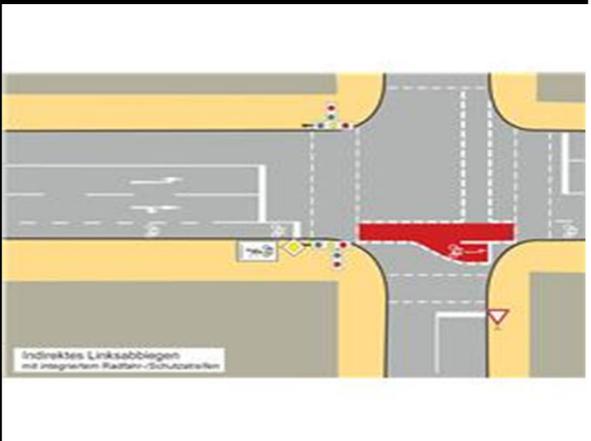
Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR12
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Ortsdurchfahrt auf 30 km/h beschränken; Gehweg mit Rad frei prüfen
Maßnahme 2	alternativ: parken verbieten und Schutzstreifen anlegen (Schwellenbereich)
Maßnahme 3	Radführung auf Fahrbahn in Knotenbereichen ggf. ermöglichen
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Alternativstrecke über Feldwegführung (siehe NR 54)
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 6.750 EUR



Bemerkung mit Berücksichtigung des Planungs- und Abstimmungsaufwands kann mittel- bis langfristig eine Ausweichstrecke zur Hauptstraße - Ernstweilerstraße über die Nebenroute NR 54 hergestellt werden

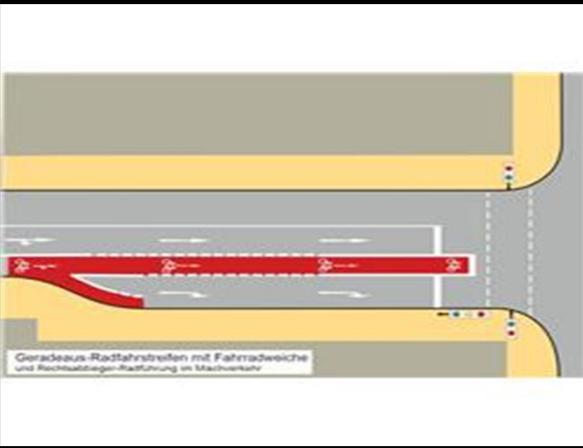
	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 27
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

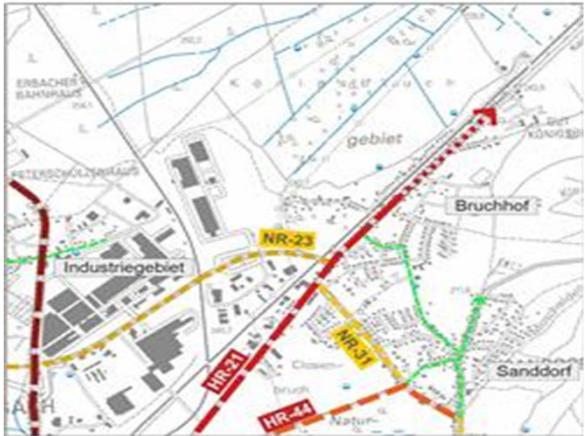
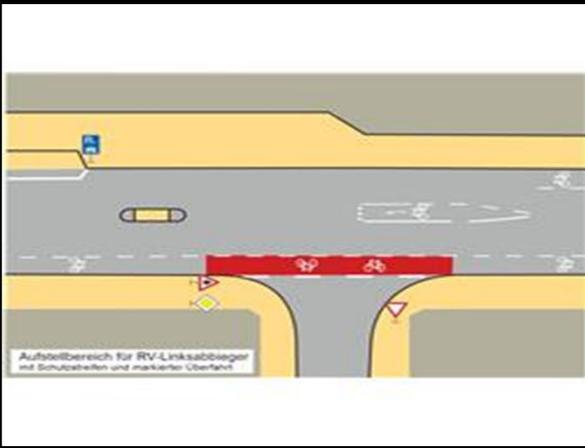
Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Einöd Ernstweilerstraße ab Neunmorgenstraße Richtung Zweibrücken 320 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">028</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR12</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Hauptverkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">hoch</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	028	Routen:	HR12	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	hoch
Maßnahmen-Nr.	028											
Routen:	HR12											
Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	hoch											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
Bemerkung		die Sicherung der Radquerung im Übergangsbereich von Zweirichtungsradführung außerorts zu Einrichtungsradführungen innerorts ist konzeptrelevant										

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 28
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

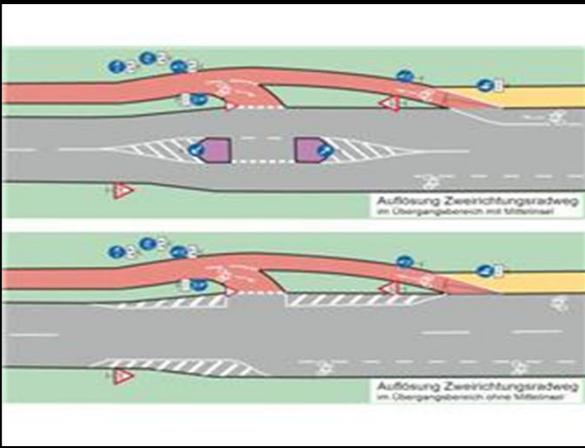
Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Bruchhof Kaiserslauterer Straße von Ortseingang bis Berliner Str. 975 außerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">029</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR21</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Verkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	029	Routen:	HR21	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel	
Maßnahmen-Nr.	029												
Routen:	HR21												
Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße												
Steigung/Gefälle	ohne												
Kfz-Belastung	mittel												
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		AR III Regionale RV-Verbindung außerorts mind. 8,00 m Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: Mischverkehr teils Mischverkehr nicht bekannt nicht bekannt											
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR21 Hauptroute / Vorrangstrecke Radführung im Anschlusspunkt der Nebenroute NR 32 sichern LSA-Einmündung mit fahrbahnintegrierter Führung, Radweiche und angepasstem freien Rechtsabbieger nach Bedarf stationäre Beleuchtung verbessern Maßnahmenskizze B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 9.420 EUR											
													
Bemerkung													

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Bruchhof	Straßen-/Netzabschnitt Kaiserslauterer Straße von Berliner Straße bis Ortseingang	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">030</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR21</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Verkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	030	Routen:	HR21	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel
Maßnahmen-Nr.	030											
Routen:	HR21											
Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	mittel											
Bestandsanalyse Radnetzategorie IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung Vorh. Fahrbahnbreite mind. 6,00 m Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) Ri. 1: Gehweg - Rad frei Ri. 2: Gehweg - Rad frei RVA-Breite nach ERA Mindestbreite erreicht Erschwernis Längsparken, Einmündungen, gemeinsame Führung auf dem Gehweg, ungünstige Signalisierung und fehlende Radführung auf der Fahrbahn Unfallpotenzial RV leicht erhöht												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt HR21 RV-Netzfunktion Hauptroute / Vorrangstrecke Maßnahme 1 Vorh. Führung Gehweg-Rad frei beibehalten Maßnahme 2 Mischverkehr bei Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h Maßnahme 3 Fahrbahnradführung im Einmündungsbereich Heidebruchstr. ermöglichen Gestaltung gem. Maßnahmenskizze Maßn.alternative 2,50 m Gehwegbreite sichern und gem. Geh-/Radweg beschildern Priorität A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre Dringlichkeit hoch/erhöht Kostenaufwand netto ca. 8.100 EUR		 										
Bemerkung												

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 30
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Bruchhof Kaiserslauterer Straße von Ortseingang Bruchhof bis KOI 445 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">031</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR21</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Verkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	031	Routen:	HR21	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel
Maßnahmen-Nr.	031											
Routen:	HR21											
Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	mittel											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 8,00 m Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg Mindestbreite erreicht fehlende Radführung im Fahrbahnbereich, fehlende Radführung für Linksabbiegen in die Heidebruchstraße erhöht										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR21 Hauptroute / Vorrangstrecke Radverkehrsgerechter Umbau der vorh. Querungsstelle Höhe Closenbruchstraße beidseitige Seitenraumführung bis KOI ermöglichen Überfahrten von Einmündungen und Zufahrten in Rot markieren Maßnahmenskizze Duale Führung mit Gehweg-Rad frei einrichten A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 57.100 EUR										
Bemerkung		  die Sicherung der Radquerung im Übergangsbereich von Zweirichtungsfahrführung außerorts zu Einrichtungsfahrführungen innerorts ist konzeptrelevant										

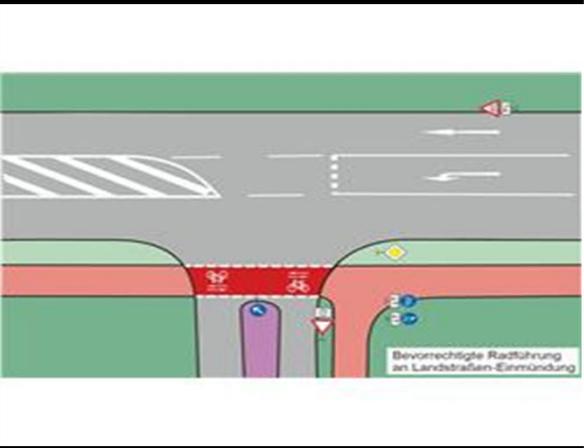
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	032
Straßen-/Netzabschnitt	Kaiserslauterer Straße von KOI bis Anschluss Mainzer Straße/Schwarzer Weg	Routen:	HR21
Abschnittlänge (m)	385	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	mittel

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 8,00 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Netzlücke, Mischverkehr
Erschwernis	hohe Kfz-Geschwindigkeit, hohes Verkehrsaufkommen, keine geschützte Radführung (Netzlücke)
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR21
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	fahrbahnbegleitende Radführung an Zufahrt zum Parkplatz KOI ausbauen
Maßnahme 2	Knotenbereich Schwarzer Weg, Kaiserslauterer Straße, Mainzer Straße radverkehrsgerecht umbauen
Maßnahme 3	Querungsstellen im Knotenbereich mit mind. 2,50 m ausbauen
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Radquerung Schwarzer Weg - Mainzer Straße mit Bedarfs-LSA signalisieren
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 170.000 EUR



Bemerkung

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 32
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Wegeverbindung im Stadtpark 900 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">033</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR21</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Feld-/Forstweg</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">nicht bekannt</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	033	Routen:	HR21	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	nicht bekannt
Maßnahmen-Nr.	033											
Routen:	HR21											
Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	nicht bekannt											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 10px;"> Deckensanierung zwischen Hinkelsbix und altem Freibad </div>										
Bemerkung		separate Radwegeführung durch den Stadtpark bietet eine sichere und attraktive Radroutenverbindung ohne Umweg										

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 33
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	034
Straßen-/Netzabschnitt	Wegeverbindung unterhalb Jugendherberge	Routen:	HR21
Abschnittlänge (m)	240	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

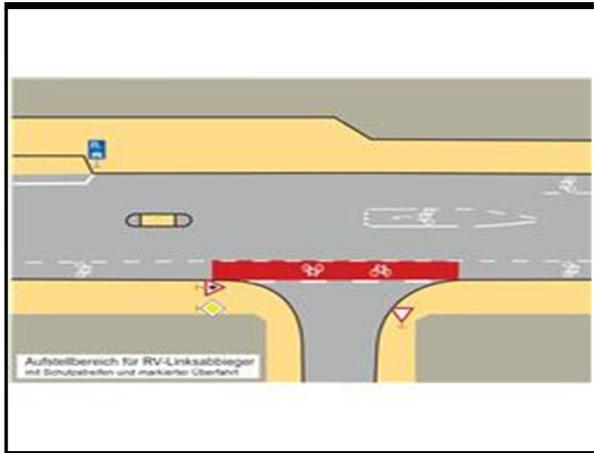
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	ohne Angabe
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Weg Ri. 2: Weg
RVA-Breite nach ERA	Separate Radführung
Erschwernis	Unterführung
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



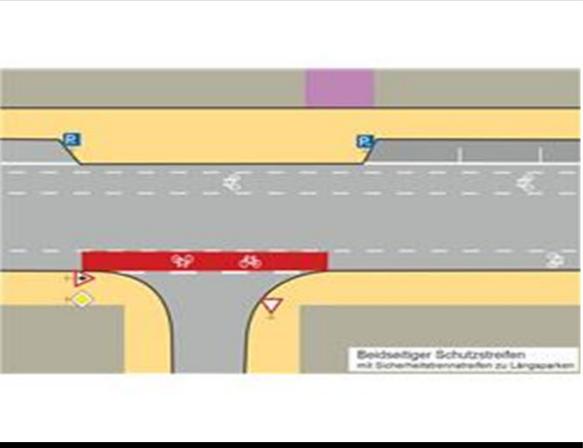
Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	HR21
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Anschluss an Am Mühlgraben Linksabbiegen/-einbiegen sichern
Maßnahme 2	Verbindung Stadtpark - Am Mühlgraben ortsfest beleuchten
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	mit Umbauplanung Am Mühlgraben - Talstraße abstimmen
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 19.200 EUR

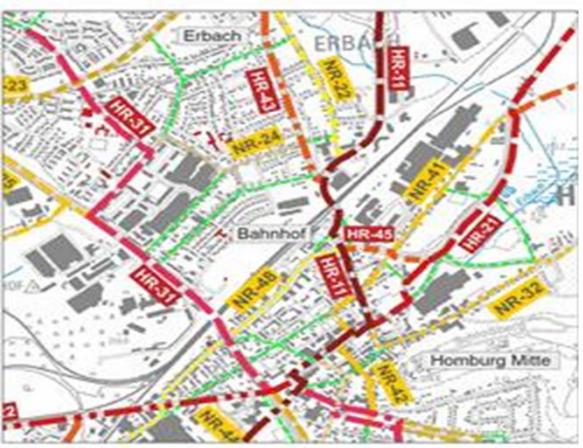
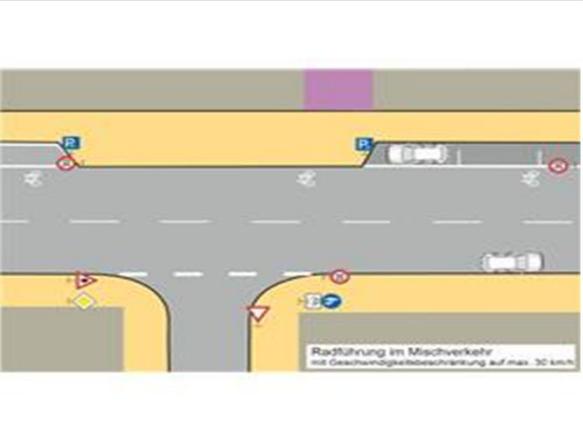


Bemerkung

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Am Mühlgraben von Mainzer Straße bis Talstraße 260 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">035</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR21</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	035	Routen:	HR21	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	035											
Routen:	HR21											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 8,50 m Ri. 1: Radfahrstreifen Ri. 2: getr. Rad-/Gehweg Mindestbreite erreicht fehlende Überleitung und Querungshilfe im Anschlusspunkt, Bäume, Parken leicht erhöht										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR21 Hauptroute / Vorrangstrecke Querungsstelle Am Mühlgraben sichern Schutzstreifen in Ri. Mainzer Str. markieren als Netzlückenschluss - Maßnahmenskizze Radführung mit geplantem Knotenumbau Talstraße abstimmen B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 8.300 EUR										
Bemerkung		  										

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Talstraße von Am Mühlgraben bis Eisenbahnstraße 235 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">036</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR21</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	036	Routen:	HR21	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel
Maßnahmen-Nr.	036											
Routen:	HR21											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	mittel											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 6,50 m Ri. 1: Zwei-Richtungs Radfahrstreifen Ri. 2: - Breite unterschritten unklare Radführung, erhöhter Kfz-Fahr- und Parkverkehr nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR21 Hauptroute / Vorrangstrecke Radfahren in Einbahnrichtung auf der Fahrbahn Seitenraumführung des Radverkehrs in Gegenrichtung Anschluss Talstraße in/aus Richtung L 120 an Ergänzungsstrecke herstellen Maßnahmenskizze Radführung mit geplantem Knotenumbau Talstraße abstimmen A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 1.500 EUR										
Bemerkung		   <p style="font-size: small;">Radführung im Mischverkehr mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf max. 30 km/h</p>										
in Verbindung mit der Regelung T30-Zone und Einbahnstraße ist die Richtungstrennung der Richtungströme sinnvoll und eine Einrichtungsradführung im Seitenraum entgegen der Einbahnrichtung sinnvoll		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%; text-align: center;">  Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar) </td> <td style="text-align: right;">Anlage 10</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">  Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke </td> <td style="text-align: right;">Blatt 36</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: right;">Stand: 03/21</td> </tr> </table>	 Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10	 Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 36	Stand: 03/21					
 Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10											
 Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 36											
Stand: 03/21												

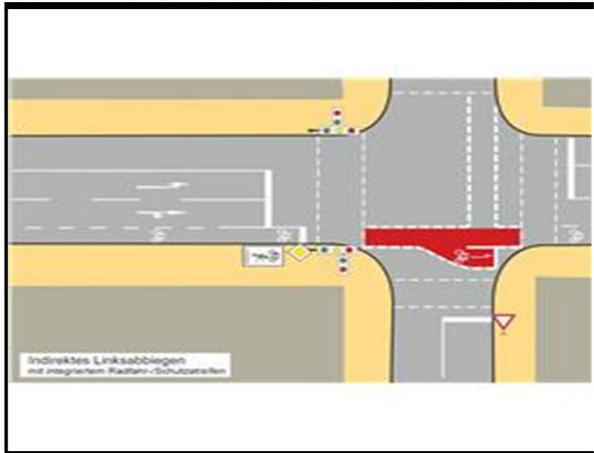
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	037
Straßen-/Netzabschnitt	Talstraße von KVP bis Bexbacher Straße	Routen:	HR22/HR31
Abschnittlänge (m)	110	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	mittel

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 11,80 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Radfahrstreifen Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Breite unterschritten
Erschwernis	fehlende Radführung auf der Fahrbahn in LSA- und KVP-Zufahrten, schlechte Oberfläche im Seitenraum
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR22/HR31
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	beidseitige Schutzstreifen mit signalisierter Knotenführung für Geradeaus-Radverkehr
Maßnahme 2	Duale Radführung am KVP Talstraße einrichten
Maßnahme 3	Indirektes Linksabbiegen und Rückführung auf Seitenraum
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Straßenbegleitende Radführung Ri. Kinkel über signalisierte Radfurten
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 17.840 EUR



Bemerkung Radführung der Geradeausradströme auf der Fahrbahn zwischen Ortseinfahrt von Kinkel-Limbach/Altstadt und Stadtmitte bietet dem zeitsensiblen Schüler- und Pendlerverkehr eine LSA-integrierte direkte Radführung

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 37
		Stand: 03/21

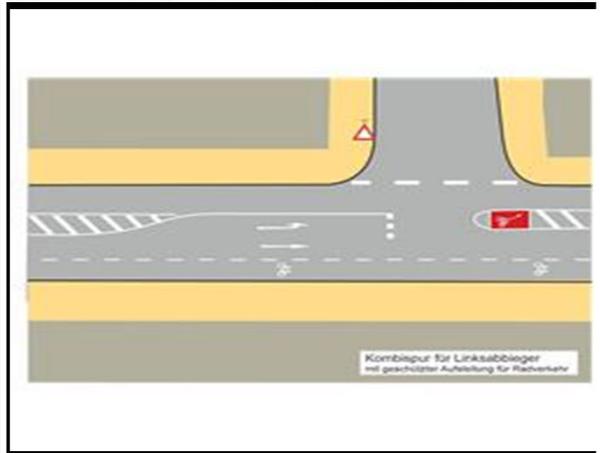
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	038
Straßen-/Netzabschnitt	Saarbrücker Straße von B423 Bexbacher Straße bis Beeder Straße	Routen:	HR22
Abschnittlänge (m)	500	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 10,50 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/ Radweg; Radfahrstr.
RVA-Breite nach ERA	Mindestbreite erreicht
Erschwernis	mehrere Einfahrten ohne gut gekennzeichnete Überfahrten, Mülltonen, Bäume
Unfallpotenzial RV	erhöht



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR22
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	beidseitig Schutz-/Radfahrstreifen anlegen
Maßnahme 2	Knotenführung auf der Fahrbahn in Signalisierung integrieren
Maßnahme 3	LSA Bexbacher Str. indirektes Linksabbiegen und Rückführung auf Seitenraum in Ri. Richard-Wagner-Str.
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Linksabbiegen in Richtung Bexbacher Str. über Seitenraum-Radfurten herstellen
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 31.540 EUR



Bemerkung		
-----------	--	--

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 38
		Stand: 03/21

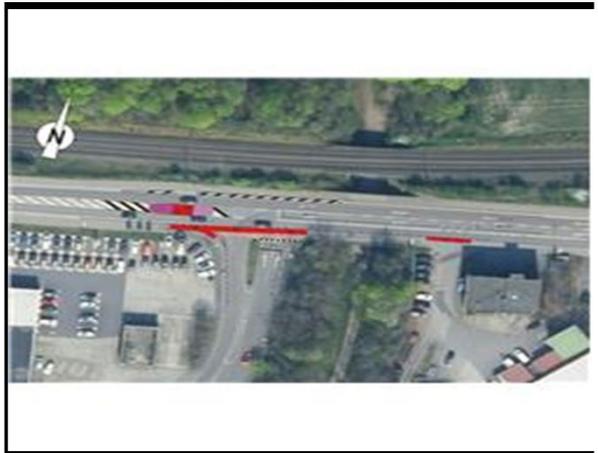
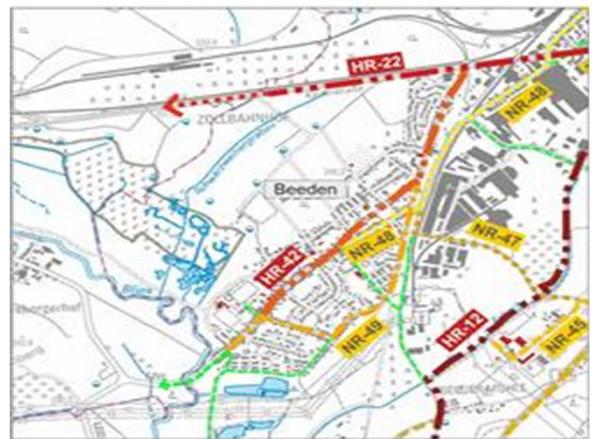
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	039
Straßen-/Netzabschnitt	Saarbrücker Straße von Beeder Straße bis Pirminiusstraße	Routen:	HR22
Abschnittlänge (m)	395	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 13,00 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: Radfahrstreifen
RVA-Breite nach ERA	Mindestbreite erreicht
Erschwernis	hohes Verkehrsaufkommen
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR22
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Querungsstelle mit Mittelinsel im Übergangsbereich Höhe Ortseinfahrt (Bereich Sperrfläche)
Maßnahme 2	innerorts beidseitige Schutz-/Radfahrstreifen mit Kombispur für Linksabbieger an Knotenpunkten
Maßnahme 3	Wegweisung und Beschilderung sowie Beleuchtung aufstellen
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	Duale Radführung als Angebot realisieren
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 51.780 EUR



Bemerkung die Sicherung der Radquerung im Übergangsbereich von Zweirichtungsradführung außerorts zu Einrichtungsradführungen innerorts ist konzeptrelevant

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 39
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	040
Straßen-/Netzabschnitt	Saarbrücker Straße von Pirminiusstraße bis Am Zollbahnhof	Routen:	HR22
Abschnittlänge (m)	1105	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 9,30 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	Info: LfS plant einen Umbau/eine Sanierung der L 119 zwischen Limbach und Homburg
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR22
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	keine Konzeptmaßnahmen wg. anstehenden Umbaumaßnahmen
Maßnahme 2	-
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	Planung des LfS zwischen Kirkel und Homburg an L 119 berücksichtigen
Priorität	-
Dringlichkeit	-
Kostenaufwand netto	nach Bedarf



keine Konzept-maßnahmen,
Abstimmung mit LfS erforderlich

Bemerkung	
-----------	--

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 40
		Stand: 03/21

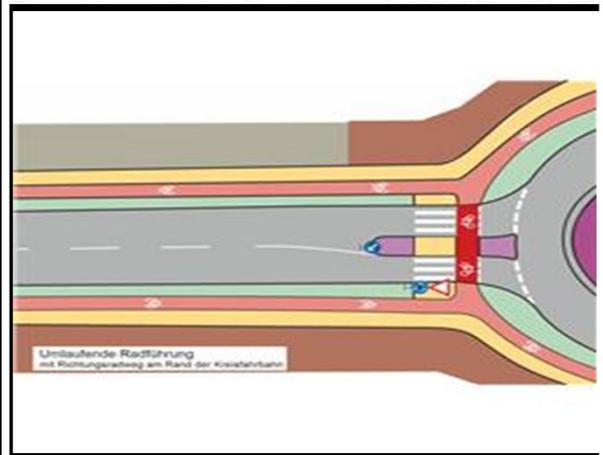
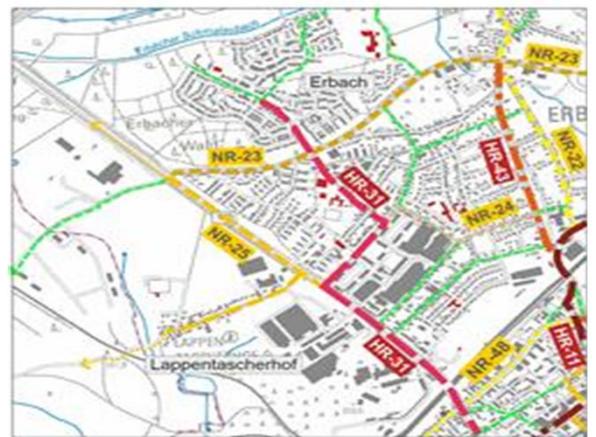
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Erbach	Maßnahmen-Nr.	041
Straßen-/Netzabschnitt	Charlottenburgerstraße von Tempelhofer Str. bis KVP Berliner Str.	Routen:	HR31
Abschnittlänge (m)	385	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	mittel

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 12,90 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Radfahrstreifen Ri. 2: Radfahrstreifen
RVA-Breite nach ERA	Mindestbreite erreicht
Erschwernis	Rückführung der Radfahrstreifen vom/auf den Seitenraum, fehlende Radführung in den KVP-Zufahrten
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



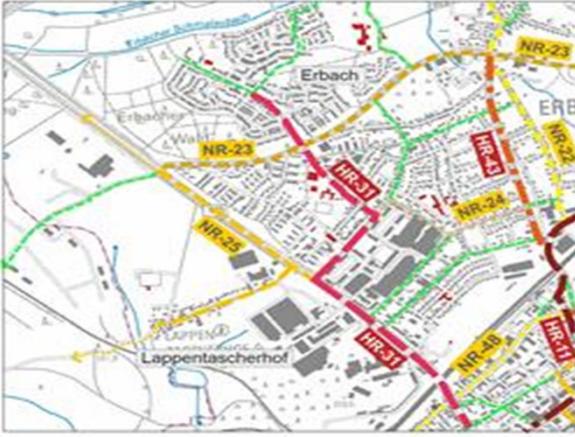
Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR31
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	beidseitig markierte Radfahrstreifen erneuern und Auffangradstreifen markieren
Maßnahme 2	Fahrbahnintegrierte Führung über KVP-Kreisfahrbahn ermöglichen
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	vorh. Seitenraumquerungen zu umlaufender Radführung als duales Radfahrangebot umbauen
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 13.270 EUR



Bemerkung

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 41
		Stand: 03/21

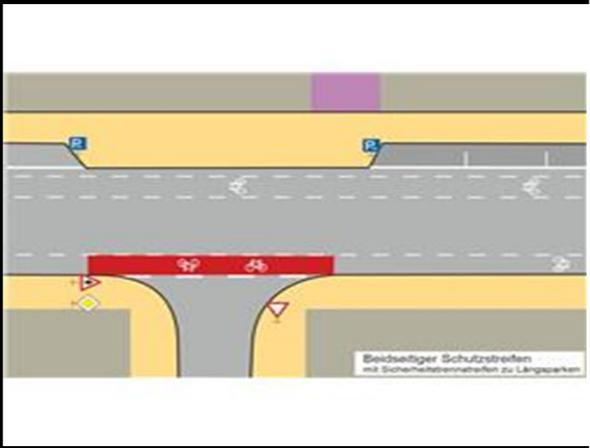
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Erbach Cranachstraße von Berliner Str. bis Lappentascher Str. 495 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">042</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR31</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	042	Routen:	HR31	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering	
Maßnahmen-Nr.	042												
Routen:	HR31												
Straßennetzfunktion	Wohnstraße												
Steigung/Gefälle	ohne												
Kfz-Belastung	gering												
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 6,50 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr erhöhtes Kfz-Aufkommen zwischen KVP und An der Sandrennbahn nicht bekannt											
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR31 Hauptroute / Vorrangstrecke Radverkehr auf der Fahrbahn führen (bestehende T30-Zone) - - Konzept von An der Sandrennbahn bis Lappentascher Straße Fahrradstraße einrichten - - nach Bedarf											
			ggf. ergänzende Konzeptmaßnahmen erforderlich										

Bemerkung

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 42
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Erbach Lappentascher Straße von Cranachstraße bis Bexbacher Straße 455 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">043</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR31</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	043	Routen:	HR31	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	043											
Routen:	HR31											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 8,10m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr fehlende Fahrbahnführung und Geschwindigkeit 50 km/h nicht bekannt												
HR31 Hauptroute / Vorrangstrecke beidseitiger Schutzstreifen von Cranachstr. bis Bexbacher Str. Seitenraumrückführung an LSA Bexbacher Str. und signalisierte Querung zum Geh- /Radweg Ri. Stadtmitte - Maßnahmenskizze nach Bedarf 30 km/h anordnen A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 21.590 EUR												
Bemerkung												

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 43
		Stand: 03/21

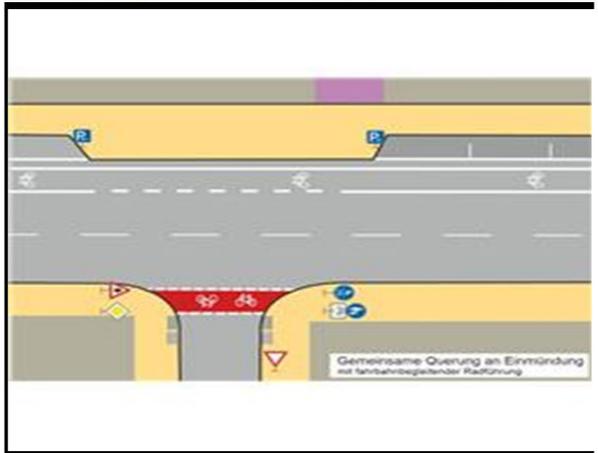
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	044
Straßen-/Netzabschnitt	Bexbacher Straße von Lappentascher Str. bis Saarbrücker Straße	Routen:	HR31
Abschnittlänge (m)	1450	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	sehr hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 16,10 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	nicht angepasste Radsignalisierung an LSA-Furten
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR31
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Zweirichtungsverkehr über östlichen gemeinsamen Geh-/Radweg bis Richard-Wagner-Str.
Maßnahme 2	Von Richard-Wagner-Str. bis Saarbrücker Str. beidseitig Einrichtung radwege mit indirektem Linksabbiegen in die Talstr.
Maßnahme 3	Anpassung der LSA-Signalisierung an RV-Geschwindigkeit im Zuge der B 423
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Anpassung des Seitenraums, Rückbau von Kfz-Fahrbahnen für RV auf der Fahrbahn
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 46.500 EUR



Bemerkung um Wartezeitverluste im zeitsensiblen Schüler- und Pendlerverkehr zu vermeiden sollen die Radfurten im Zuge der Bexbacher Straße in der LSA-Schaltung optimiert werden

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 44
		Stand: 03/21

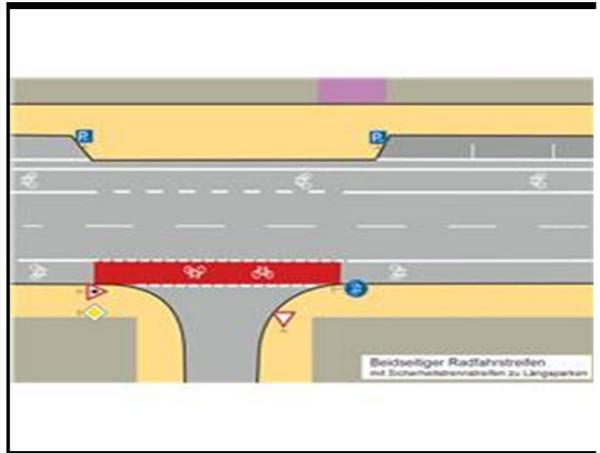
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	045
Straßen-/Netzabschnitt	Am Zweibrücker Tor von Mannlichstraße bis Mini-KVP	Routen:	HR32
Abschnittlänge (m)	170	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 8,40 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: anderer Radweg Ri. 2: anderer Radweg
RVA-Breite nach ERA	Netzlücke, Mischverkehr
Erschwernis	unklare Radverkehrsführung und Parkplatzzufahrten, Ein-/Ausfahrten
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR32
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	beidseitige Radfahr-/Schutzstreifen bis Mini-KVP
Maßnahme 2	Querungsstelle Höhe Einmündung Saarbrücker Str. sichern
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Duale Radführung nach Bedarf ermöglichen
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 25.740 EUR



Bemerkung		
-----------	--	--

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 45
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	046
Straßen-/Netzabschnitt	Zweibrücker Straße von Mini-KVP bis Untere Allee	Routen:	HR32
Abschnittlänge (m)	55	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 10,00 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	fehlende Radführung auf der Fahrbahn, Bäume im Seitenraum und schlechter Belag
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	HR32
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Radführung auf der Fahrbahn mit Radweiche zur Untere Allee
Maßnahme 2	Neueinteilung der Fahrbahn im Streckenabschnitt gem. Maßnahmenvorschlag
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 9.900 EUR



Bemerkung

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 46
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	047
Straßen-/Netzabschnitt	Untere Allee von Zweibrücker Straße bis Kirrberger Straße	Routen:	HR32
Abschnittlänge (m)	290	Straßennetzfunktion	Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 6,70 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Netzlücke, Mischverkehr
Erschwernis	keine Radführung im Seitenraum und auf der Fahrbahn, abschnittsweise 50 km/h zulässig, Parkverkehr an beiden Fahrbahnrändern
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR32
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Fahrradstraße mit "Anlieger und ÖPNV frei" mit Einbahnverkehr als Test
Maßnahme 2	alternativ: in Einbahnrichtung Führung im Mischverkehr bei 30 km/h und in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße
Maßnahme 3	alternativ: Einbahnstraße mit Radfahrstreifen
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	Einbindung in eine quartiersbezogene Fahrradzone
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 6.000 EUR



Bemerkung	Einrichtung einer Fahrradstraße soll testweise über einen Beobachtungszeitraum von ca. 1,5 - 2 Jahren erfolgen
-----------	--

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar) Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Anlage 10 Blatt 47 Stand: 03/21
--	--	---

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Obere Allee von Kirrberger Straße bis Mini-KVP 170 innerorts	Maßnahmen-Nr. 048 Routen: HR32 Straßennetzfunktion: Sammelstraße Steigung/Gefälle: ohne Kfz-Belastung: gering	
Bestandsanalyse Radnetzategorie: IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung Vorh. Fahrbahnbreite: mind. 5,60 m Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA): Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr RVA-Breite nach ERA: Netzlücke, Mischverkehr Erschwernis: schlechter Fahrbahnbelag, Längsparkstreifen und beengte Restfahrbahn, teils beidseitiges Parken Unfallpotenzial RV: nicht bekannt			
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt: HR32 RV-Netzfunktion: Hauptroute / Vorrangstrecke Maßnahme 1: Fahrradstraße mit "Anlieger und ÖPNV frei" mit Einbahnverkehr Maßnahme 2: alternativ: in Einbahnrichtung Führung im Mischverkehr bei 30 km/h Maßnahme 3: alternativ: Einbahnstraße mit Schutzstreifen Gestaltung gem.: Maßnahmenvorschlag Maßn.alternative: Einbindung in eine quartiersbezogene Fahrradzone Priorität: A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre Dringlichkeit: hoch/erhöht Kostenaufwand netto: ca. 3.000 EUR		 	
Bemerkung: Einrichtung einer Fahrradstraße soll testweise über einen Beobachtungszeitraum von ca. 1,5 - 2 Jahren erfolgen			

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	049
Straßen-/Netzabschnitt	Kirrberger Straße von Untere Allee bis Ringstraße	Routen:	HR32
Abschnittlänge (m)	600	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	mittel

Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,10 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Netzlücke, Mischverkehr
Erschwernis	fehlende Überfahrten an mehreren Einfahrten, abwechselnd beidseitiges (Auf)Parken, abschnittsweise 50 km/h zulässig
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	HR32
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	beidseitigen Schutzstreifen (mind. 1,25m), markieren und Längsparken aufheben
Maßnahme 2	alternativ: einseitigen Schutzstreifen markieren und Parken gegenüber ermöglichen
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	Einrichtung einer Fahrradstraße oder Einbindung in eine Fahrradzone
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 20.920 EUR



Bemerkung

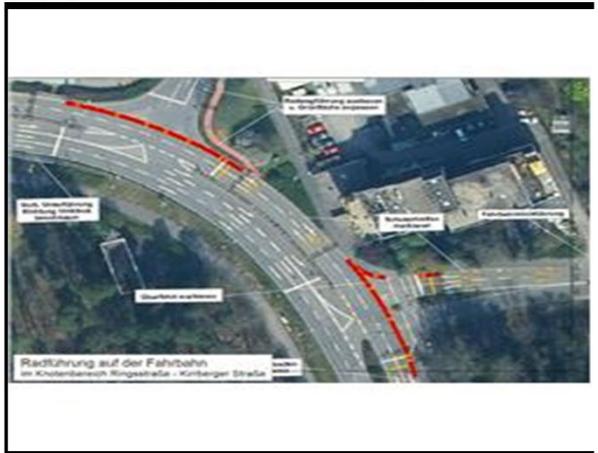
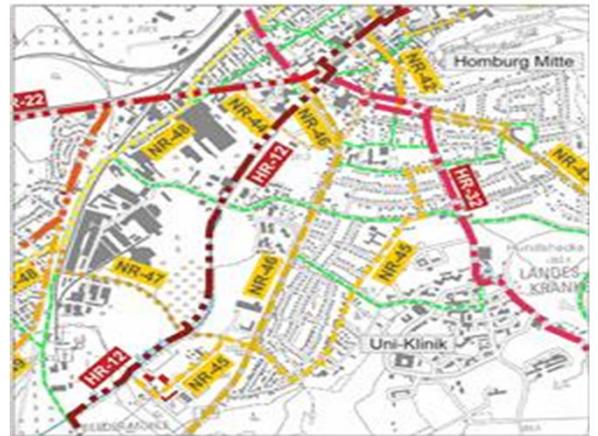
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	050
Straßen-/Netzabschnitt	Ringstraße/Kirrberger Straße zwischen Zufahrt Uni-Klinikum und LSA	Routen:	HR32
Abschnittlänge (m)	80	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 8,90 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Mindestbreite erreicht
Erschwernis	fehlende Radführung auf der Fahrbahn und in LSA-Zufahrten, gemeinsame Rad-/Fußgängerführung im Zweirichtungsverkehr genutzt
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



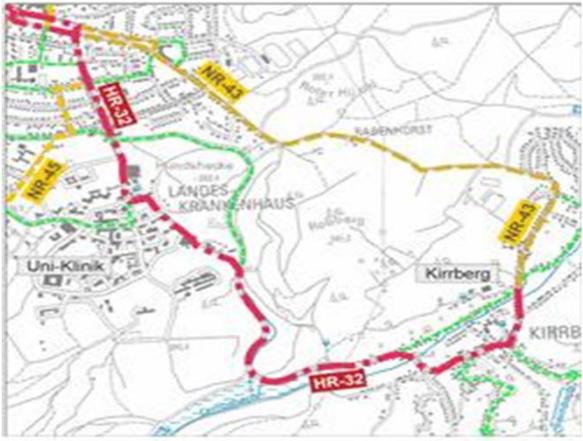
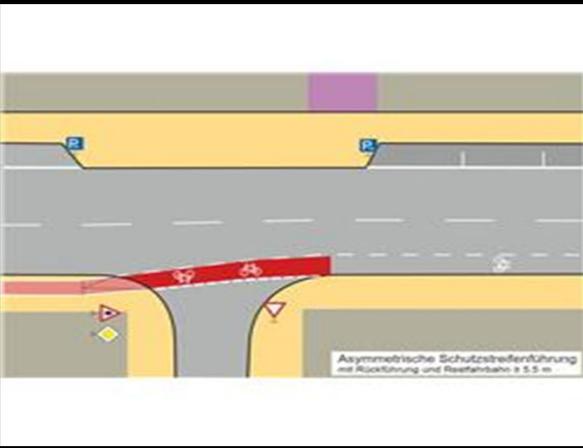
Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR32
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Richtung Stadtmitte Schutzstreifen mit LSA-Integration
Maßnahme 2	Richtung Uni vorh. Geh-/Radweg nutzen
Maßnahme 3	Ausbau eines separaten Radwegs zwischen den Einmündungen Ringstr - Kirrberger Str.
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 15.910 EUR



Bemerkung		
-----------	--	--

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 50
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Zufahrt Uni-Klinikum von LSA Kirrberger Str. bis Unieinfahrt 275 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">051</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR32</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">sehr gering</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	051	Routen:	HR32	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	sehr gering	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	051											
Routen:	HR32											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	sehr gering											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung ohne Angabe Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: - Netzlücke, Mischverkehr fehlende Überfahrten an Einmündungen und Zufahrten, Parkplatz-/Parksuchverkehr nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR32 Hauptroute / Vorrangstrecke Überfahrt der Verbindungsstraße zur Cappelallee Richtung Unieinfahrt rot markieren Möglichkeit der Radführung über Unigelände mit Klinik abstimmen - Maßnahmenskizze - B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 6.945 EUR										
Bemerkung		  <p>die Führung der Hauptroute HR 32 über das Uni-Klinikgelände zwischen der Hauptzufahrt an der Kirrberger Straße und der Zufahrt Ost ermöglicht eine umwegarme Radführung für den Schüler- und Pendlerverkehr und eine direkte Zufahrt für die Beschäftigten und Auszubildenden der Uni-Klinik</p>										
 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10 Blatt 51 Stand: 03/21										
Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke												

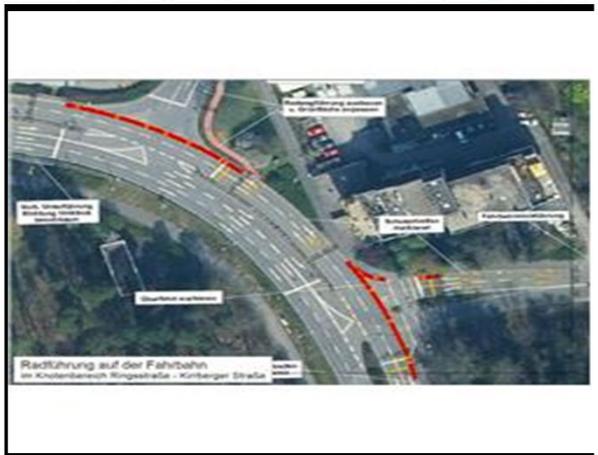
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	052
Straßen-/Netzabschnitt	L 213 Kirrberger Straße von Ortseinfahrt bis Uni-Zufahrt Ost	Routen:	HR32
Abschnittlänge (m)	935	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	mittel

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,80 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: -
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	fehlende Fahrbahnrückführung vor dem LSA-Aufstellbereich
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



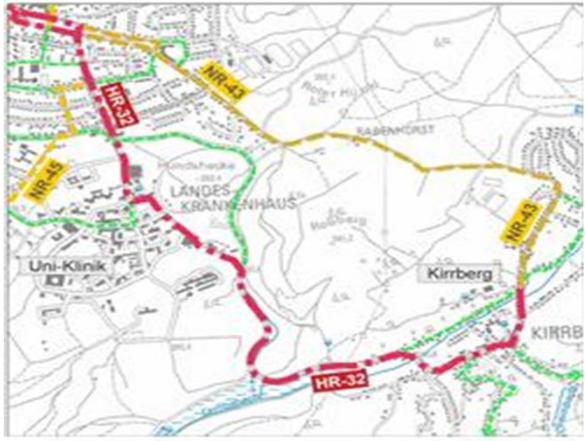
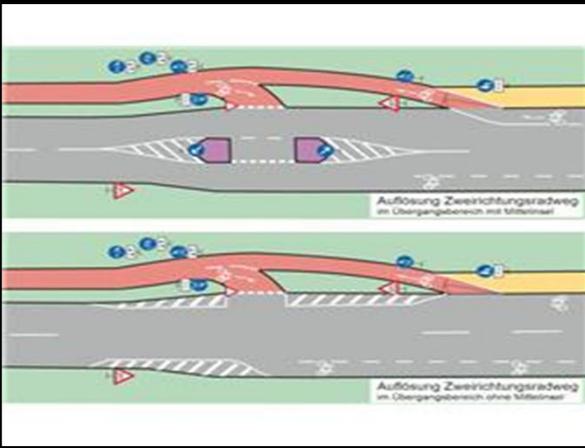
Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR32
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Rückführung auf die Fahrbahn mit Auffangstreifen in der LSA-Zufahrt
Maßnahme 2	-
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 6.500 EUR



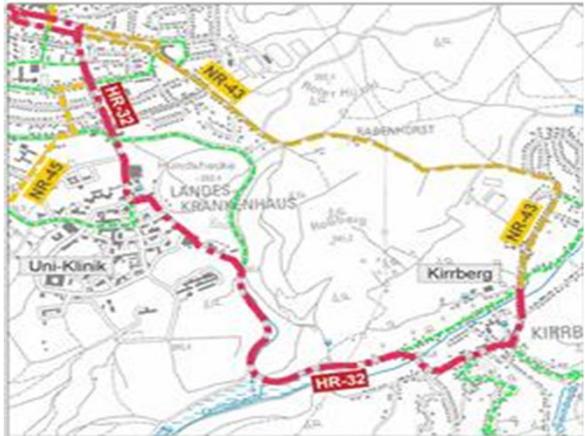
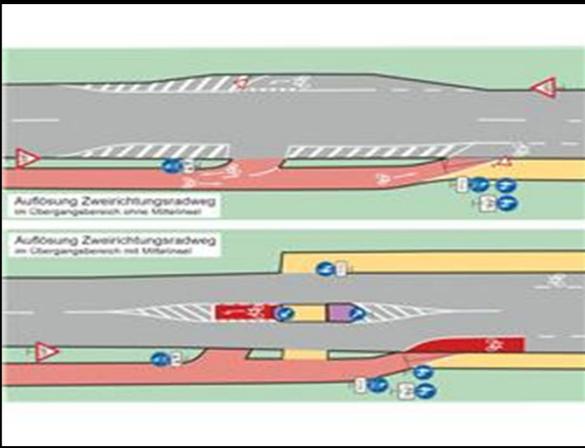
Bemerkung

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 52
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

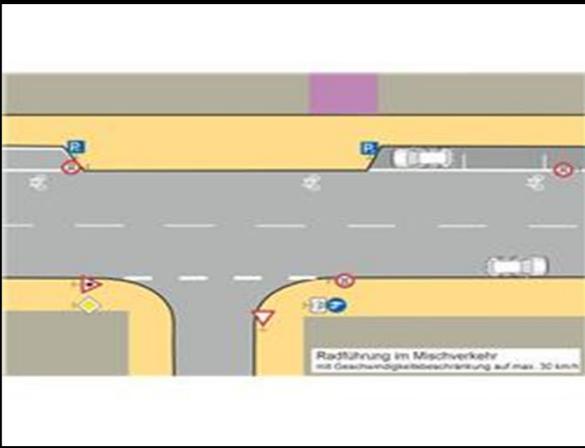
Stadtteil/Ortsbereich Kirrberg	Kirrberg L 213 Kirrberger Straße von Ostzufahrt Uni-Klinikum bis Ortseingang Kirrberg	Maßnahmen-Nr. 053
Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Kirrberg L 213 Kirrberger Straße von Ostzufahrt Uni-Klinikum bis Ortseingang Kirrberg 1450 außerorts	Routen: HR32 Straßennetzfunktion: Verkehrsstraße Steigung/Gefälle: ohne Kfz-Belastung: mittel
Bestandsanalyse Radnetzategorie: AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts Vorh. Fahrbahnbreite: mind. 7,60 m Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA): Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: - RVA-Breite nach ERA: Regelbreite erfüllt Erschwernis: fehlende Fahrbahnrückführung vor dem LSA-Aufstellbereich Unfallpotenzial RV: nicht bekannt		
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt: HR32 RV-Netzfunktion: Hauptroute / Vorrangstrecke Maßnahme 1: Querungsinsel in Höhe der östlichen Unizufahrt herstellen Maßnahme 2: Abstimmung der Radführung mit Anschlussplanung Uni Ost und LfS Maßnahme 3: Querungshilfe am Anschluss der Radverbindung Lambsbachtour Gestaltung gem. Maßnahmenskizze Maßn.alternative: Priorität: B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre Dringlichkeit: mittel Kostenaufwand netto: ca. 90.000 EUR		 
Bemerkung		

RVK Homburg - Maßnahmenplan

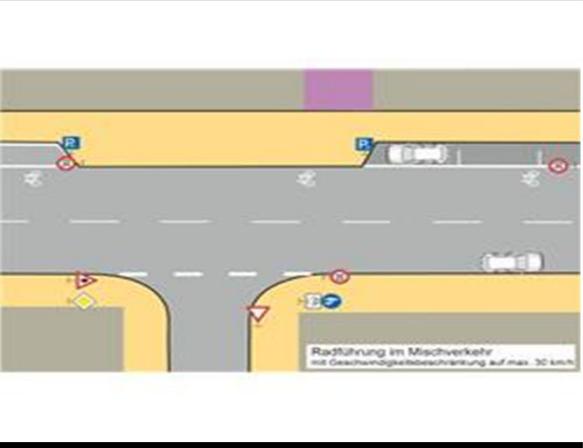
Stadtteil/Ortsbereich Kirrberg Straßen-/Netzabschnitt L213 Ortsstraße von Ortseingahrt bis KVP Abschnittlänge (m) 750 Lage des Abschnitts innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">054</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR32</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Verkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	054	Routen:	HR32	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel	
Maßnahmen-Nr.	054											
Routen:	HR32											
Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	mittel											
<p>Bestandsanalyse</p> Radnetzategorie IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung Vorh. Fahrbahnbreite mind. 6,70 m Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr RVA-Breite nach ERA Netzlücke, Mischverkehr Erschwernis fehlende Radführung auf der Fahrbahn, fehlende Überquerungsstelle für Übergang von einseitig auf beidseitig Radführung am Ortseingang und Höhe Uni leicht erhöht Unfallpotenzial RV leicht erhöht												
<p>Maßnahmenvorschlag</p> Routenabschnitt HR32 RV-Netzfunktion Hauptroute / Vorrangstrecke Maßnahme 1 Überquerungshilfe im Übergangsbereich herstellen Maßnahme 2 Auffangschutzstreifen vor/nach Querungshilfe markieren Maßnahme 3 ab Ortseingang bis KVP Eckstraße 30 km/h anordnen Gestaltung gem. Maßnahmenskizze Maßn.alternative bei ausreichender Fahrbahnbreite Schutzstreifen in OD weiterführen und Überfahrten in Rot markieren Priorität B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre Dringlichkeit mittel Kostenaufwand netto ca. 72.020 EUR	 											
Bemerkung	die Sicherung der Radquerung im Übergangsbereich von Zweirichtungsradführung außerorts zu Einrichtungsradführungen innerorts ist konzeptrelevant											

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 54
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Kirrberg Eckstraße von KVP bis Anschluss Verbindung Rabenhorst NR 43 350 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">055</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR32</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	055	Routen:	HR32	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	055											
Routen:	HR32											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 6,00 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Netzlücke, Mischverkehr fehlende Radführung auf der Fahrbahn, zu geringe Gehwegbreite für gemeinsamen Geh-/Radweg nicht bekannt												
HR32 Hauptroute / Vorrangstrecke wg. geringer Fahrbahnbreite 30 km/h anordnen - - Maßnahmenskizze prüfen der Fahrbahnbreite: ein-/beidseitigen Schutzstreifen markieren B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 2.000 EUR												
Bemerkung												

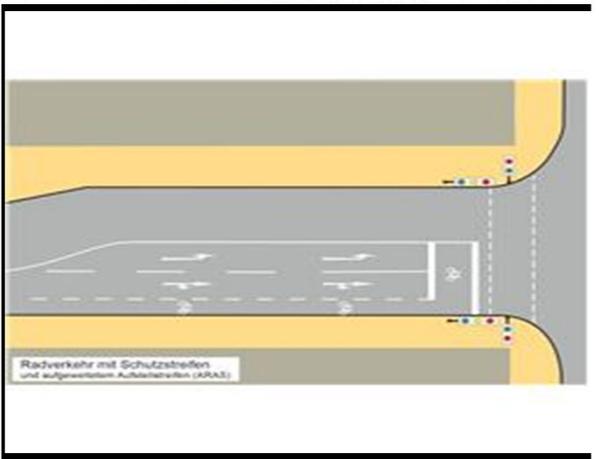
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Wörschweiler Bierbacher Straße von HsNr.61 in Richtung Ortsausgang 320 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">056</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR41</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Verkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	056	Routen:	HR41	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	056											
Routen:	HR41											
Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 6,30 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr fehlende Fahrbahnradführung und 50 km/h zulässig, Parken am Fahrbahnrand nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR41 Hauptroute / Vorrangstrecke Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nach Bedarf Straßenrandparken nicht zulassen Mischverkehr, Gehweg - Rad frei prüfen Maßnahmenskizze B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 1.000 EUR										
Bemerkung		  										

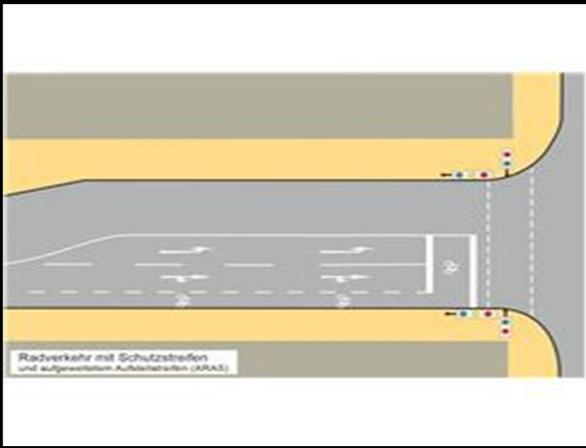
 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 56
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

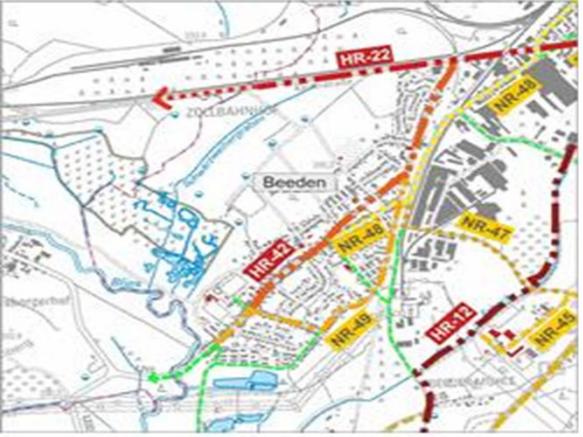
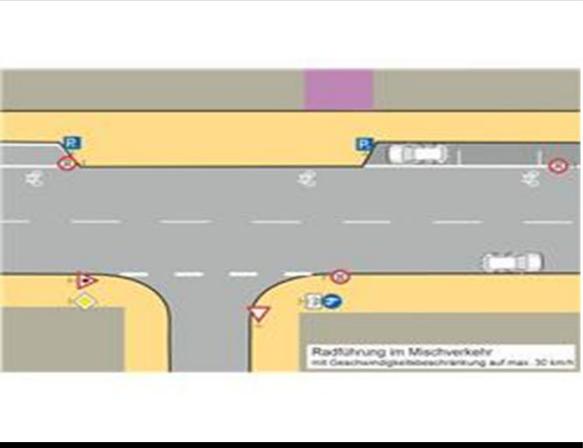
Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Wörschweiler L 111 Bierbacher Straße von HsNr. 61 bis L 222 Limbacher Straße 215 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">057</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR41</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Verkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	057	Routen:	HR41	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	057											
Routen:	HR41											
Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 6,30 m Ri. 1: Gehweg - Rad frei Ri. 2: Gehweg - Rad frei Breite unterschritten fehlende Fahrbahnradführung und 50 km/h zulässig, Parken am Fahrbahnrand nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR41 Hauptroute / Vorrangstrecke nach Bedarf Straßenrandparken nicht zulassen Fahrbahnradführung im Knotenbereich Limbacher Str. ermöglichen - Maßnahmenskizze Radverkehr mit Schutzstreifen und aufgeweiteten Aufbühnen (KRAAS) A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 3.000 EUR										
Bemerkung		die bestehende Netzlücke im Radnetz zwischen Wörschweiler und der Hauptroute HR 12 in Richtung Stadtmitte soll zeitnah geschlossen werden; der Saarland-Radweg ermöglicht eine alternative Radführung										
	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar) Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Anlage 10 Blatt 57 Stand: 03/21										



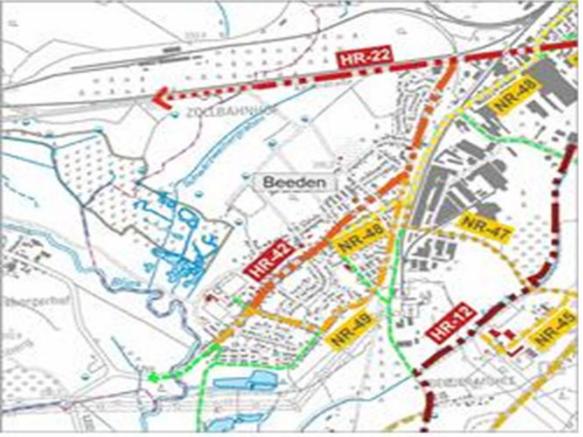
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Wörschweiler Bierbacher Str. von L 222 bis B 423 Homburger Str. 320 außerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">058</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR41</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Verkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	058	Routen:	HR41	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	058											
Routen:	HR41											
Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 6,00 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Netzlücke, Mischverkehr fehlende Fahrbahnradführung und 50 km/h zulässig, erschwerte Nutzbarkeit des Seitenraums im Brückenbereich nicht bekannt												
Hauptroute / Vorrangstrecke Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nach Bedarf Straßenrandparken nicht zulassen Mischverkehr, Gehweg - Rad frei prüfen Maßnahmenskizze Freisperr-Ampel' mit Radführung im Knotenbereich einrichten B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 3.000 EUR												
Bemerkung												

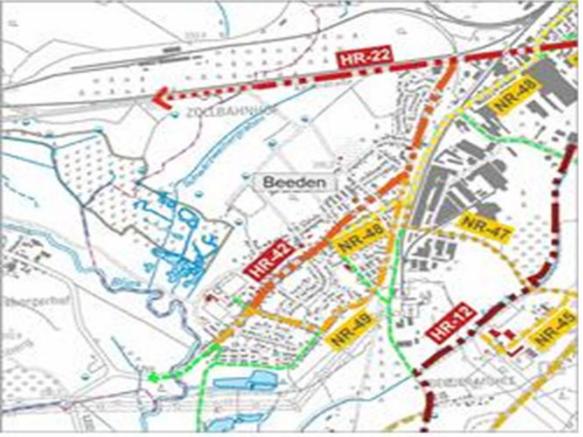
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Beeden Blieskasteler Straße von Ortseingang bis Remigiusstraße 875 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">059</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR42</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	059	Routen:	HR42	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	059											
Routen:	HR42											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 6,40 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr fehlende Überfahrten an mehreren Einfahrten, Bordsteine, Parken, Bäume, einseitig zu schmaler Gehweg für Radfreigabe nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR42 Hauptroute / Vorrangstrecke wg. geringer Fahrbahnbreite 30 km/h anordnen Radführung an untergeordneten Einfahrten durch Piktogramm verdeutlichen Wegweisung mit Hinweis auf alternative Streckenführung NR 49 Maßnahmenskizze Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 4.710 EUR										
Bemerkung		  										

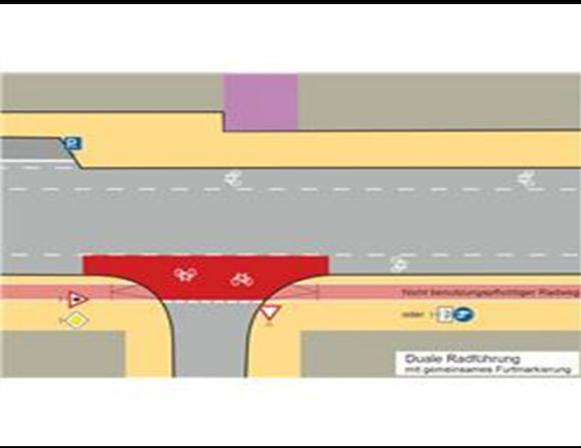
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Beeden Remigiusstraße von Blieskasteler Str. bis Pirminiusstraße 550 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">060</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR42</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	060	Routen:	HR42	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	060											
Routen:	HR42											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR V Innergemeindliche RV-Anbindung mind. 5,70 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr nicht bekannt nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR42 Hauptroute / Vorrangstrecke Linksabbiegen in Remigiusstraße und Überfahrten durch Markieren verdeutlichen Wegweisung im Zuge der Hauptroute HR 42 aufstellen - Maßnahmenvorschlag - B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 1.200 EUR										
Bemerkung		  										

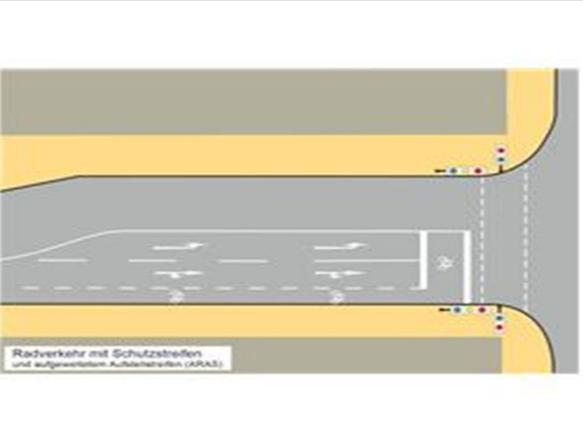
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Beeden Pirminiusstraße von Remigiusstraße bis Saarbrücker Straße 665 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">061</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR42</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	061	Routen:	HR42	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering	
Maßnahmen-Nr.	061												
Routen:	HR42												
Straßennetzfunktion	Sammelstraße												
Steigung/Gefälle	ohne												
Kfz-Belastung	gering												
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 8,30 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr wechselseitig Längsparken, 50 km/h zulässig, keine geschützte Radführung (Netzlücke) nicht bekannt											
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR42 Hauptroute / Vorrangstrecke Fahrstreifeneinteilung im Einmündungsbereich Pirminiusstr. - Remigiusstr. mit Radführung auf der Fahrbahn beidseitig Schutzstreifen markieren, nach Bedarf Parken einschränken Wegweisung im Zuge der Hauptroute HR 42 aufstellen Maßnahmenvorschlag A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 22.180 EUR		 									
Bemerkung		der nördliche Abschnitt der Pirminiusstraße zwischen Remigiusstraße und Saarbrücker Straße soll zeitnah als Hauptroute HR 42 umgesetzt werden											

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Erbach Dürerstraße 1160 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">062</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">HR43</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	062	Routen:	HR43	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel
Maßnahmen-Nr.	062											
Routen:	HR43											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	mittel											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 6,60 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Netzlücke, Mischverkehr erhöhte Dichte von Einfahrten, keine Radführung (Netzlücke), Rand-/Längsparken, Bäume leicht erhöht										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		HR43 Hauptroute / Vorrangstrecke in Knotenzufahrt zur Berliner Str. Auffangstreifen markieren (siehe NR 23) Abschnittsweise Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h prüfen/ anordnen nach Bedarf Längsparken am Fahrbahnrand verbieten Maßnahmenskizze ein-/beidseitig Schutzstreifen bei ausreichender Fahrbahnbreite oder Parkverbot anlegen A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 2.500 EUR										
Bemerkung		  <p style="font-size: small;">zwischen dem Stadtteilzentrum Erbach und der Stadtmitte stellt die Radführung ermöglicht die Dürerstraße eine direkte umwegfreie Radroutenverbindung</p>										

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Sanddorf	Alleestraße von Sickinger Straße bis Heidebruchstraße	Maßnahmen-Nr. 063	
Straßen-/Netzabschnitt	Alleestraße von Sickinger Straße bis Heidebruchstraße	Routen: HR44	
Abschnittlänge (m)	290	Straßennetzfunktion	Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	gering
Kfz-Belastung		gering	
Bestandsanalyse			
Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung		
Vorh. Fahrbahnbreite	ca. 4,5 m		
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr		
RVA-Breite nach ERA Erschwernis	Mischverkehr nicht bekannt		
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt		
Maßnahmenvorschlag		 	
Routenabschnitt	HR44		
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke		
Maßnahme 1	nach Bedarf Radführung auf der Fahrbahn im Knotenbereich markieren		
Maßnahme 2	Routenwegweisung aufstellen		
Maßnahme 3	-		
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze		
Maßn.alternative			
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre		
Dringlichkeit	mittel		
Kostenaufwand netto	ca. 2.000 EUR		
Bemerkung			

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Sanddorf	Maßnahmen-Nr.	064
Straßen-/Netzabschnitt	Schwarzer Weg	Routen:	HR44
Abschnittlänge (m)	1220	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	ohne Angabe
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Separate Radführung
Erschwernis	fehlende Radkreuzung im Anschlussbereich L 119 - Mainzer Str., Unterführung
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	HR44
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Anschlussquerung zur Mainzer Straße aus-/umbauen (siehe HR 21)
Maßnahme 2	nach Bedarf Deckenerneuerung durchführen
Maßnahme 3	ortsfeste Beleuchtung aufstellen
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 127.200 EUR



Querungsbereich Schwarzer Weg -
Mainzer Straße als Radfahrknoten
umbauen

Bemerkung	Beleuchtung der Radwegführung für ganzjährige Benutzung der Hauptroutenverbindung wichtig
-----------	---

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 64
		Stand: 03/21

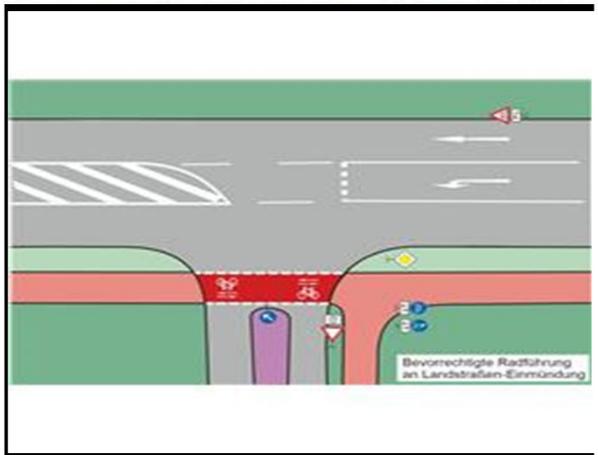
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	065
Straßen-/Netzabschnitt	Richard-Wagner-Straße von Mainzer Straße über Robert-Bosch-Straße bis Eisenbahnstr.	Routen:	HR45
Abschnittlänge (m)	230	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	sehr hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 17,30 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	nicht radverkehrsangepasste LSA-Schaltung, Schilderpfosten im Fahrbereich
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	HR45
RV-Netzfunktion	Hauptroute / Vorrangstrecke
Maßnahme 1	Signalisierte Radführung im LSA-Knoten Mainzer Str. verbessern
Maßnahme 2	signalisierte Radführung im LSA-Knoten Robert-Bosch-Str. verbessern
Maßnahme 3	fahrbahnahe Radfurten über Robert-Bosch-Straße herstellen
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 36.600 EUR



Bemerkung der kurze straßenbegleitende Streckenabschnitt zwischen Mainzer Straße und Eisenbahnstraße hat eine hohe Radnetzrelevanz

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 10
	Maßnahmenblatt - Hauptroute / Vorrangstrecke	Blatt 65
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Websweiler Römerstraße von Ortseingang bis Ortsausgang 330 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">066</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR11</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">sehr gering</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	066	Routen:	NR11	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	sehr gering	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	066											
Routen:	NR11											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	sehr gering											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie - Vorh. Fahrbahnbreite ca. 5,0 m Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr RVA-Breite nach ERA Netzlücke, Mischverkehr Erschwernis fehlende Radführung auf der schmalen Fahrbahn und/oder im Seitenraum, Straßenparken, punktuelle Fahrbahnverengung Unfallpotenzial RV nicht bekannt												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt NR11 RV-Netzfunktion Nebenroute / Basisstrecke Maßnahme 1 nach Bedarf Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränken Maßnahme 2 Beleuchtung im Ortseinfahrtsbereich verbessern Maßnahme 3 - Gestaltung gem. Konzept Maßn.alternative Priorität B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre Dringlichkeit mittel Kostenaufwand netto ca. 4.000 EUR		 <div style="border: 2px solid black; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 10px;"> nach Bedarf weitere Maßnahme planen </div>										

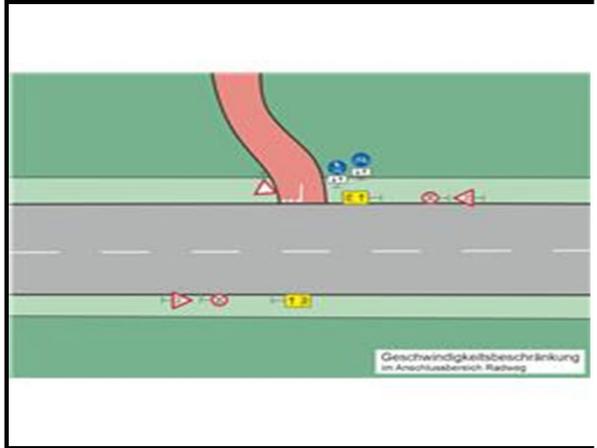
Bemerkung

RVK Homburg - Maßnahmenplan

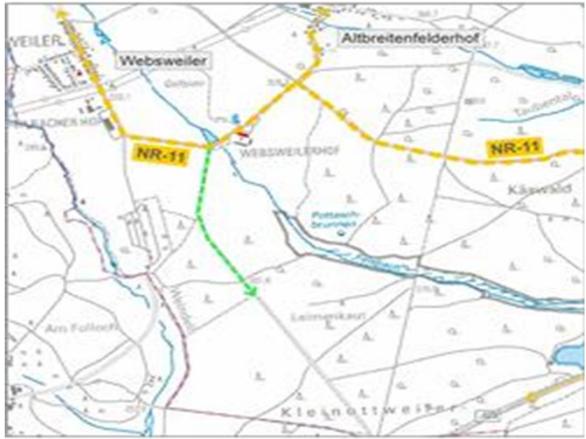
Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Websweiler Römerstraße von Golf-Club bis Ortseingang 1250 außerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">067</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR11</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">sehr gering</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	067	Routen:	NR11	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	sehr gering	Kfz-Belastung	gering	
Maßnahmen-Nr.	067												
Routen:	NR11												
Straßennetzfunktion	Sammelstraße												
Steigung/Gefälle	sehr gering												
Kfz-Belastung	gering												
Bestandsanalyse Radnetzategorie - - Vorh. Fahrbahnbreite mind. 5,80 m Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr RVA-Breite nach ERA Mischverkehr Erschwernis schmale Fahrbahn ohne Radführung Unfallpotenzial RV nicht bekannt													
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt NR11 RV-Netzfunktion Nebenroute / Basisstrecke Maßnahme 1 ortsfeste Beleuchtung in regelmäßigem Abstand aufstellen Maßnahme 2 Wegweisung für Alternativstrecke Ri. Homburg aufstellen Maßnahme 3 - Gestaltung gem. Konzept Maßn.alternative Priorität B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre Dringlichkeit mittel Kostenaufwand netto ca. 18.000 EUR		 <div style="border: 2px solid black; padding: 20px; margin-top: 10px; text-align: center;"> nach Bedarf weitere Maßnahme planen </div>											
Bemerkung		Beleuchtung der Routenverbindung für ganzjährige Benutzung im Schüler- und Pendlerradverkehr wichtig											
		Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11										
		Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 2 Stand: 03/21										

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Altbreitenfelderhof Dorfstraße 1160 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">068</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR11</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">sehr gering</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	068	Routen:	NR11	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	sehr gering	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	068											
Routen:	NR11											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	sehr gering											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		- - ca. 5,0 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr fehlende Radführung auf der schmalen Fahrbahn und/oder im Seitenraum nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR11 Nebenroute / Basisstrecke 30 km/h im Anschlussknoten Websweilerstr./Dorfstr./Römerstraße anordnen Zielwegweisung für Alltagsradverkehr ergänzen Verkehrsspiegel aufstellen Maßnahmenskizze Höchstgeschwindigkeit zwischen Anschluss Webweilerstr. und Hattweilerweg auf 30 km/h beschränken B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 2.750 EUR										
Bemerkung		Beleuchtung zur Sicherung des querenden/kreuzenden Radverkehrs bei einer ganzjährigen Benutzung im Schüler- und Pendlerradverkehr wichtig										

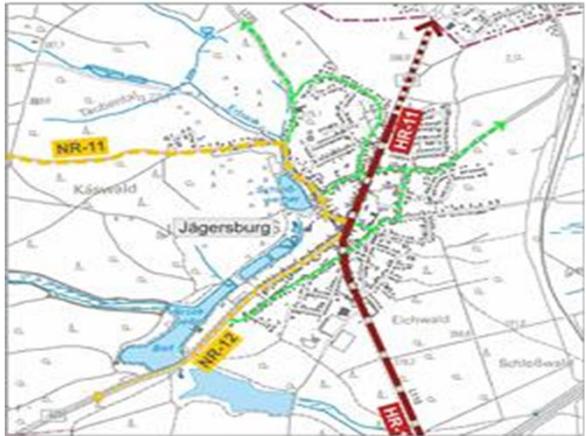


RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Jägersburg	Jägersburg Waldweg Richtung Websweiler	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">069</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR11</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Feld-/Forstweg</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">sehr gering</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">nicht bekannt</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	069	Routen:	NR11	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg	Steigung/Gefälle	sehr gering	Kfz-Belastung	nicht bekannt
Maßnahmen-Nr.	069											
Routen:	NR11											
Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg											
Steigung/Gefälle	sehr gering											
Kfz-Belastung	nicht bekannt											
Bestandsanalyse Radnetzategorie AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts Vorh. Fahrbahnbreite ohne Angabe Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) Ri. 1: Weg Ri. 2: Weg RVA-Breite nach ERA Separate Radführung Erschwernis Umfahrbarkeit der Schranke eingeschränkt, Belag teils schlecht befahrbar, Schranke Unfallpotenzial RV nicht bekannt												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt NR11 RV-Netzfunktion Nebenroute / Basisstrecke Maßnahme 1 Umfahrbarkeit der Schranke erleichtern Maßnahme 2 Belag nach Bedarf ausbessern Maßnahme 3 ortsfeste Beleuchtung nach Bedarf installieren Gestaltung gem. Konzept Maßn.alternative Priorität C Längerfristig: ab 6 Jahre Dringlichkeit niedriger Kostenaufwand netto ca. 34.000 EUR	 <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px; text-align: center;"> Befahrbarkeit sichern und Beleuchtung verbessern </div>											

Bemerkung

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Jägersburg	Webweilerstraße	Maßnahmen-Nr. 070
Straßen-/Netzabschnitt	Websweilerstraße	Routen: NR11
Abschnittlänge (m)	575	Straßennetzfunktion Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle sehr gering Kfz-Belastung gering
Bestandsanalyse		
Radnetzategorie	IR V Innergemeindliche RV-Anbindung	
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 5,70 m	
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr	
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr	
Erschwernis	Anschluss an Höcher Straße ohne gesicherte Radführung	
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt	
Maßnahmenvorschlag		 <div style="border: 1px solid black; padding: 20px; margin-top: 10px; font-size: 24px; color: gray;"> keine Maßnahme erforderlich </div>
Routenabschnitt	NR11	
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke	
Maßnahme 1	keine Maßnahme erforderlich	
Maßnahme 2	-	
Maßnahme 3	-	
Gestaltung gem.	Konzept	
Maßn.alternative	-	
Priorität	-	
Dringlichkeit	-	
Kostenaufwand netto	nach Bedarf	

Bemerkung

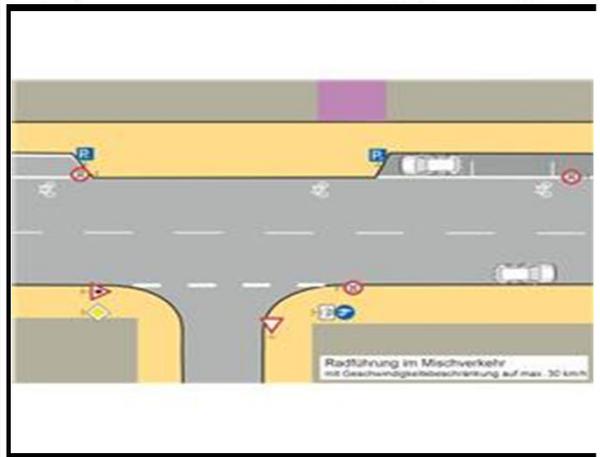
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Jägersburg	Maßnahmen-Nr.	071
Straßen-/Netzabschnitt	Höcher Straße	Routen:	NR11
Abschnittlänge (m)	755	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 5,80 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Netzlücke, Mischverkehr
Erschwernis	fehlende Radführung auf der Fahrbahn, Gehwege ohne Radfreigabe
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR11
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Höchstgeschwindigkeit 30 km/h von Saarpfalz-Str. bis Webweilerstr.
Maßnahme 2	30 km/h zum Sichern des RV-Linksabbiegers im Anschlussknoten Webweilerstr.
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 3.200 EUR



Bemerkung die vorh. Fahrbahnbreite ermöglicht nur bei Reglementierung des Straßenparkens die Einrichtung von einseitigen Schutzstreifen

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 6
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Jägersburg	Maßnahmen-Nr.	072
Straßen-/Netzabschnitt	Kleinottweilerstraße von Ortseinfahrt bis Höhe Hotel Peters	Routen:	NR12
Abschnittlänge (m)	300	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

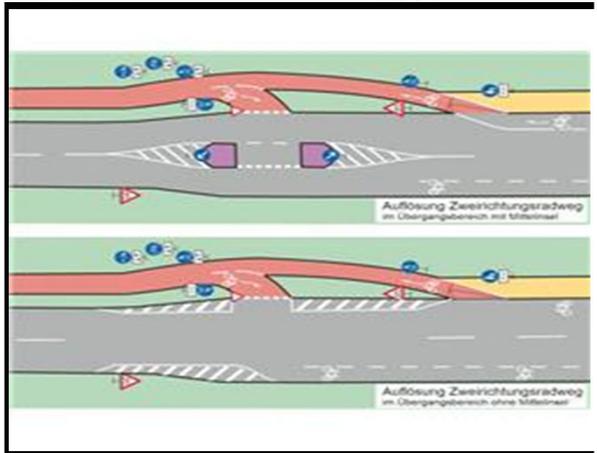
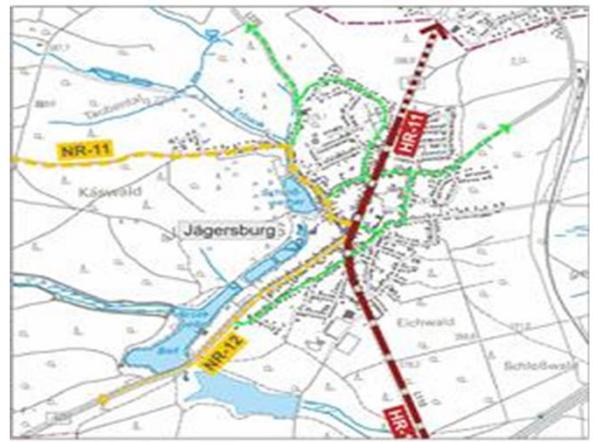
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 6,40 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Mindestbreite erreicht
Erschwernis	fehlende Überquerungsstelle am Beginn der einseitigen Radführung, mehrere Parkplatzzufahrten, hohes Fußgängeraufkommen
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



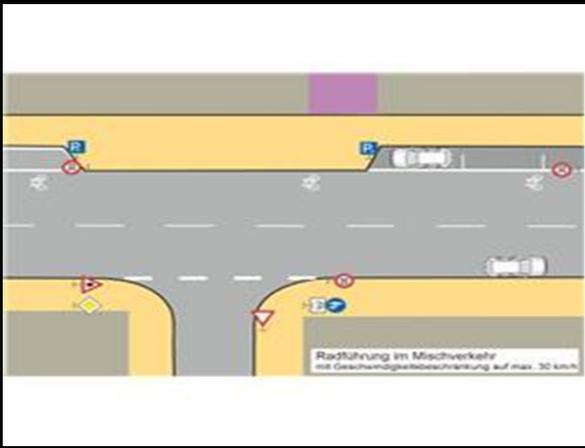
Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR12
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	radverkehrsgerechte Querungsstelle vor Einmündung Mozartstr. (50 km/h) anlegen
Maßnahme 2	einseitiger Schutzstreifen Richtung Ortsmitte
Maßnahme 3	vorh. Radweg Ri. Kleinottweiler für Einrichtungs-RV beschildern
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	vorh. Mitteltrennstreifen für Radquerung umbauen
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 44.070 EUR

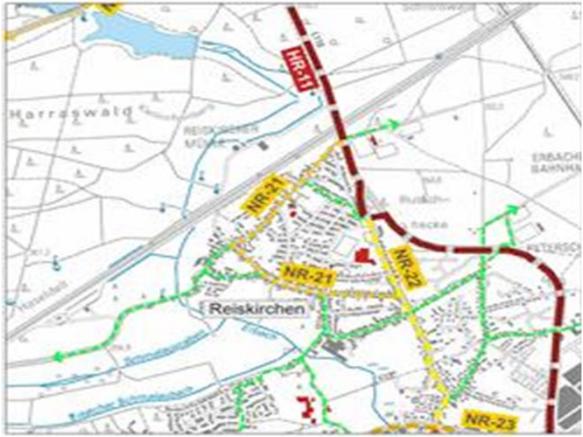
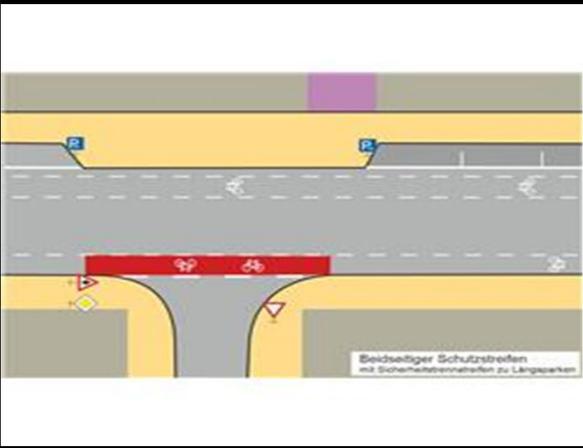


Bemerkung die Sicherung der Radquerung im Übergangsbereich von Zweirichtungsradführung außerorts zu Einrichtungsradführungen innerorts ist konzeptrelevant

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Jägersburg Kleinottweilerstraße von Hotel Peters bis Saarpfalz-Straße 740 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">073</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR12</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Hauptverkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	073	Routen:	NR12	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering	
Maßnahmen-Nr.	073												
Routen:	NR12												
Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße												
Steigung/Gefälle	ohne												
Kfz-Belastung	gering												
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 7,60 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Netzlücke, Mischverkehr fehlende Radführung im Fahrbahnbereich, geringe Gehwegbreiten, Längsparken im Fahrbahnbereich nicht bekannt											
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR12 Nebenroute / Basisstrecke Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränken Verbindung Mozartstraße - Herzogstraße zur Saarpfalz-Straße als Ausweichstrecke beschildern nach Bedarf 30 km/h im Knotenbereich B 423 - L 118 anordnen Maßnahmenskizze Fahrbahnrückführung in Höhe Ortseingang B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 1.000 EUR											
Bemerkung		   <p>das bestehende Parkverkehrsaufkommen der Bewohner macht derzeit Längsparken am Fahrbahnrand erforderlich, so dass eine Stellplatzreduzierung schwer möglich ist</p>											

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Reiskirchen Richardstraße 1220 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">074</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR21</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	074	Routen:	NR21	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	074											
Routen:	NR21											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 7,30 m Ri. 1: Gehweg - Rad frei Ri. 2: Gehweg - Rad frei Mischverkehr Radverkehr auf der Fahrbahn durch Längsparker behindert nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR21 Nebenroute / Basisstrecke ab L118 beidseitige Schutzstreifen (≥1,25m) bis Ortsmitte duale Radführung beibehalten nach Bedarf Fahrbahnrandparken einschränken Maßnahmenskizze Höchstgeschwindigkeit im Zuge der Richardstraße auf 30 km/h beschränken B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 25.320 EUR										
Bemerkung		  										

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 9
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Reiskirchen	Maßnahmen-Nr.	075
Straßen-/Netzabschnitt	Fugelstraße von Richardstraße bis Weiherweg	Routen:	NR21
Abschnittlänge (m)	220	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

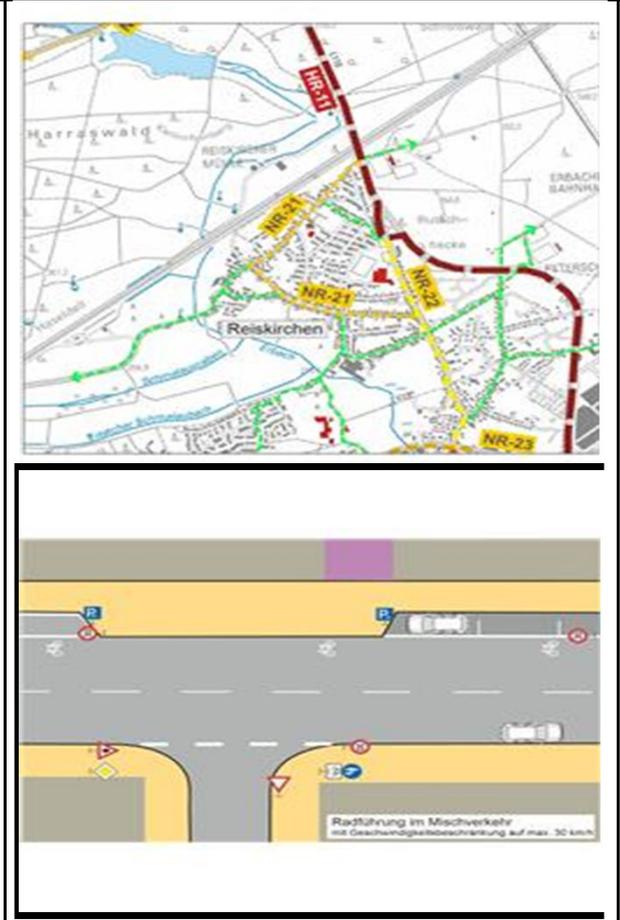
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 6,00 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	zulässige Geschwindigkeit 50 km/h, keine Radführung auf der Fahrbahn, Parkverkehr auf der Fahrbahn
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

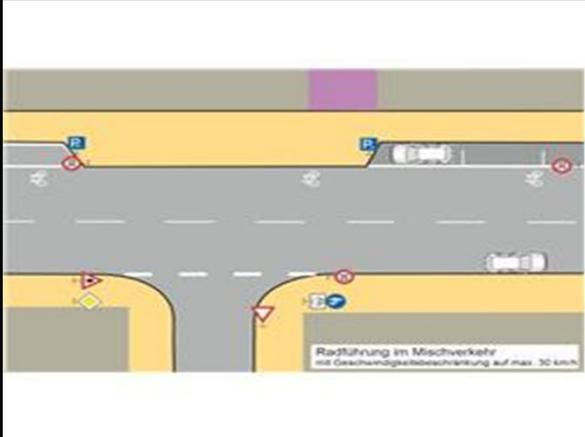
Routenabschnitt	NR21
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	ab Richardstr. bis Abzweig Reiskircher Str. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h anordnen
Maßnahme 2	Piktogrammspur zum Verdeutlichen der Routenführung NR 21
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 1.460 EUR



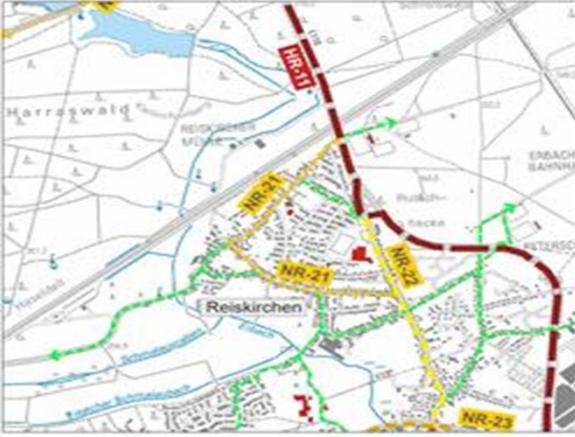
Bemerkung

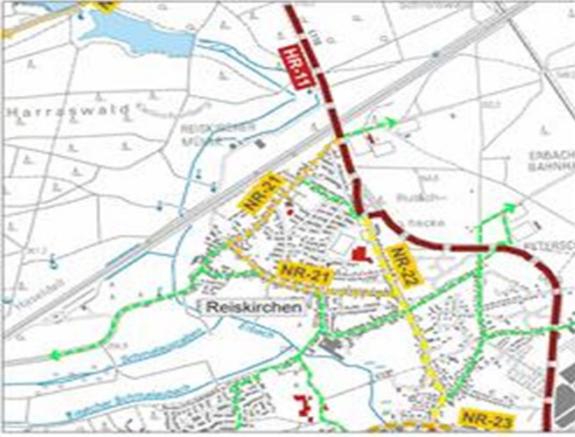
	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 10
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Reiskirchen Fugelstraße von Weiherweg bis Reiskircherstraße 300 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">076</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR21</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	076	Routen:	NR21	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	076											
Routen:	NR21											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 6,20 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr zulässige Geschwindigkeit 50 km/h, keine Radführung auf der Fahrbahn, Parkverkehr auf der Fahrbahn nicht bekannt												
NR21 Nebenroute / Basisstrecke nach Bedarf 30 km/h anordnen nach Bedarf Randparken einschränken - Maßnahmenskizze Schutzstreifen einseitig markieren, abwechseln mit Parkangebot, zus. 30 km/h anordnen B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 1.750 EUR												
Bemerkung												

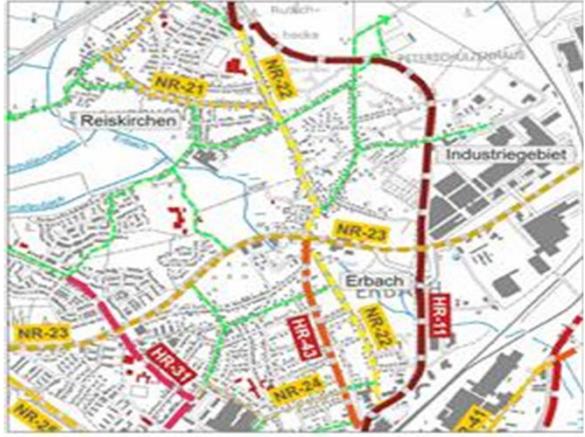
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Reiskirchen Reiskircher Straße 350 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">077</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR21</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	077	Routen:	NR21	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	077											
Routen:	NR21											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung ca. 4,80 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr teilweise Fahrbahnrandparken nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR21 Nebenroute / Basisstrecke keine Maßnahme erforderlich - - Konzept - - nach Bedarf										
Bemerkung		 <div style="border: 2px solid black; padding: 20px; margin-top: 10px; text-align: center;"> keine Maßnahme erforderlich </div>										



keine Maßnahme
erforderlich

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Reiskirchen	Reiskirchen	Maßnahmen-Nr. 078	
Straßen-/Netzabschnitt Steinbachstraße - Dürerstraße von L 118 bis Berliner Straße	Steinbachstraße - Dürerstraße von L 118 bis Berliner Straße	Routen: NR22	
Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	1420 innerorts	Straßennetzfunktion Steigung/Gefälle Kfz-Belastung	Sammelstraße sehr gering mittel
Bestandsanalyse Radnetzategorie IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung Vorh. Fahrbahnbreite mind. 7,20 m Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr RVA-Breite nach ERA Netzlücke, Mischverkehr Erschwernis fehlende Radführung auf der Fahrbahn, Gehwege ohne Radfreigabe, abschnittsweise erhöhter Parkverkehr auf der Fahrbahn. Einbauten zur Verkehrsber. nicht bekannt Unfallpotenzial RV			
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt NR22 RV-Netzfunktion Nebenroute / Basisstrecke Maßnahme 1 beidseitige Schutzstreifen ab 1,25m anlegen Maßnahme 2 Parkverkehr abschnittsweise nicht zulassen Maßnahme 3 einseitigen Schutzstreifen Richtung Sportzentrum und Querungshilfe anlegen Gestaltung gem. Maßnahmenvorschlag Maßn.alternative nach Bedarf Höchstgeschwindigkeit von Parkplatz Sportzentrum bis Berliner Str. auf 30 km/h beschränken Priorität B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre Dringlichkeit mittel Kostenaufwand netto ca. 91.300 EUR		 	
Bemerkung		die Straßenverbindung schließt die Netzlücke zwischen der Hauptroute HR 11 entlang der Robert-Bosch-Straße und dem Stadtteilzentrum Erbach	

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 13
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Erbach	Maßnahmen-Nr.	079
Straßen-/Netzabschnitt	Ostring	Routen:	NR22
Abschnittlänge (m)	955	Straßennetzfunktion	Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

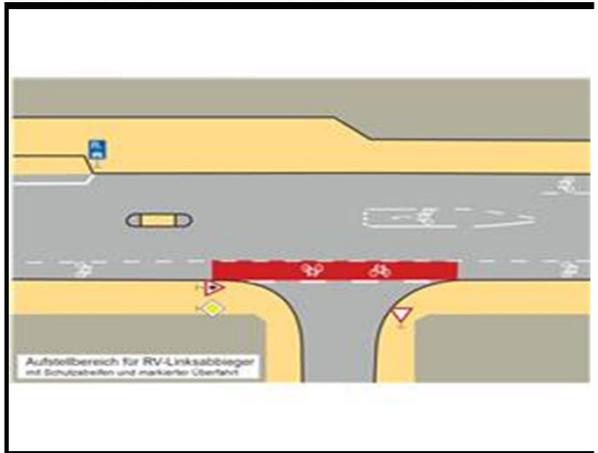
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,20 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	teilweise Fahrbahnrandparken
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR22
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	nach Bedarf RV-Linksabbiegen von Dürerstr. sichern
Maßnahme 2	Radwegführung in Richtung Robert-Bosch-Straße beschildern
Maßnahme 3	RV auf Fahrbahn und Signalisierung in LSA-Zufahrt Robert-Bosch-Straße integrieren
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 7.600 EUR

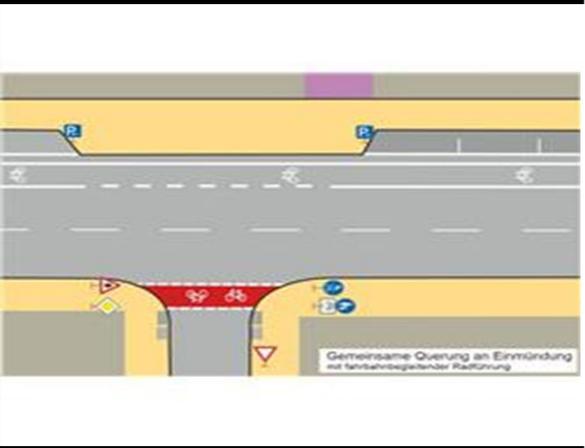


Bemerkung

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 14
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Bruchhof Berliner Straße von Kaiserslauterer Straße bis Höhe Michelin 420 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">080</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR23</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	080	Routen:	NR23	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel
Maßnahmen-Nr.	080											
Routen:	NR23											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	mittel											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 7,90 m Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg Regelbreite erfüllt mehrere Einfahrten in Folge, Furtmarkierung mit Erneuerungsbedarf erhöht										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR23 Nebenroute / Basisstrecke vorh. Geh-/Radweg auf 3m Breite ausbauen fahrbahnnahe Überfahrten anlegen und in Rot markieren - Maßnahmenskizze Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 38.920 EUR										



Bemerkung



Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)

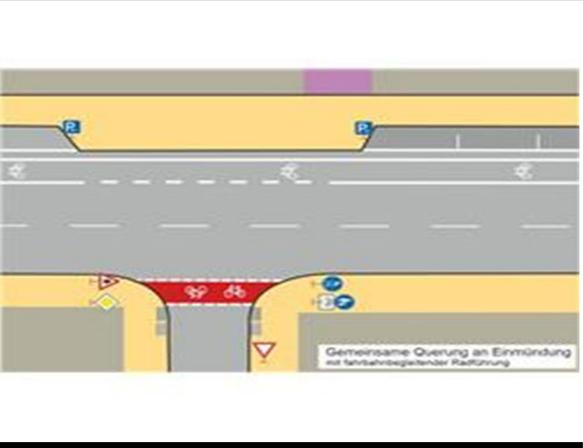
Anlage 11

Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke

Blatt 15

Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

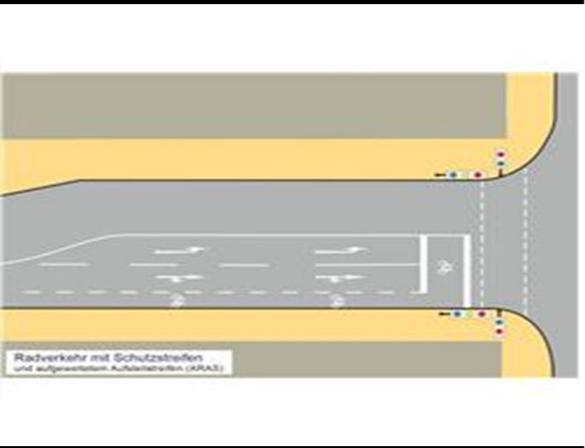
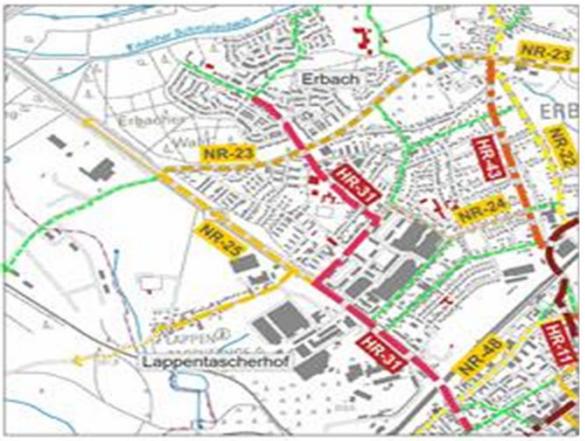
Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Erbach Berliner Straße von Michelin bis Robert-Bosch-Straße 1020 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">081</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR23</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	081	Routen:	NR23	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel	
Maßnahmen-Nr.	081												
Routen:	NR23												
Straßennetzfunktion	Sammelstraße												
Steigung/Gefälle	ohne												
Kfz-Belastung	mittel												
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 10,30 m Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg Regelbreite erfüllt mehrere Einfahrten in Folge, Furtmarkierung mit Erneuerungsbedarf erhöht											
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR23 Nebenroute / Basisstrecke vorh. Geh-/Radweg auf 3m Breite ausbauen fahrbahnnahe Überfahrten anlegen und in Rot markieren - Maßnahmenskizze Markieren von Schutz-/Radfahrstreifen und Beschilderung Gehweg-Rad frei als duales Angebot A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 85.470 EUR		 									
Bemerkung		aufgrund des erhöhten Schwerverkehrsaufkommens wird eine straßen-/fahrbahnbegleitende Radführung favorisiert											
		Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)		Anlage 11									
		Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke		Blatt 16 Stand: 03/21									

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Erbach Berliner Straße von Robert-Bosch-Straße bis Dürerstraße 520 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">082</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR23</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	082	Routen:	NR23	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel
Maßnahmen-Nr.	082											
Routen:	NR23											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	mittel											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 8,50 m Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg Regelbreite erfüllt mehrere Einfahrten in Folge, Furtmarkierung mit Erneuerungsbedarf, fehlende Radführung in den LSA-Knotenzufahrten erhöht										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR23 Nebenroute / Basisstrecke Fahrbahnrückführung in den LSA-Knotenzufahrten und ARAS einrichten Querungsstelle mit HR11 radverkehrsgerecht ausbauen und beleuchten - Maßnahmenvorschlag Umbau des LSA-Knotens in einen kleinen KVP prüfen A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre hoch/erhöht ca. 65.340 EUR										
Bemerkung												
Umbaumöglichkeit zu einem Mini-KVP mit fahrbahnintegrierter Radführung straßenbaulich und verkehrstechnisch prüfen												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Erbach Berliner Straße von Dürerstraße bis Spandauer Straße 380 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">083</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR23</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	083	Routen:	NR23	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel
Maßnahmen-Nr.	083											
Routen:	NR23											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	mittel											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 8,50 m Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg Breite unterschritten Furtmarkierung mit Erneuerungsbedarf, fehlende Radführung auf der Fahrbahn erhöht										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR23 Nebenroute / Basisstrecke beidseitige Schutzstreifen anlegen und Gehweg-Rad frei beschildern fahrbahnnahe Radwegfurt an Spandauer Str. markieren Radführung in Knotenzufahrt Spandauer Str. auf der Fahrbahn Maßnahmenskizze Seitenraum erweitern auf 3 m Breite und fahrbahnbegleitende Radführung beschildern B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 15.690 EUR										



Bemerkung

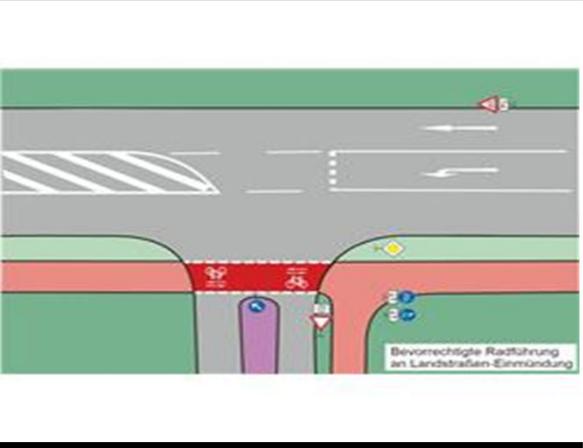


Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)

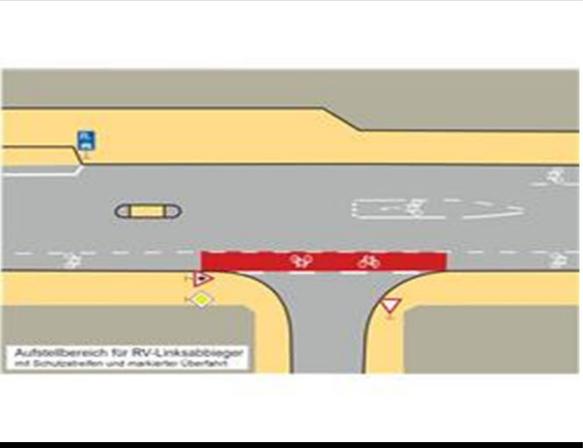
Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke

Anlage	11
Blatt	18
Stand: 03/21	

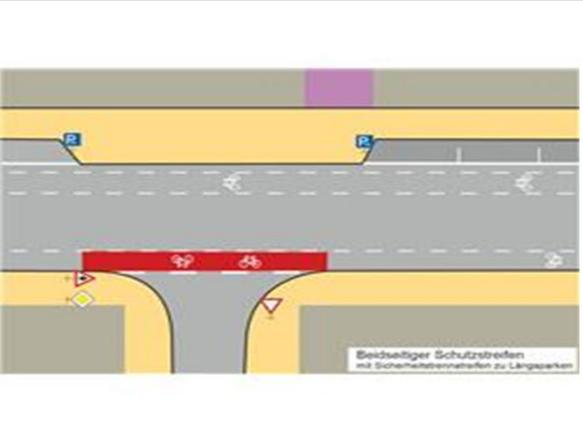
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Erbach Berliner Straße von Spandauer Straße bis KVP 665 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">084</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR23</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">mittel</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	084	Routen:	NR23	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	mittel
Maßnahmen-Nr.	084											
Routen:	NR23											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	mittel											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 8,20 m Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg Breite unterschritten mehrere Einfahrten in Folge, Furtmarkierung mit Erneuerungsbedarf, fehlende Radführung in den KVP-Zufahrten leicht erhöht										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR23 Nebenroute / Basisstrecke Überfahrten im Verlauf Berliner Str. fahrbahnnahe in Rot markieren Duale Radführung am KVP Charlottenburger Str. (siehe HR 31) - Maßnahmenskizze B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 26.600 EUR										
Bemerkung		  										

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Erbach Berliner Straße von KVP bis Bexbacher Straße 660 innerorts	Maßnahmen-Nr. 085 Routen: NR23 Straßennetzfunktion: Sammelstraße Steigung/Gefälle: ohne Kfz-Belastung: mittel	
Bestandsanalyse Radnetzategorie: IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung Vorh. Fahrbahnbreite: mind. 7,70 m Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA): Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg RVA-Breite nach ERA: Breite unterschritten Erschwernis: mehrere Einfahrten in Folge, Furtmarkierung mit Erneuerungsbedarf, wechselnde Seitenraumbreite, Hecken im Fahrbereich Unfallpotenzial RV: leicht erhöht			
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt: NR23 RV-Netzfunktion: Nebenroute / Basisstrecke Maßnahme 1: Zufahrtsbereich Berliner Straße anpassen und Radführung Ri. Stadtmitte optimieren Maßnahme 2: nach Bedarf zus. Querunginsel am Beginn der Aufweitung zum B423-Parallelweg herstellen Maßnahme 3: Alternativverbindung zw. Berliner Str. und Saganer Str. und weiter bis Breslauer Str. beschildern Gestaltung gem.: Maßnahmenskizze Maßn.alternative: Priorität: B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre Dringlichkeit: mittel Kostenaufwand netto: ca. 42.400 EUR		 	
Bemerkung		mit der zusätzlichen Querungshilfe in Höhe des Parallelweges zur Bexbacher Straße kann eine Alternativroute in Richtung Stadtmitte bis zur Breslauer Straße angeboten werden	

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Erbach Lappentascher Straße von Cranachstraße bis Zillerstraße 115 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">086</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR24</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	086	Routen:	NR24	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	086											
Routen:	NR24											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
Radnetzategorie: IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 8,30 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr fehlende Radführung auf der Fahrbahn nicht bekannt												
Nebenroute / Basisstrecke von Cranachstraße bis Zillestraße beidseitige Schutzstreifen markieren nach Bedarf 30 km/h anordnen Routenführung wegweisen (NR 24) Maßnahmenskizze 30 km/h anordnen C Längerfristig: ab 6 Jahre niedriger ca. 4.430 EUR												
Bemerkung												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Erbach	Maßnahmen-Nr.	088
Straßen-/Netzabschnitt	Hasenäckerstraße	Routen:	NR24
Abschnittlänge (m)	1010	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

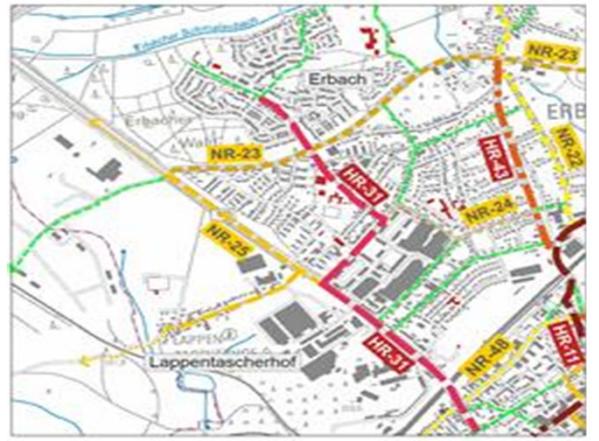
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 6,10 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	zulässige Geschwindigkeit 50 km/h, keine Radführung auf der Fahrbahn, Bäume, Parken
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR24
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränken
Maßnahme 2	-
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	
Priorität	C Längerfristig: ab 6 Jahre
Dringlichkeit	niedriger
Kostenaufwand netto	ca. 1.250 EUR



keine weitere
Maßnahme erforderlich

Bemerkung

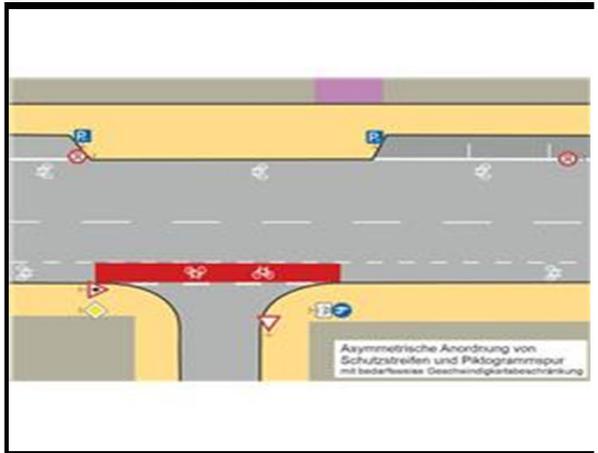
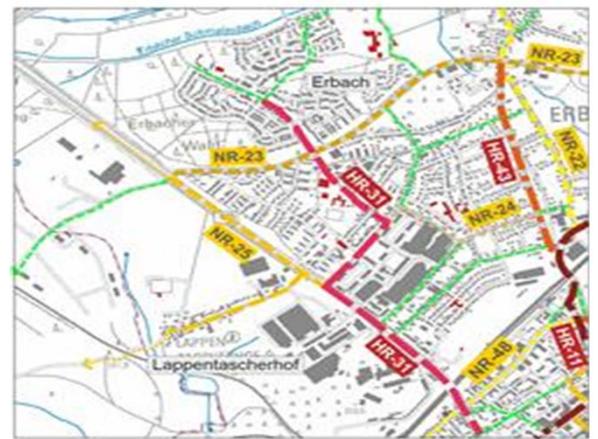
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	089
Straßen-/Netzabschnitt	Bexbacher Straße	Routen:	NR25
Abschnittlänge (m)	3470	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	sehr hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 17,00 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	fehlende Anpassung der LSA-Signalisierung für den Radquerverkehr, fehlende gesicherte Querung der B 423 zum Lappentascher Hof
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR25
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Signalgesicherte Radquerung Berliner Str. zum Radweg B 423 beibehalten
Maßnahme 2	Signalisierte Radquerung der B 423 Richtung Am Zunderbaum einrichten und anschließend Fahrbahnrückführung
Maßnahme 3	Anschluss der Radquerungsfurt an Einmündung Lappentascher Hof an Radweg verbessern
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	ergänzend: Radquerungen in LSA-Schaltung optimieren
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 26.900 EUR

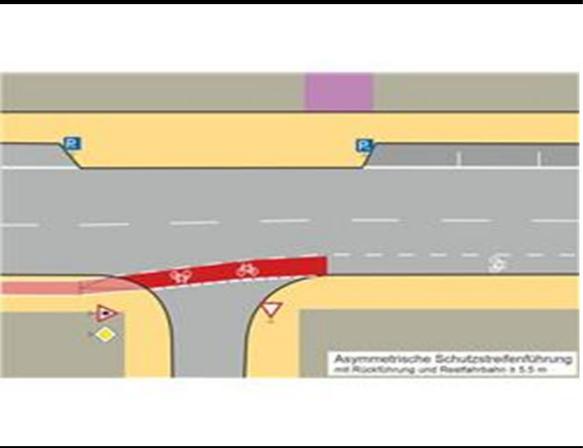
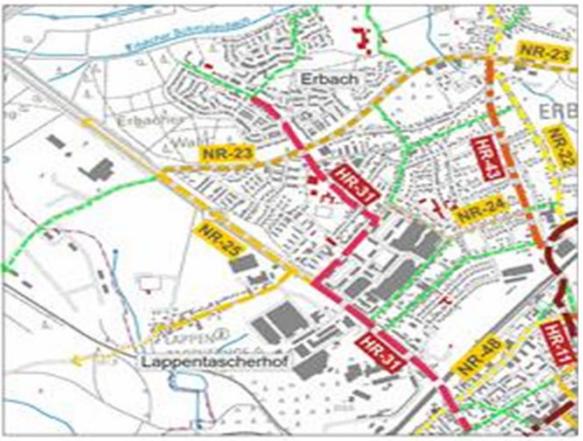


Bemerkung um Wartezeitverluste im zeitsensiblen Schüler- und Pendlerradverkehr zu vermeiden sollen die Radfurten im Zuge der Bexbacher Straße in der LSA-Schaltung optimiert werden

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 24
		Stand: 03/21

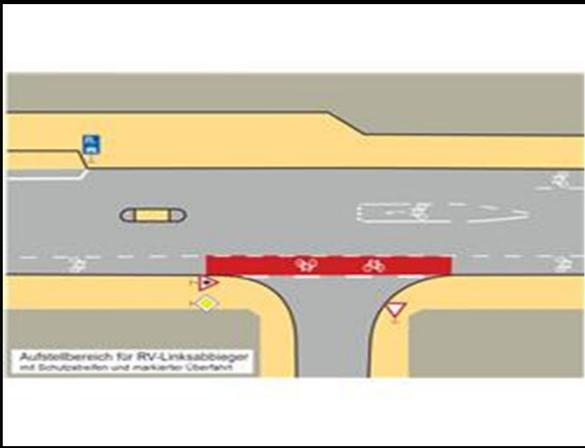
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Zum Lappentascher Hof von B423 bis am Vierherrenwald 225 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">090</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR25</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	090	Routen:	NR25	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	090											
Routen:	NR25											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 6,80 m Ri. 1: getr. Geh-/Radweg Ri. 2: getr. Geh-/Radweg Regelbreite erfüllt Lkw-Verkehr im Gewerbebereich nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR25 Nebenroute / Basisstrecke Radwegmarkierung erneuern getrennten Rad-/Gehweg vor Aufparken schützen Radweganschluss an Bexbacher Straße verbessern Maßnahmenskizze 30 km/h zwischen Bexbacher Str. und Vierherrenwald C Längerfristig: ab 6 Jahre niedriger ca. 11.500 EUR										



Bemerkung

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Bruchhof Heidebruchstraße von Schwarzer Weg bis Kaiserslauterer Straße 695 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">091</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR31</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	091	Routen:	NR31	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	091											
Routen:	NR31											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
Radnetzcategory: IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung ca. 5,0 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr nicht bekannt nicht bekannt		NR31 Nebenroute / Basisstrecke Einmündungsbereich radverkehrsgerecht markieren keine weiteren Maßnahmen erforderlich - Maßnahmenskizze B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 2.000 EUR										
Bemerkung												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Sanddorf	Maßnahmen-Nr.	092
Straßen-/Netzabschnitt	Heidebruchstraße von Sickinger Straße bis Alleestraße	Routen:	NR31
Abschnittlänge (m)	315	Straßennetzfunktion	Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	ca. 5,0 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	nicht bekannt
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR31
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	keine bauliche und verkehrliche Maßnahme erforderlich
Maßnahme 2	-
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	Zielwegweisung für Alltagsradverkehr aufstellen
Priorität	-
Dringlichkeit	-
Kostenaufwand netto	nach Bedarf



keine Maßnahme
erforderlich

Bemerkung

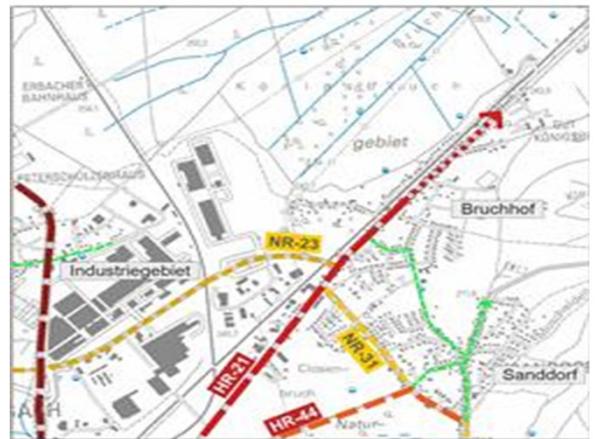
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Bruchhof	Maßnahmen-Nr.	093
Straßen-/Netzabschnitt	Wegeverbindung Bechhofen - Bruchhof über Kehrberg	Routen:	NR32
Abschnittlänge (m)	2160	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg
Lage des Abschnitts	inner-/außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	ohne Angabe
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: - Ri. 2: -
RVA-Breite nach ERA Erschwernis	teils separate Radführung/Mischverkehr schlechter Oberflächenbelag
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR32
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Verbindung mit Planung der Verbandsgemeinde Zweibrücken und des Saarpfalz-Kreises abstimmen
Maßnahme 2	Wegweisung für Routenverbindung NR 32 aufstellen
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	nach Bedarf



zurzeit keine
Maßnahme zu
konkretisieren

Bemerkung nach der Planung der Verbandsgemeinde Zweibrücken soll die Radwegeverbindung zwischen Bechhofen (Sportplatz) von der L 223 Eichelscheider Straße durch den Forst nach Bruchhof bis zum Kehrberg (Sportplatz) aktiviert werden

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 28
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Sanddorf	Maßnahmen-Nr.	094
Straßen-/Netzabschnitt	Wegeverbindung Bechhofen - Sanddorf über Tennisanlage	Routen:	NR33
Abschnittlänge (m)	570	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg
Lage des Abschnitts	inner-/außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	ohne Angabe
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: - Ri. 2: -
RVA-Breite nach ERA	Separate Radführung
Erschwernis	schlechter Oberflächenbelag
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR33
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Verbindung mit Planung der Verbandsgemeinde Zweibrücken und des Saarpfalz-Kreises abstimmen
Maßnahme 2	Wegweisung für Routenverbindung NR 33 aufstellen
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	
Priorität	C Längerfristig: ab 6 Jahre
Dringlichkeit	niedriger
Kostenaufwand netto	nach Bedarf



zurzeit keine
Maßnahme zu
konkretisieren

Bemerkung von der Forstwegverbindung kann eine kurze Anbindung über die Tennisanlage an die L 215 Sickingen Straße nach Sanddorf hergestellt werden

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Sanddorf	Maßnahmen-Nr.	095
Straßen-/Netzabschnitt	Sickinger Straße von Heidebruchstr. bis Abzweig Tennisanlage	Routen:	NR34
Abschnittlänge (m)	745	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

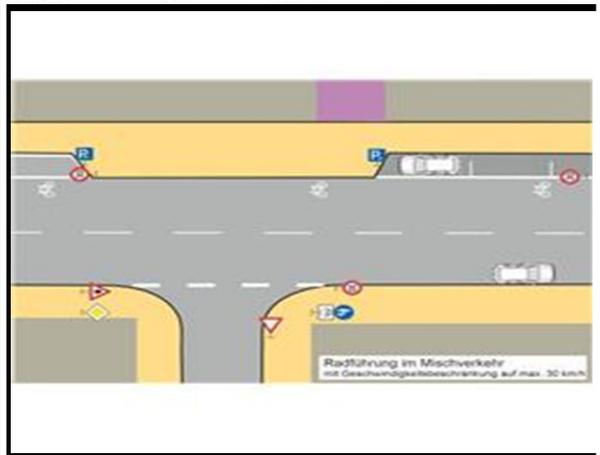
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 6,90 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	beidseitiges Längsparken am Fahrbahnrand
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

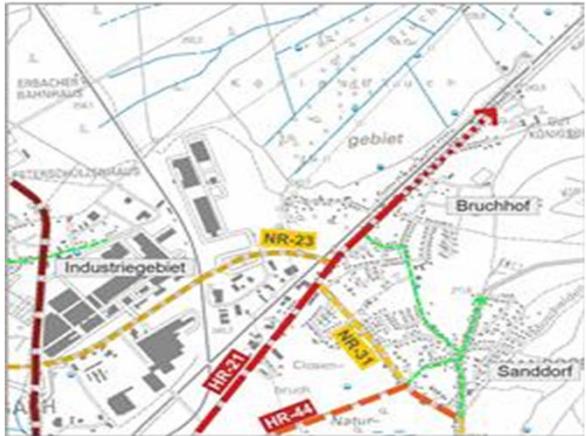
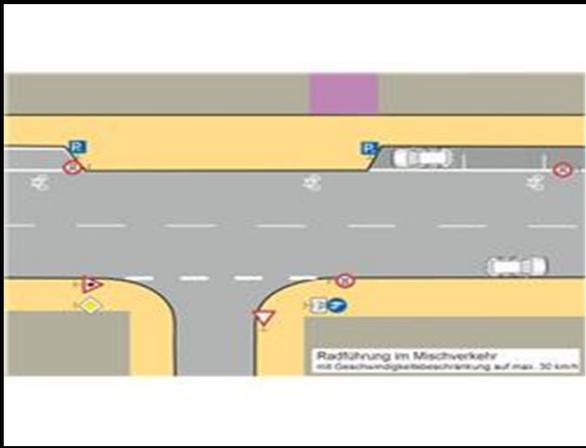
Routenabschnitt	NR34
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	nach Bedarf 30 km/h anordnen und Überfahrten in Rot markieren
Maßnahme 2	nach Bedarf Linksabbiegen Ri. Tennisanlage durch Markierung verdeutlichen
Maßnahme 3	Wegweisung für Radroute NR 33 aufstellen
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Gehweg-Rad frei ermöglichen
Priorität	C Längerfristig: ab 6 Jahre
Dringlichkeit	niedriger
Kostenaufwand netto	ca. 6.900 EUR



Bemerkung

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 30
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Sanddorf Sickinger Straße von Heidebruchstr. bis Ortseingang 1040 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">096</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR34</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Verkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	096	Routen:	NR34	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	096											
Routen:	NR34											
Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 7,00 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr fehlende Fahrbahnführung und Furtmarkierung, Gehwege nicht freigegeben, Querung am Ortseingang ohne Sicherung nicht bekannt												
nach Bedarf beidseitige Piktogrammspur markieren nach Bedarf 30 km/h anordnen - Maßnahmenskizze Gehweg-Rad frei ermöglichen B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 5.680 EUR												
Bemerkung												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Sanddorf	Maßnahmen-Nr.	097
Straßen-/Netzabschnitt	L 215 zwischen Sanddorf und L 120 Käshofer Str.	Routen:	NR34
Abschnittlänge (m)	1000	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

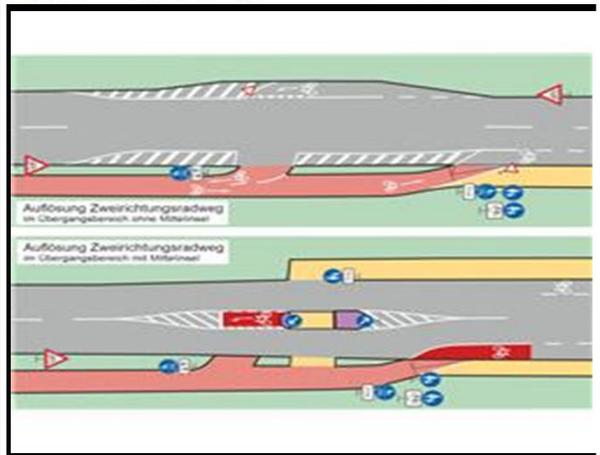
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,00 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: -
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	unzureichende Kennzeichnung von Überfahrten, fehlende Rückführung und Überquerungssicherung
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR34
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Radquerung am Ortsanfang Sanddorf zum einseitigen Radweg verdeutlichen
Maßnahme 2	Radquerung östlich Käshofer Straße markieren
Maßnahme 3	an Querungsstellen ortsfeste Beleuchtung aufstellen/verbessern
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Querungsstellen in beiden Übergangsbereichen baulich herstellen
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 27.000 EUR



Bemerkung die Kosten für zwei bauliche Querungsstellen mit ortsfester Beleuchtung werden auf 85.000 Euro geschätzt

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 32
		Stand: 03/21

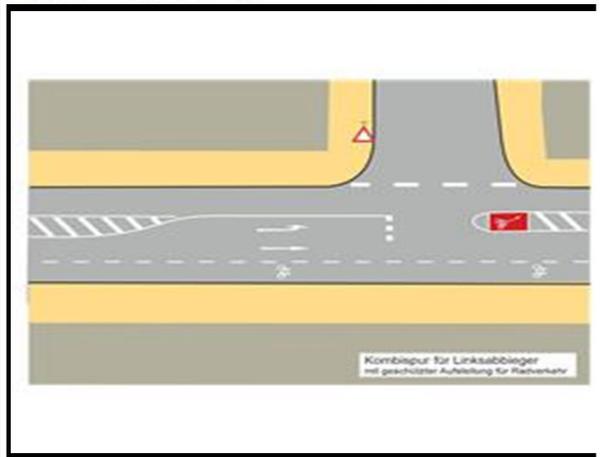
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	098
Straßen-/Netzabschnitt	L 120 Karlsbergstr. von Käshofer Str. bis Brunnenstr.	Routen:	NR34
Abschnittlänge (m)	570	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	mittel

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,30 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: getr. Rad-/Gehweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Mindestbreite erreicht
Erschwernis	fehlende beidseitige Radführung auf der Fahrbahn, 50 km/h zulässige Geschwindigkeit, anderer Radfahrstreifen' durch Parkverkehr belegt
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



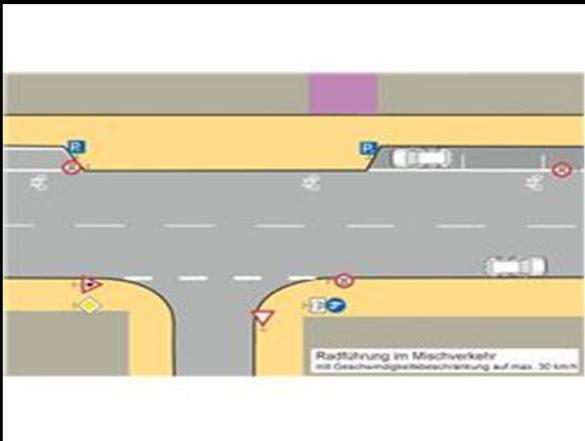
Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR34
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Knotenbereich Brunnenstraße für Radführung auf der Fahrbahn ummarkieren
Maßnahme 2	beidseitige Schutzstreifen einrichten und Überfahrten in Rot markieren
Maßnahme 3	nach Bedarf Bewohnerparken auf der Fahrbahn unterbinden
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 29.520 EUR



Bemerkung ehemaliger zu schmaler Radfahrstreifen ist wg. häufigem Pkw-Längsparken nicht als Radführung zu nutzen

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 33
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Karlsbergstraße von Schloßberg-Höhen-Straße bis L120 645 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">099</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR34</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	099	Routen:	NR34	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	099											
Routen:	NR34											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 5,40 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr erhöhter Werksverkehr der Karlsberg Brauerei, 50 km/h Höchstgeschwindigkeit leicht erhöht												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR34 Nebenroute / Basisstrecke 30 km/h anordnen Parken einseitig mit Aufparken markieren alternativ: Randparken nach Bedarf verbieten Maßnahmenskizze Gehweg (eine Seite) auf 2,0 - 2,5m rückbauen, beidseitigen Schutzstreifen (≥1,25m) prüfen B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 6.480 EUR										
Bemerkung												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	100
Straßen-/Netzabschnitt	Karlsbergstraße von Eisenbahnstraße bis Schloßberg-Höhen-Straße	Routen:	NR34
Abschnittlänge (m)	215	Straßennetzfunktion	Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

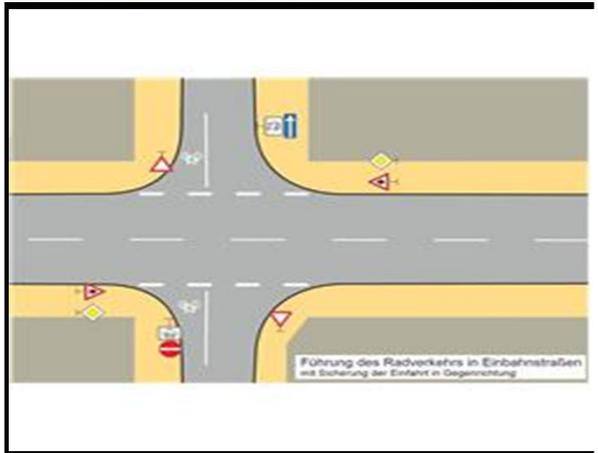
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 4,90 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: geöffn. Einbahnstr. Ri. 2: Einbahnstraße
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	runde Schwellen
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR34
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Radführung gegen die Einbahnstraßenrichtung ermöglichen
Maßnahme 2	Radverkehr in Gegenrichtung zur Einbahnstraßenausfahrt verdeutlichen
Maßnahme 3	Einbahnstraße für RV in Gegenrichtung beschildern
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 3.500 EUR



Bemerkung

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	101
Straßen-/Netzabschnitt	Eisenbahnstraße von Karlsbergstraße bis Talstraße	Routen:	NR34
Abschnittlänge (m)	130	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	sehr gering
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

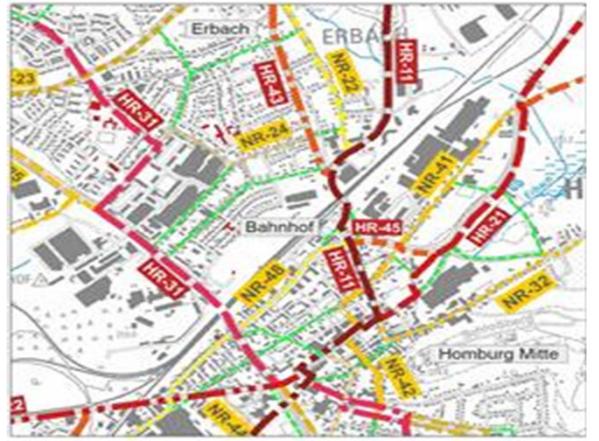
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	ohne Angabe
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: FGZ, radfahren nicht erlaubt Ri. 2: FGZ, radfahren nicht erlaubt
RVA-Breite nach ERA	FGZ
Erschwernis	Gemeinsame Verkehrsführung mit Fußgängern in FGZ
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR34
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Fußgängerzone für Radverkehr in beiden Richtungen freigeben
Maßnahme 2	-
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	evtl. FGZ-Freigabe für Radverkehr auf bestimmte Zeitfenster einschränken
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 300 EUR



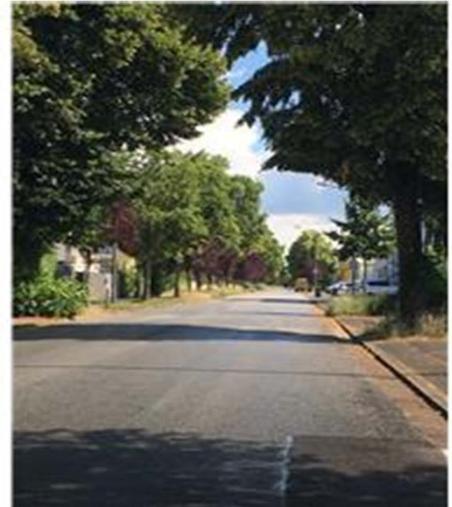
FGZ für den
Radverkehr freigeben

Bemerkung

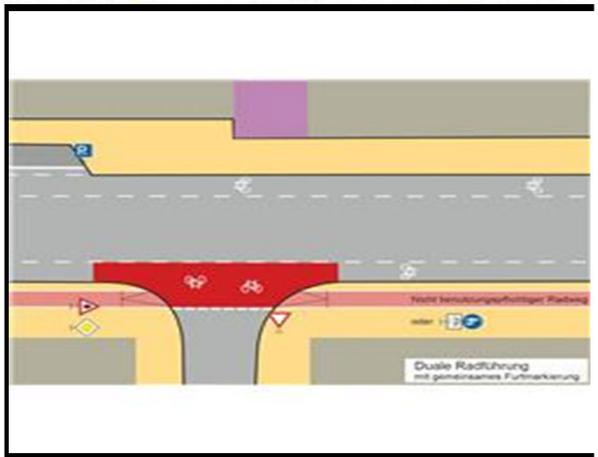
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	102
Straßen-/Netzabschnitt	Mainzer Straße von Kaiserslauterer Straße bis Richard-Wagner-Straße	Routen:	NR41
Abschnittlänge (m)	955	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 8,00 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Gehweg - Rad frei Ri. 2: Gehweg - Rad frei
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	fehlende Radführung auf der Fahrbahn , Schilder, Mülltonnen, Bäume
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR41
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Beschilderung Gehweg-Rad frei beibehalten
Maßnahme 2	beidseitige Schutz-/Radfahrstreifen markieren
Maßnahme 3	Überfahrten in Rot markieren
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 49.280 EUR



Bemerkung wichtige alternative Routenverbindung im Schüler- und Pendlerradverkehr zwischen Bruchhof-Sanddorf-Bechhofen und der Stadtmitte bzw. dem Bahnhof

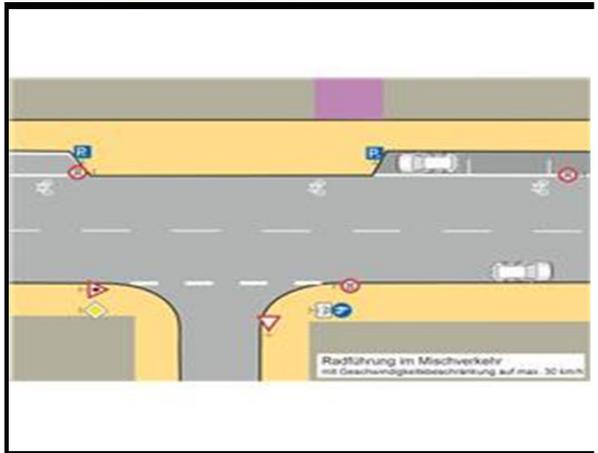
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	103
Straßen-/Netzabschnitt	Mainzer Straße von Richard-Wagner-Straße bis Eisenbahnstraße	Routen:	NR41
Abschnittlänge (m)	265	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 6,10 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: getr. Rad-/Gehweg Ri. 2: getr. Rad-/Gehweg
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	ungünstige Radführung an der Querung Sieberstraße bzw. Am Mühlgraben, LSA-Schaltung ohne RV-Anpassung
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR41
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Beschilderung getrennter Rad-/Gehweg aufheben
Maßnahme 2	beidseitige Piktogrammspur markieren
Maßnahme 3	Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	30 km/h anordnen
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 2.710 EUR



Bemerkung

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 38
		Stand: 03/21

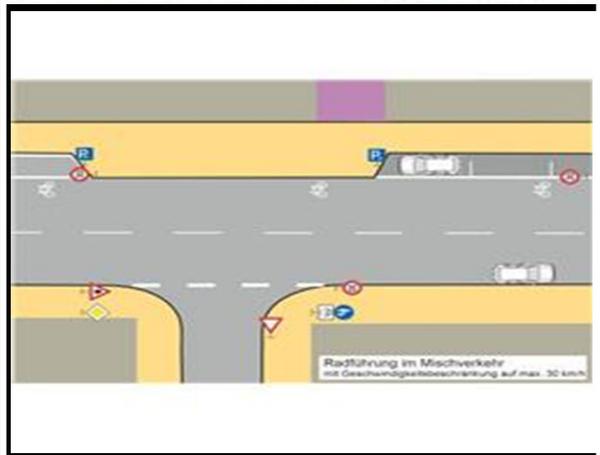
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	104
Straßen-/Netzabschnitt	Kaiserstraße	Routen:	NR41
Abschnittlänge (m)	645	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	mittel

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 6,30 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Gehweg - Rad frei Ri. 2: Gehweg - Rad frei
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	fehlende Überfahrtmarkierungen, kein RV-Linksabbieger in die Uhlandstr., Parken, wechselnde Gehwegbreite
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR41
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	bis Einmündung Uhlandstraße 30 km/h anordnen
Maßnahme 2	Piktogrammspur markieren zum Verdeutlichen der Radführung (Route NR 41)
Maßnahme 3	Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	C Längerfristig: ab 6 Jahre
Dringlichkeit	niedriger
Kostenaufwand netto	ca. 2.690 EUR



Bemerkung

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 39
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Kirchenstraße 125 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">105</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR42</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">sehr gering</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">nicht bekannt</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	105	Routen:	NR42	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	sehr gering	Kfz-Belastung	nicht bekannt
Maßnahmen-Nr.	105											
Routen:	NR42											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	sehr gering											
Kfz-Belastung	nicht bekannt											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 10px;"> mehrere kleinere Maßnahmen durchführen </div>										
Bemerkung		es wird nur eine ca. 3 - 4 m breite Fahrbahnfläche (vorh. Pflaster) mit einer Asphaltdecke überzogen, um die Befahrbarkeit für Radfahrende zu verbessern										

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 40
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	106
Straßen-/Netzabschnitt	Schwesternhausstraße	Routen:	NR42
Abschnittlänge (m)	160	Straßennetzfunktion	Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	sehr gering
		Kfz-Belastung	gering

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR V Innergemeindliche RV-Anbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 6,30 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	kurze Steilheit bis Obere Allee, Parkverkehr auf der Fahrbahn
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR42
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Auffangstreifen vor Anschluss Obere Allee markieren
Maßnahme 2	Schutzstreifen bergauf markieren
Maßnahme 3	Randparken zwischen Obere Allee und Lagerstraße verbieten
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	
Priorität	C Längerfristig: ab 6 Jahre
Dringlichkeit	niedriger
Kostenaufwand netto	ca. 4.940 EUR



mehrere kleinere
Maßnahmen
durchführen

Bemerkung		
-----------	--	--

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 41
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Untere Allee von Kirrberger Straße bis Robert-Koch-Straße 260 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">107</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR43</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	107	Routen:	NR43	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	107											
Routen:	NR43											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
Bemerkung		Einrichtung einer Fahrradstraße soll testweise über einen Beobachtungszeitraum von ca. 1,5 - 2 Jahren erfolgen										

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Obere Allee von Germanenstraße bis Kirrberger Straße 380 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">108</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR43</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	108	Routen:	NR43	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	108											
Routen:	NR43											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
Bemerkung		Einrichtung einer Fahrradstraße soll testweise über einen Beobachtungszeitraum von ca. 1,5 - 2 Jahren erfolgen										

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	109
Straßen-/Netzabschnitt	Untere Allee von Robert-Koch-Straße bis Ringstraße	Routen:	NR43
Abschnittlänge (m)	420	Straßennetzfunktion	Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 6,10 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	Parkverkehr auf der Fahrbahn
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

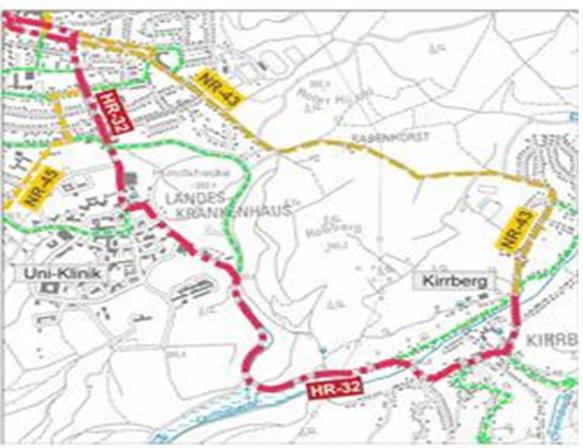
Routenabschnitt	NR43
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Fahrradstraße bis Einmündung Amselstraße fortführen
Maßnahme 2	alternativ: Einbahnstraße mit Schutzstreifen
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 1.000 EUR



Bemerkung Einrichtung einer Fahrradstraße soll testweise über einen Beobachtungszeitraum von ca. 1,5 - 2 Jahren erfolgen

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 44
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

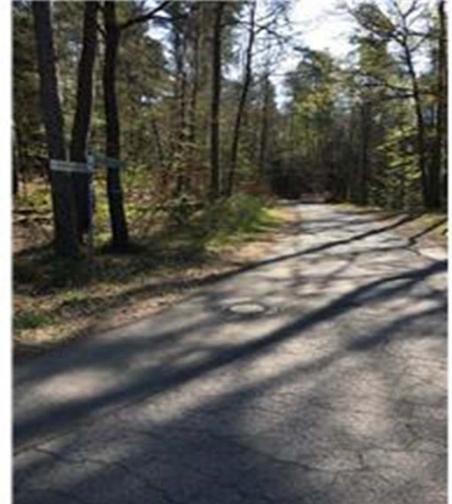
Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Kraepelinstraße 470 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">110</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR43</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	110	Routen:	NR43	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	110											
Routen:	NR43											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 6,20 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr nicht bekannt nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR43 Nebenroute / Basisstrecke keine Maßnahme erforderlich - - Konzept - - nach Bedarf										
												
												
		zurzeit keine Maßnahme zu konkretisieren										
Bemerkung												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	111
Straßen-/Netzabschnitt	Wegeverbindung Rabenhorst bis Eckstr. Kirrberg	Routen:	NR43
Abschnittlänge (m)	1270	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	gering
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR III Regionale RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	ohne Angabe
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Weg Ri. 2: Weg
RVA-Breite nach ERA	Separate Radführung
Erschwernis	schlecht befahrbare Oberfläche, teils Belagschäden, Schranke
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR43
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	abschnittsweise Deckenerneuerung erforderlich
Maßnahme 2	Beleuchtung im Verbindungsbereich aufstellen
Maßnahme 3	Schrankenumfahrbarkeit sicherstellen
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 118.000 EUR

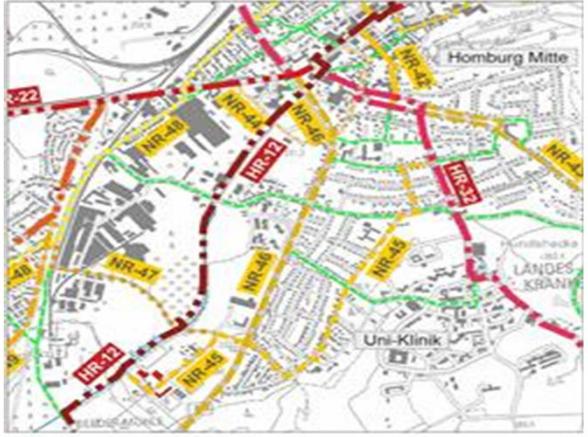
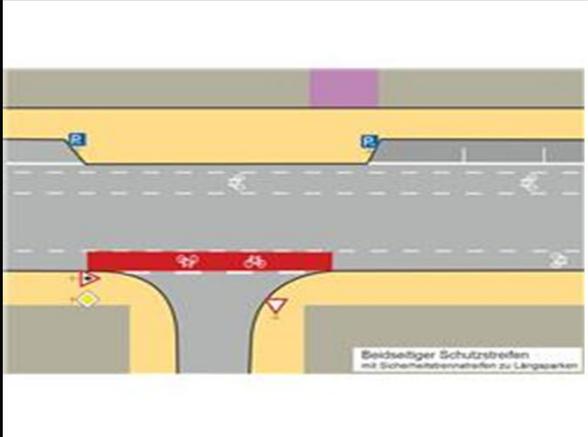


Deckenerneuerung
und Beleuchtung nach
Bedarf

Bemerkung Beleuchtung der Radwegführung für ganzjährige Benutzung auch an Nebenrouten mit Bedeutung für Schüler- und Pendlerverkehr sinnvoll

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 46
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Am Forum von Saarbrücker Str. bis Zweibrücker Str. 575 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">112</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR44</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	112	Routen:	NR44	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	112											
Routen:	NR44											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 6,70 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr fehlende Fahrbahnführung und Furtmarkierung, mehrere Ein-/Ausfahrten leicht erhöht												
Nebenroute / Basisstrecke mögliche ein-/beidseitige Schutzstreifenmarkierung abstimmen nach Bedarf abschnittsweise 30 km/h anordnen nach Bedarf Piktogrammspur markieren Maßnahmenskizze beidseitigen Schutzstreifen markieren (mind. 1,25m mit baulicher Seiterraumanpassung im Verschwenkungs-/ B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 16.000 EUR												
Bemerkung												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	113
Straßen-/Netzabschnitt	Zweibrücker Straße von Entenweiherstr. bis Untere Allee	Routen:	NR44
Abschnittlänge (m)	250	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

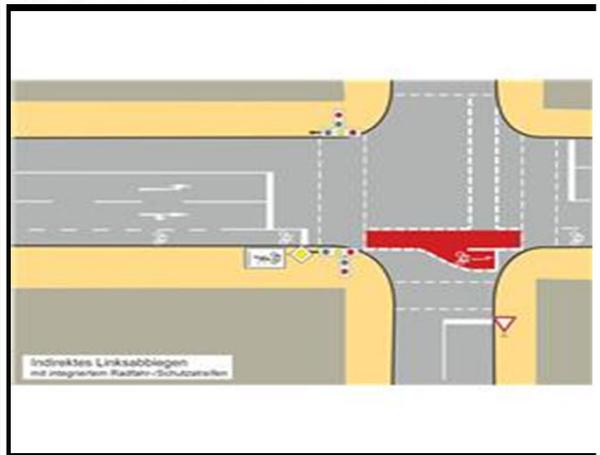
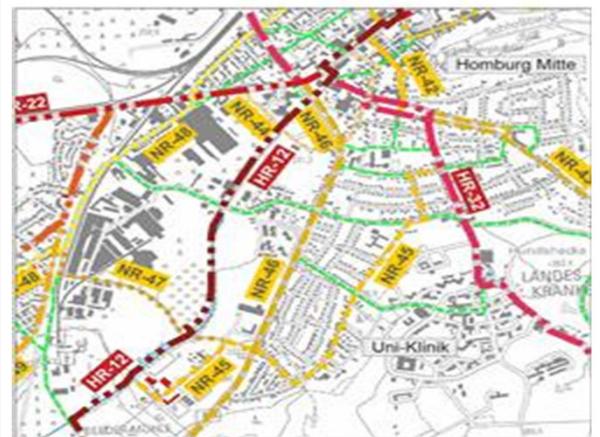
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,60 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	teilweise eingeschränkte Seitenraumbefahrbarkeit, keine Gehwegfreigabe, Bäume
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



Maßnahmenvorschlag

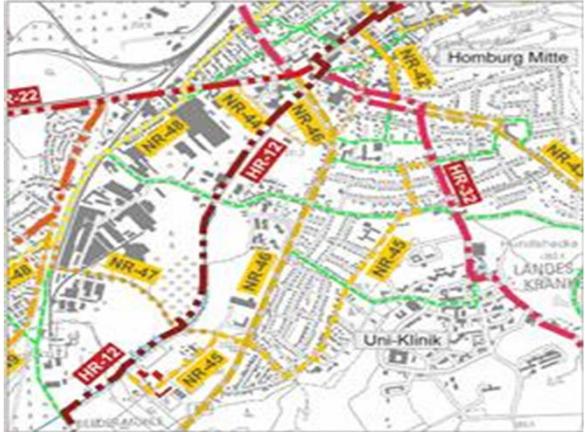
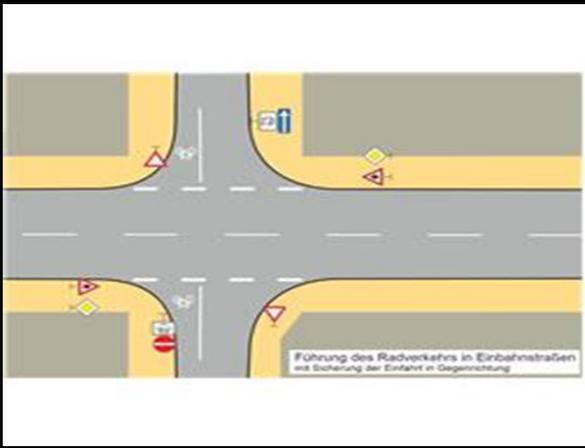
Routenabschnitt	NR44
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	beidseitige Schutzstreifen anlegen
Maßnahme 2	Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen
Maßnahme 3	Radführung im LSA-Knoten Zweibrücker Str. signalisieren
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 19.860 EUR



Bemerkung

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 48
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Zweibrücker Straße von Mini-KVP bis Saarbrücker Straße 150 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">114</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR44</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	114	Routen:	NR44	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	114											
Routen:	NR44											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung mind. 6,40 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: geöffnete Einbahnstraße Mischverkehr fehlende Kennzeichnung der Radführung in Gegenrichtung, Längsparken am linken Einbahnstraßenrand nicht bekannt												
Nebenroute / Basisstrecke Einbahnstraße in Gegenrichtung bereits geöffnet Längsparken am linken Fahrbahnrand regulieren/nicht zulassen Ein-/Ausfahrt mit Radverkehr in Gegenrichtung verdeutlichen (bereits erfolgt) Maßnahmenskizze B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 1.000 EUR												
Bemerkung												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	115
Straßen-/Netzabschnitt	Gerberstraße von Talstraße bis Schanzstraße	Routen:	NR44
Abschnittlänge (m)	150	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	sehr gering
		Kfz-Belastung	gering

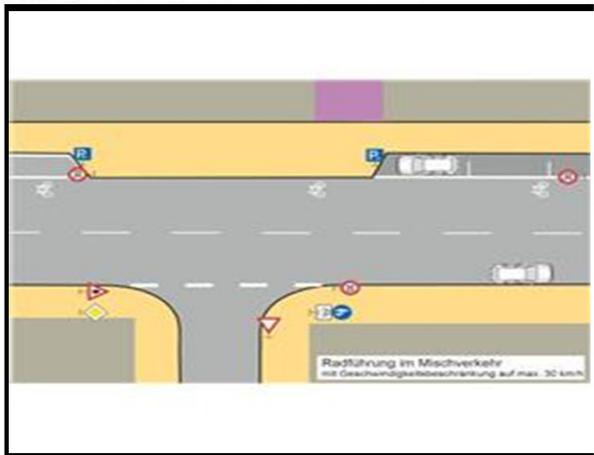
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 6,00 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	Parkplatzeinfahrt
Unfallpotenzial RV	erhöht



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR44
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	zusätzlich ggf. Piktogrammspur beidseitig markieren
Maßnahme 2	-
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 500 EUR



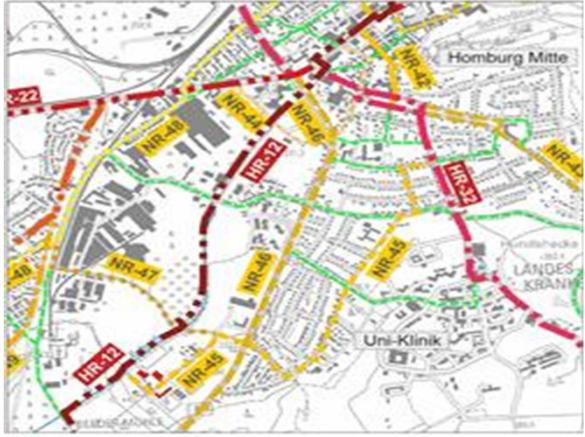
Bemerkung

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 50
		Stand: 03/21

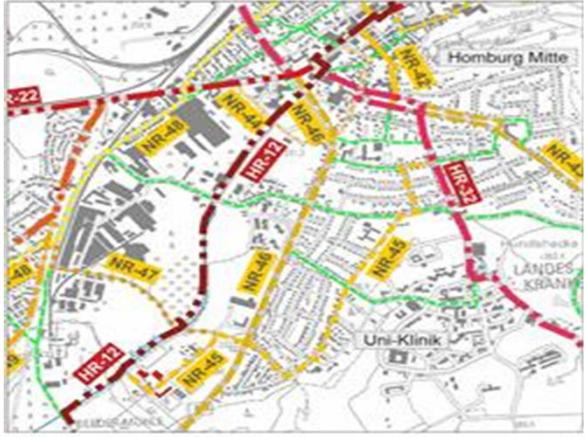
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Gerberstraße von Schanzstraße bis Saarbrücker Straße 150 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">116</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR44</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">sehr gering</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	116	Routen:	NR44	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	sehr gering	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	116											
Routen:	NR44											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	sehr gering											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung ca. 5,0 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: - Mischverkehr nicht geöffnete Einbahnstraße erhöht										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR44 Nebenroute / Basisstrecke Einfahrt entgegen der Einbahnstraße durch Markierung sichern Einbahnstraße in Gegenrichtung öffnen - Maßnahmenskizze - B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 1.350 EUR										
Bemerkung		  										

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Virchowstraße von Kirrberger Straße bis Schützenrae 895 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">117</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR45</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	117	Routen:	NR45	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	117											
Routen:	NR45											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 <div style="border: 2px solid black; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 10px;"> mehrere kleinere Maßnahmen durchzuführen </div>										
Bemerkung												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Friedastraße von Virchowstraße bis Ringstraße 265 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">118</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR45</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">nicht bekannt</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	118	Routen:	NR45	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	nicht bekannt
Maßnahmen-Nr.	118											
Routen:	NR45											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	nicht bekannt											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR V Innergemeindliche RV-Anbindung mind. 6,00 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr nicht bekannt nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR45 Nebenroute / Basisstrecke Anschluss Ringstraße mit fahrbahnintegrierter Radführung an Straßenüberfahrten Radführung mit Radpiktogramm verdeutlichen Routenverlauf durch Wegweisung verdeutlichen Maßnahmenvorschlag B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 1.820 EUR										
Bemerkung		  										

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	119
Straßen-/Netzabschnitt	Ringstraße von Kirrberger Straße bis Lindenstraße	Routen:	NR45
Abschnittlänge (m)	335	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch

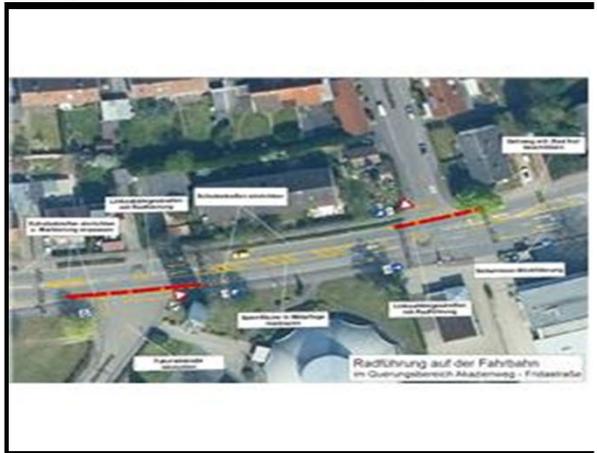
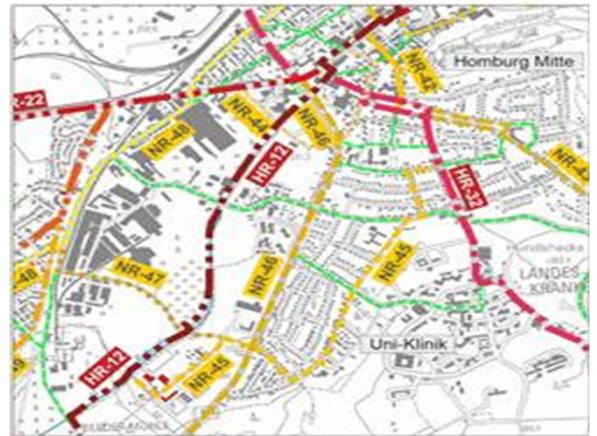
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 10,20 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Mindestbreite erreicht
Erschwernis	fehlende Überfahrten, Bäume mit Erhöhung/Schwellen
Unfallpotenzial RV	erhöht



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR45
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Beschilderung gem. Geh-/Rad aufheben
Maßnahme 2	Radverkehr auf der Fahrbahn führen gem. Planungsvorschlag
Maßnahme 3	Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 14.520 EUR



Bemerkung der Planungsvorschlag ist mit dem LfS bereits vorabgestimmt

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	120
Straßen-/Netzabschnitt	Akazienweg von Ringstraße bis Cappelallee	Routen:	NR45
Abschnittlänge (m)	460	Straßennetzfunktion	Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR V Innergemeindliche RV-Anbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	ca. 4,5 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	nicht bekannt
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



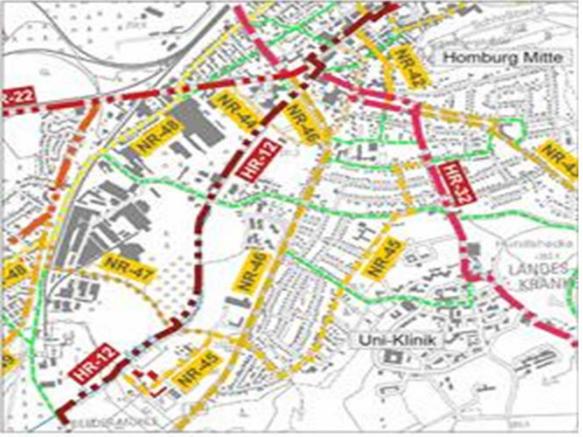
Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR45
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Anschluss Ringstraße mit fahrbahnintegrierter Radführung
Maßnahme 2	Fahrradstraße mit Anlieger frei einrichten, Gehweg zwischen Kirschbaumstraße und Cappelallee öffnen für Radverkehr
Maßnahme 3	Routenführung wegweisen (NR 45)
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 4.660 EUR



Bemerkung

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Homburg Mitte Warburgring von Cappellallee bis Verbindung Erlenweg 630 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">121</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR45</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">nicht bekannt</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	121	Routen:	NR45	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	nicht bekannt
Maßnahmen-Nr.	121											
Routen:	NR45											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	nicht bekannt											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 6,60 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr Verkehrsinseln nicht bekannt 										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR45 Nebenroute / Basisstrecke Route NR 45 in quartiersbezogene Fahrradzone 'Birkensiedlung' integrieren umfahrbare Poller deutlich markieren Routenführung wegweisen (NR 45) Maßnahmenvorschlag B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 4.300 EUR  										
Bemerkung												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	122
Straßen-/Netzabschnitt	Ulmenweg mit Warburgring bis Zweibrücker Straße	Routen:	NR45
Abschnittlänge (m)	255	Straßennetzfunktion	Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

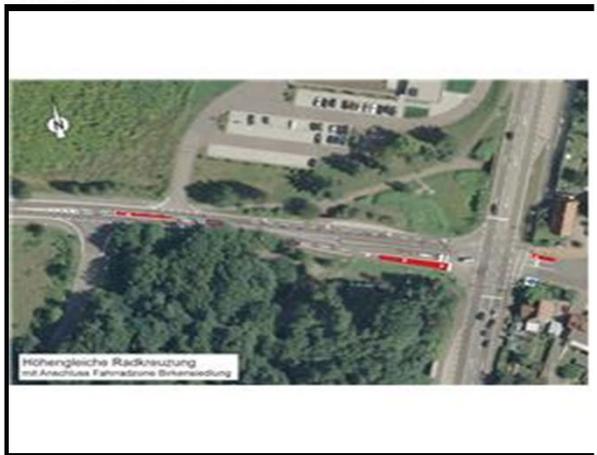
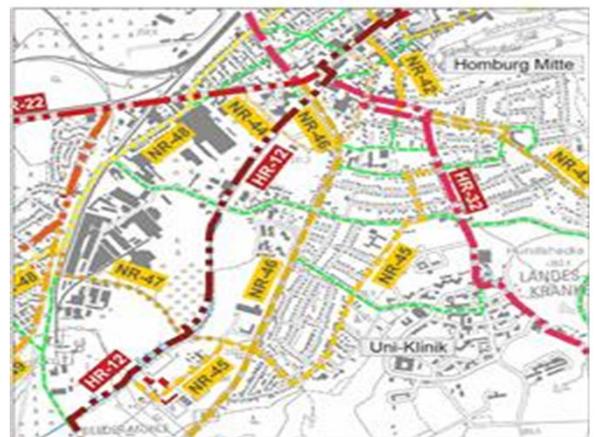
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR V Innergemeindliche RV-Anbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	ca. 4,5 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	schlechte Oberfläche
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR45
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Radführung im Kreuzungsbereich Zweibrücker Straße auf der Fahrbahn
Maßnahme 2	Signalisierung an fahrbahnintegrierte Radführung anpassen
Maßnahme 3	Routenführung wegweisen (NR 45)
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 21.170 EUR



Bemerkung durch die fahrbahnintegrierte Querung der B 423 im Schülerradverkehr wird die notwendige Benutzung der sehr schlecht befahrbaren Unterführung vermieden

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 57
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	123
Straßen-/Netzabschnitt	Neue Industriestraße von Querung Saarlandradweg bis B423	Routen:	NR45
Abschnittlänge (m)	275	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

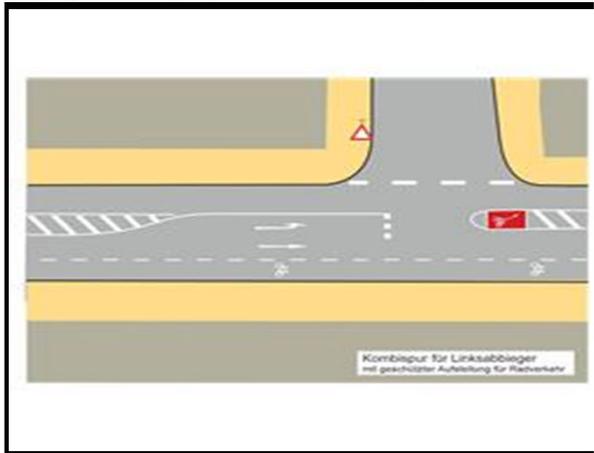
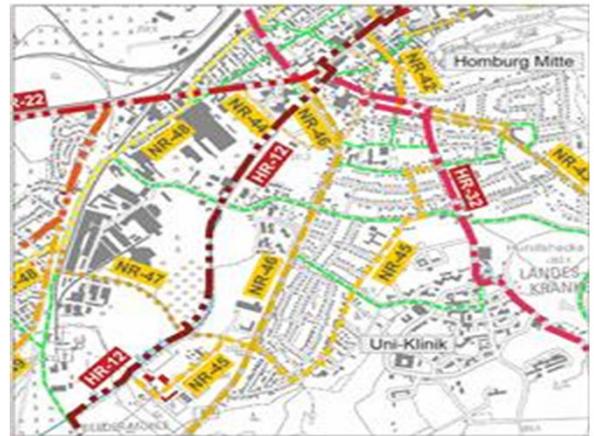
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 8,50 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Netzlücke, Mischverkehr
Erschwernis	fehlende Kennzeichnung der Überfahrten, Unterführung B 423 als Anschluss zur Birkensiedlung
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR45
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Linksabbiegen in Kardinal-Wendel-Straße sichern
Maßnahme 2	Routenführung wegweisen (NR 45)
Maßnahme 3	nach Bedarf 30 km/h im Anschlussbereich Johanneum anordnen
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 2.000 EUR



Bemerkung

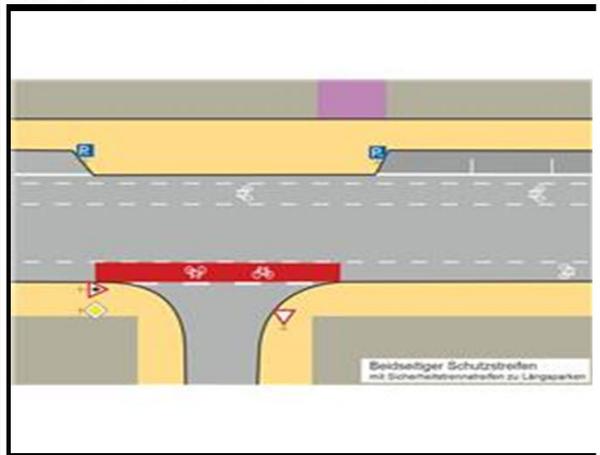
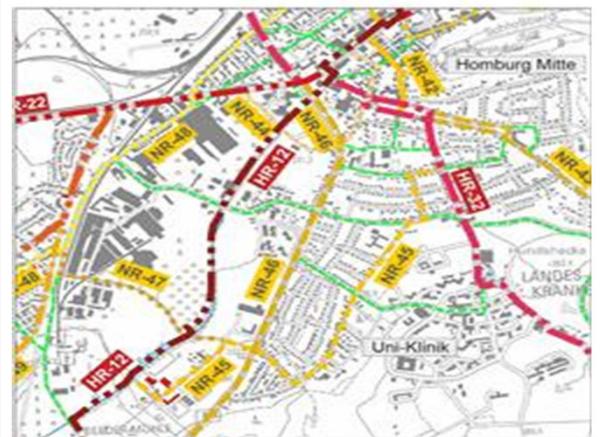
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	124
Straßen-/Netzabschnitt	Kardinal-Wendel-Straße	Routen:	NR45
Abschnittlänge (m)	330	Straßennetzfunktion	Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR V Innergemeindliche RV-Anbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 5,60 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Gehweg - Rad frei
RVA-Breite nach ERA	Breite unterschritten
Erschwernis	Pkw- und Bus-Schulverkehr
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR45
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	einseitiger Schutzstreifen in Richtung Johanneum, ggf. Seitenraum anpassen
Maßnahme 2	Gehweg - Rad frei in Gegenrichtung beibehalten
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Fahrbahn-/Seitenraumaufweitung und beidseitigen Schutzstreifen anlegen
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 7.900 EUR



Bemerkung das Markieren der Schutzstreifen wird trotz der bestehenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschlagen, da der Abschnitt stark von Bussen und Elterntaxi befahren

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 59
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	125
Straßen-/Netzabschnitt	Entenweiher-/Zweibrücker Str. von Ringstr. bis Saarbrücker Str.	Routen:	NR46
Abschnittlänge (m)	775	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	sehr hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,50 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Mindestbreite erreicht
Erschwernis	fehlende/erneuerbare Überfahrt- und Furtmarkierungen, schlechte Anpassung der LSA-Schaltung an RV-Belange
Unfallpotenzial RV	erhöht



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR46
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	separate Radführung beibehalten
Maßnahme 2	Radfurten ohne Zwischenhalte in Signalisierung einpassen
Maßnahme 3	Grundstückzufahrten nach Bedarf in Rot markieren
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	Fahrbahnbreite/Fahrstreifen für Kfz-Verkehr reduzieren und geschützten RfS anlegen
Priorität	A Kurzfristig: 1 - 2 Jahre
Dringlichkeit	hoch/erhöht
Kostenaufwand netto	ca. 20.000 EUR



konkrete
Maßnahmenvorschläge
im Rahmen der
Konzeptumsetzung
festlegen

Bemerkung			
-----------	--	--	--

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 60
		Stand: 03/21

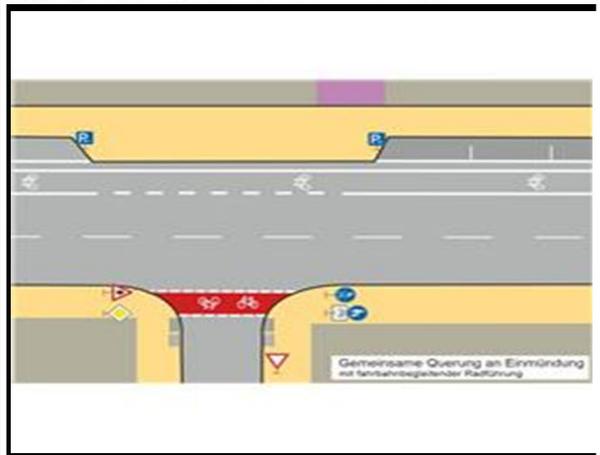
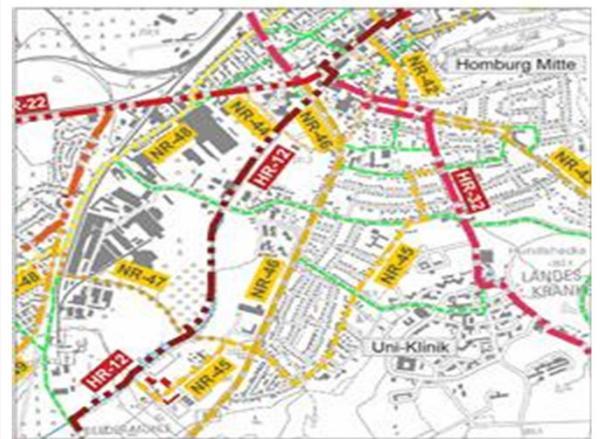
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	126
Straßen-/Netzabschnitt	Zweibrücker Str. von Ringstr. bis Neue Industriestr.	Routen:	NR46
Abschnittlänge (m)	845	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	sehr hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 8,00 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Mindestbreite erreicht
Erschwernis	fehlende Sicherung der Querung Cappelallee
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR46
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Radführung im Seitenraum/über separate Wegverbindung beibehalten
Maßnahme 2	Radquerung Cappelallee nach Bedarf Markierung erneuern
Maßnahme 3	fahrdynamische Eckausrundung für frei geführten Rechtsabbieger an Radquerung anpassen
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	großen Einfahrtstrichter zurückbauen und Mittelinsel als Querungshilfe einbauen
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 3.100 EUR



Bemerkung	
-----------	--

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 61
		Stand: 03/21

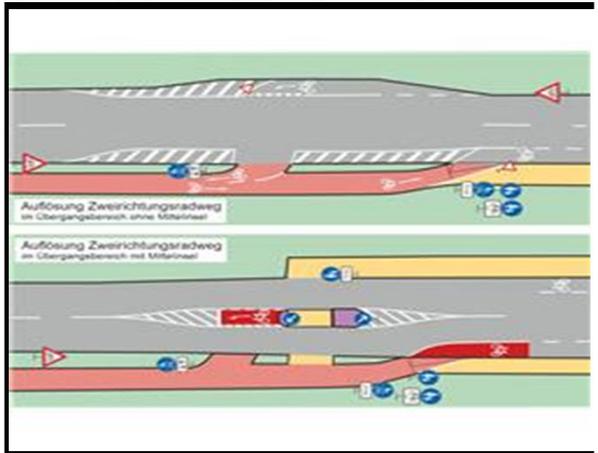
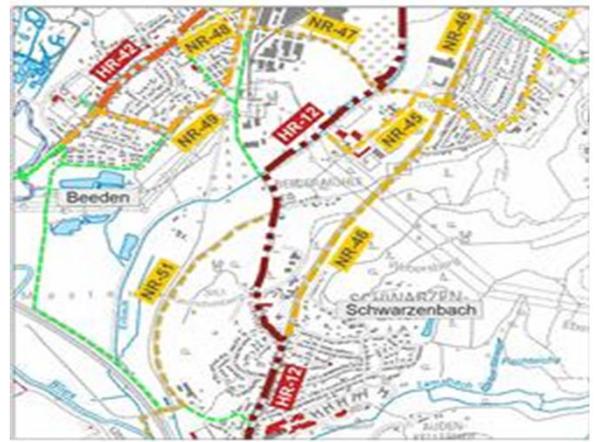
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Schwarzenbach	Maßnahmen-Nr.	127
Straßen-/Netzabschnitt	B 423 Zweibrücker Str. - Einöder Str. von Neue Industriestr. bis Ortseingang Schwarzenbach	Routen:	NR46
Abschnittlänge (m)	1340	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR III Innergemeindl. Radhauptverbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,90 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: gem. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	Mindestbreite erreicht
Erschwernis	nicht bekannt
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR46
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Beleuchtung abschnittsweise verbessern
Maßnahme 2	Querungsstelle Höhe Ortseingang besser beleuchten
Maßnahme 3	Schutzstreifen ab Alte Reichsstraße in Ri. Homburg bis Querungsstelle, in Gegenrichtung Radpiktogramme markieren
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 37.710 EUR



Bemerkung die ortsfeste Beleuchtung entlang des Saarland-Radwegs kann die ganzjährige Benutzbarkeit der wichtigen Nebenroute im Schülerradverkehr ermöglichen

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage	11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt	62
			Stand:

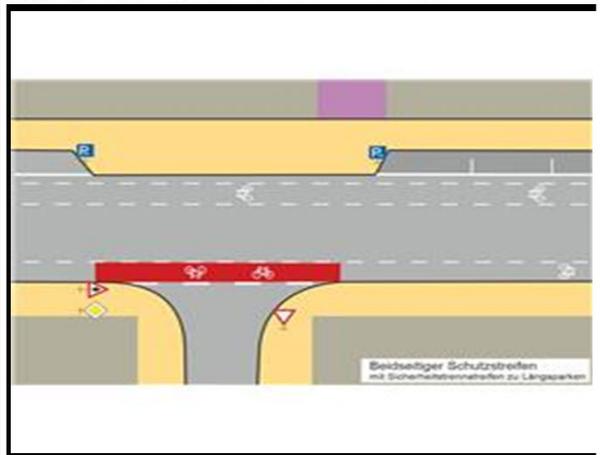
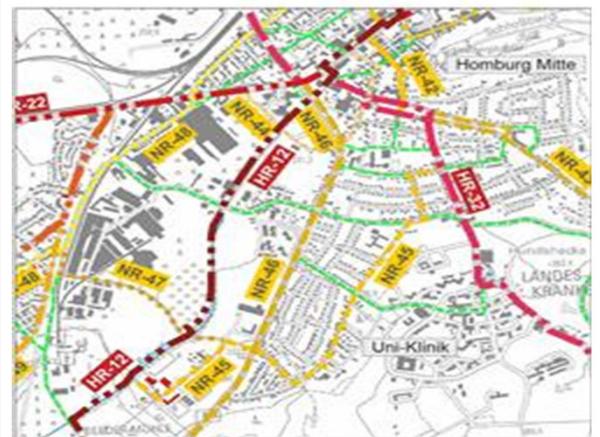
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	128
Straßen-/Netzabschnitt	Neue Industriestraße von Jägerhausstraße bis Querung Saarlandradweg	Routen:	NR47
Abschnittlänge (m)	765	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 8,60 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: getr. Geh-/Radweg Ri. 2: gem. Geh-/Radweg
RVA-Breite nach ERA	teils Mischverkehr
Erschwernis	erhöhter Lkw-Verkehr, fehlende Überfahrtmarkierungen
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



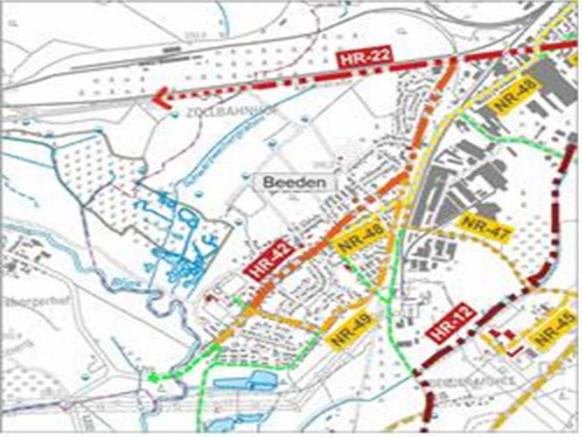
Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR47
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Benutzungspflicht mit Z240 bzw. Z241 aufheben
Maßnahme 2	beidseitige Markierung von Schutz-/Radfahrstreifen, Überfahrten in Rot markieren
Maßnahme 3	Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	C Längerfristig: ab 6 Jahre
Dringlichkeit	niedriger
Kostenaufwand netto	ca. 33.560 EUR



Bemerkung wegen des erhöhten Gewerbeverkehrsaufkommens kann ein Ausbau der bestehenden Seitenraumführungen als Alternative geprüft werden

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 63
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Beeden Straßen-/Netzabschnitt Blieskasteler Straße von Beeder Straße bis Remigiusstraße Abschnittlänge (m) 460 Lage des Abschnitts innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">129</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR48</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	129	Routen:	NR48	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering	
Maßnahmen-Nr.	129											
Routen:	NR48											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie IR III Inngemeindl. Radhauptverbindung Vorh. Fahrbahnbreite mind. 6,20 m Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr RVA-Breite nach ERA Mischverkehr Erschwernis fehlende Kennzeichnung an Einfahrten, fehlende Fahrbahnradführung, Bordsteine, Randparken Unfallpotenzial RV nicht bekannt												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt NR48 RV-Netzfunktion Nebenroute / Basisstrecke Maßnahme 1 wg. geringer Fahrbahnbreite Piktogrammspur beidseitig markieren Maßnahme 2 Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen Maßnahme 3 - Gestaltung gem. Maßnahmenvorschlag Maßn.alternative Priorität B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre Dringlichkeit mittel Kostenaufwand netto ca. 4.480 EUR		 										
Bemerkung												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	130
Straßen-/Netzabschnitt	L217 Beeder Straße	Routen:	NR48
Abschnittlänge (m)	580	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

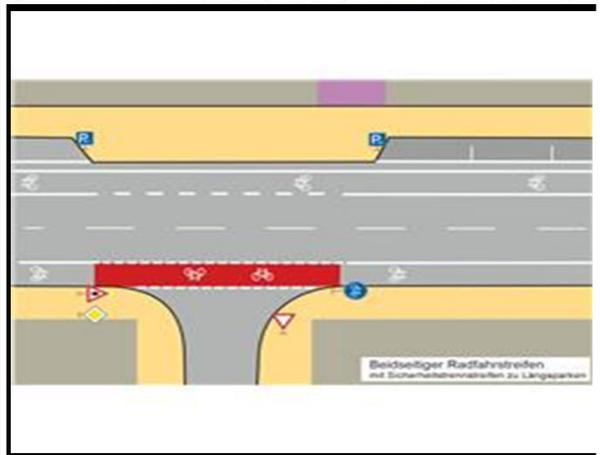
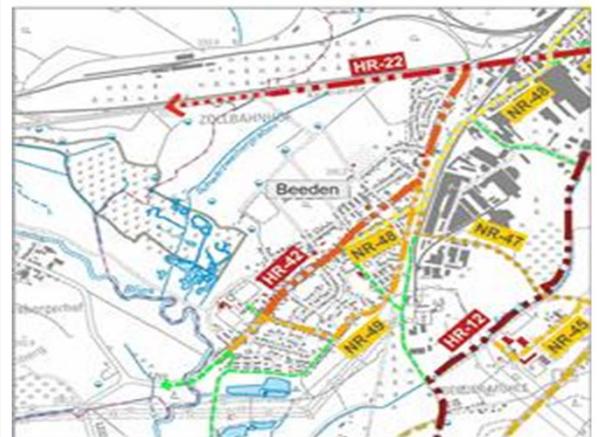
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,20 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Gehweg - Rad frei Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	erhöhter Werksverkehr, fehlende Fahrbahnführung, 50 km/h zulässige Geschwindigkeit, Schilder, Parken, Bäume
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR48
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	einseitiger schmaler Gehweg aufheben und Fahrbahn um 50 cm verbreitern
Maßnahme 2	beidseitiger Schutzstreifen anlegen
Maßnahme 3	30 km/h für Lkw
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	Radfahrstreifen nach Saarbrücker Straße markieren und gem. Geh-/Radweg in Gegenrichtung prüfen
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 40.980 EUR



Bemerkung

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 65
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	131
Straßen-/Netzabschnitt	L217 Beeder Straße	Routen:	NR48
Abschnittlänge (m)	520	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

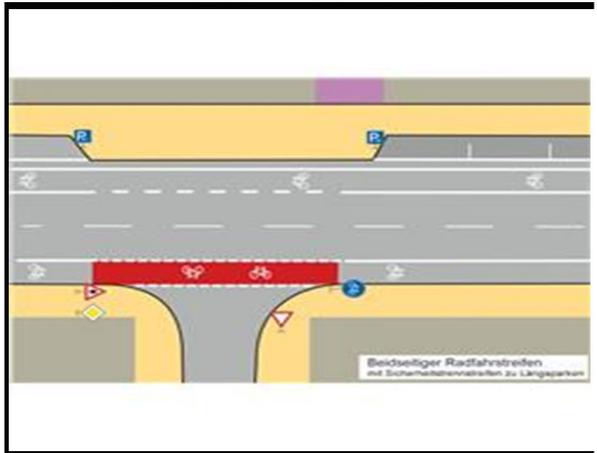
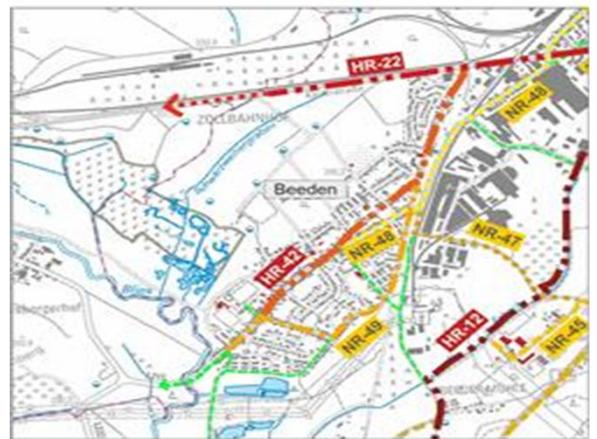
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 7,50 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	erhöhter Werksverkehr, fehlende Fahrbahnführung, 50 km/h zulässige Geschwindigkeit, Schilder, Parken, Bäume
Unfallpotenzial RV	leicht erhöht



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR48
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	30 km/h für Lkw
Maßnahme 2	beidseitigen Schutzstreifen und Grundstückszufahrten in Rot markieren
Maßnahme 3	Längsparken einseitig Richtung Blieskasteler Str. beibehalten
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	30 km/h für alle Kfz; einseitiger Radfahrstreifen, in Gegenrichtung Gehweg - Rad frei
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 16.000 EUR



Bemerkung

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 66
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	132
Straßen-/Netzabschnitt	Richard-Wagner-Straße von B423 bis Saarbrücker Straße	Routen:	NR48
Abschnittlänge (m)	480	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	mittel

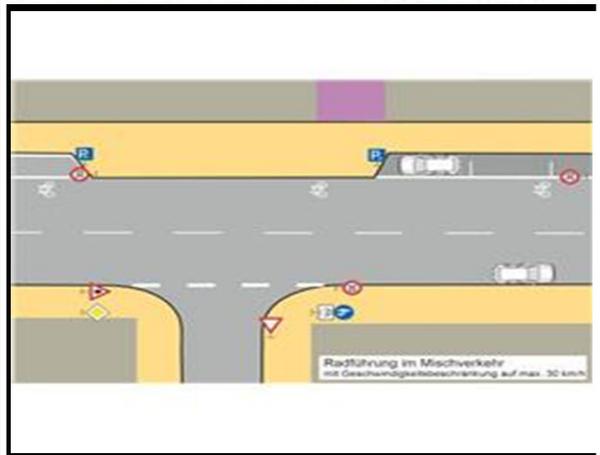
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 6,00 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Gehweg Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	fehlende Radführung auf der Fahrbahn, beidseitiges Längsparken am Fahrbahnrand
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR48
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	30 km/h anordnen und Piktogrammspur beidseitig markieren
Maßnahme 2	Straßenüberfahrten in Rot und Aufstellfläche an LSA-Kreuzung markieren
Maßnahme 3	Duale Radführung mit Gehweg-Rad frei ermöglichen
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 14.360 EUR



Bemerkung

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 67
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Homburg Mitte	Maßnahmen-Nr.	133
Straßen-/Netzabschnitt	Richard-Wagner-Straße von Robert-Bosch-Straße bis B423	Routen:	NR48
Abschnittlänge (m)	760	Straßennetzfunktion	Hauptverkehrsstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	hoch

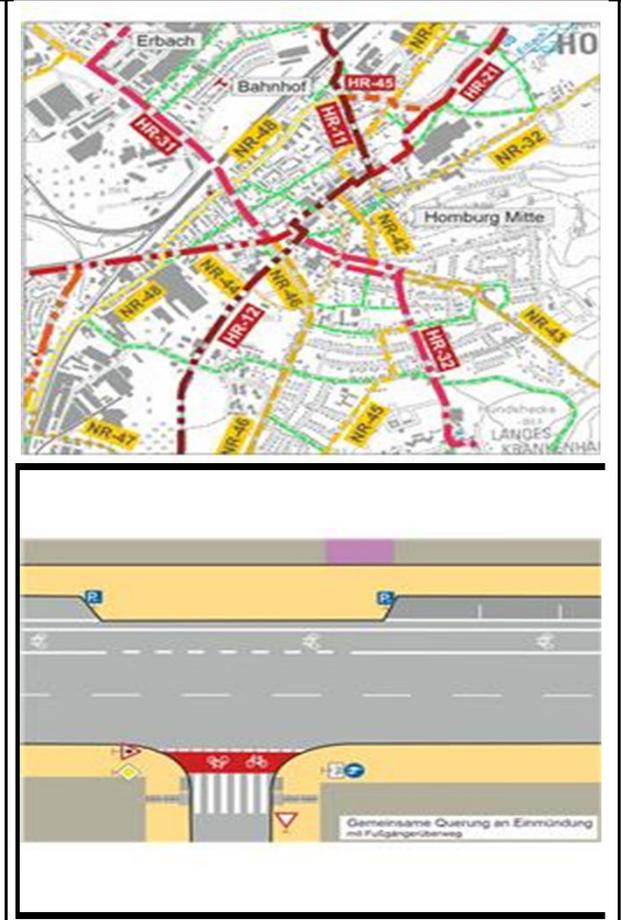
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 17,00 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: getr. Rad-/Gehweg Ri. 2: getr. Rad-/Gehweg
RVA-Breite nach ERA	Regelbreite erfüllt
Erschwernis	Überfahrten an Einmündungen und Einfahrten besser kennzeichnen
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

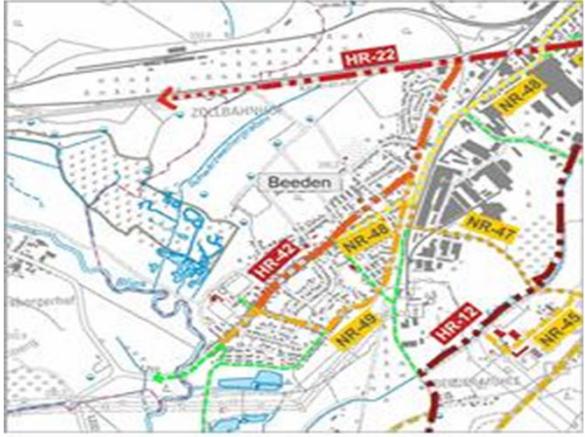
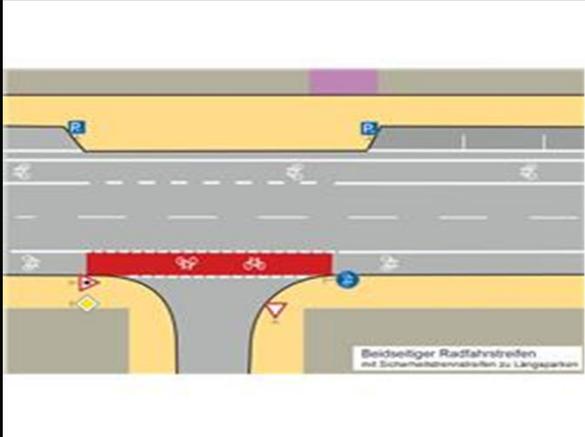
Routenabschnitt	NR48
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Beschilderung mit getrennten Rad-/Wegen beibehalten
Maßnahme 2	Überfahrten in Rot markieren
Maßnahme 3	Wegweisung im Bereich Bahnhof verdichten
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 15.200 EUR



Bemerkung

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 68
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Beeden Pirminiusstraße - Ziegelhütte von Blieskasteler Str. bis Kraftwerkstraße 890 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">134</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR49</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Sammelstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	134	Routen:	NR49	Straßennetzfunktion	Sammelstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	134											
Routen:	NR49											
Straßennetzfunktion	Sammelstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung mind. 10,10 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr fehlende schützte Radführung auf der Fahrbahn leicht erhöht												
Nebenroute / Basisstrecke Schutz-/Radfahrstreifen beidseitig markieren nach Bedarf Längsparken auf Radführung abstimmen - Maßnahmenskizze 30 km/h durchgängig anordnen B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre mittel ca. 15.910 EUR												
Bemerkung												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Beeden	Maßnahmen-Nr.	135
Straßen-/Netzabschnitt	Pirminiusstraße von Remigiusstraße bis Blieskasteler Straße	Routen:	NR49
Abschnittlänge (m)	150	Straßennetzfunktion	Sammelstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	sehr gering
		Kfz-Belastung	gering

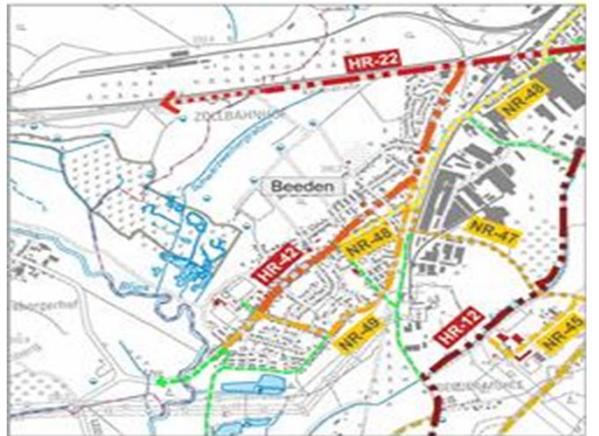
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 10,20 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	fehlende Radführung auf der Fahrbahn und in Knotenzufahrten
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR49
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Fahrbahnintegrierte Radführung mit Schutzstreifen
Maßnahme 2	Linksabbiegen in Knotenbereichen sichern
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 9.490 EUR



Bemerkung

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Schwarzenbach	Maßnahmen-Nr.	136
Straßen-/Netzabschnitt	Saarland-Radweg - Verbindung Mastauweg	Routen:	NR51
Abschnittlänge (m)	1440	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	ohne Angabe
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Weg Ri. 2: Weg
RVA-Breite nach ERA	Separate Radführung
Erschwernis	Fahrbahnerneuerungsbedarf in Teilflächen, Brückenbau-/Unterführungswerke
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

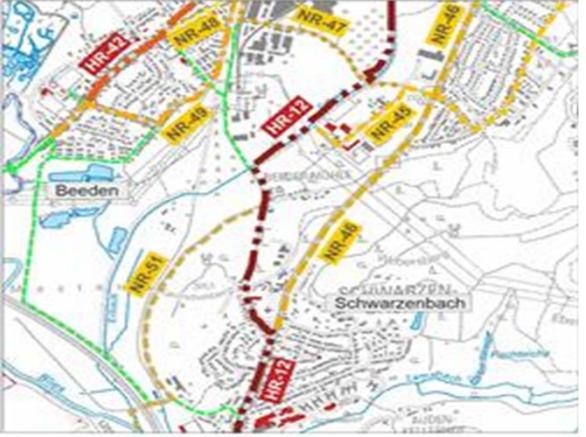
Routenabschnitt	NR51
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Teilflächen der Verbindung Mastauweg erneuern
Maßnahme 2	nach Bedarf ortsfeste Beleuchtung aufstellen
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Konzept
Maßn.alternative	
Priorität	C Längerfristig: ab 6 Jahre
Dringlichkeit	niedriger
Kostenaufwand netto	ca. 11.000 EUR



abschnittweise
Oberbau komplett
erneuern

Bemerkung

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Schwarzenacker	Straßen-/Netzabschnitt Saarland-Radweg von Mastauweg bis L 111 Bierbacher Str.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">137</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR51</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Feld-/Forstweg</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">nicht bekannt</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	137	Routen:	NR51	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	nicht bekannt
Maßnahmen-Nr.	137											
Routen:	NR51											
Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	nicht bekannt											
Bestandsanalyse Radnetzategorie AR IV Nähräumige RV-Verbindung außerorts Vorh. Fahrbahnbreite ohne Angabe Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) Ri. 1: Weg Ri. 2: Weg RVA-Breite nach ERA Separate Radführung Erschwernis Brücken-/Unterführungsbauwerke Unfallpotenzial RV nicht bekannt												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt NR51 RV-Netzfunktion Nebenroute / Basisstrecke Maßnahme 1 nach Bedarf Deckenerneuerung durchführen Maßnahme 2 nach Bedarf stationäre Beleuchtung aufstellen Maßnahme 3 - Gestaltung gem. Konzept Maßn.alternative Priorität C Längerfristig: ab 6 Jahre Dringlichkeit niedriger Kostenaufwand netto ca. 12.000 EUR		 <div style="border: 2px solid black; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 10px;"> Maßnahmenkonkretisierung zurzeit noch nicht möglich </div>										
Bemerkung												

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Ingweiler	Maßnahmen-Nr.	138
Straßen-/Netzabschnitt	Saarland-Radweg - Verbindung L 111 bis L212 Ri. Ingweiler	Routen:	NR51
Abschnittlänge (m)	1410	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

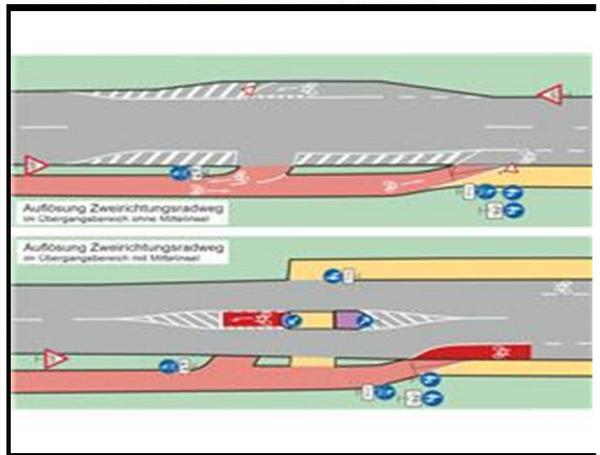
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	ohne Angabe
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Weg Ri. 2: Weg
RVA-Breite nach ERA	Separate Radführung
Erschwernis	Brückenbauwerke
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR51
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	beide Radwegquerungen mit der L 212 baulich/durch Markierung sichern
Maßnahme 2	Radroutenwegweisung für Nebenroute NR 52 aufstellen
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	C Längerfristig: ab 6 Jahre
Dringlichkeit	niedriger
Kostenaufwand netto	ca. 80.000 EUR



Bemerkung zur Sicherung der vor allem freizeitorientierten/touristischen Radführung zwischen den beiden Anschlussstellen des Saarland-Radwegs an der L 212 sollten die vorgeschlagenen Querungseinbauten evtl. mittelfristig realisiert werden

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 73
		Stand: 03/21

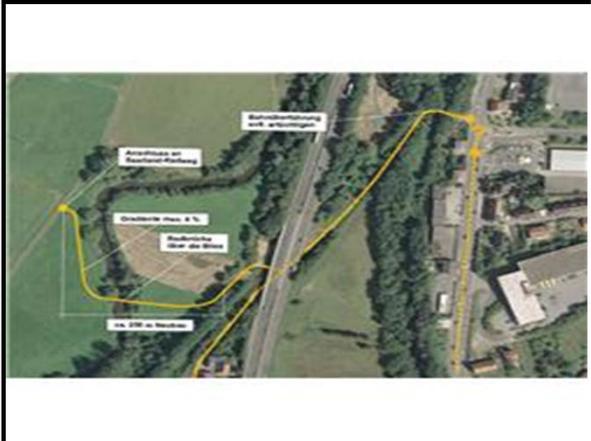
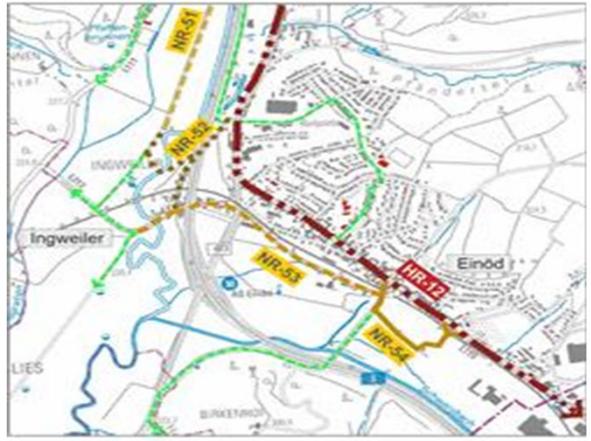
RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Ingweiler	Maßnahmen-Nr.	139
Straßen-/Netzabschnitt	Querverbindung Saarland-Radweg - Kieskautstr.	Routen:	NR52
Abschnittlänge (m)	250	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	sehr gering
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

Bestandsanalyse	
Radnetzategorie	AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	ohne Angabe
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Weg Ri. 2: Weg
RVA-Breite nach ERA	Separate Radführung
Erschwernis	derzeit keine Radwegverbindung, Blies, Radbrücke erforderlich
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt

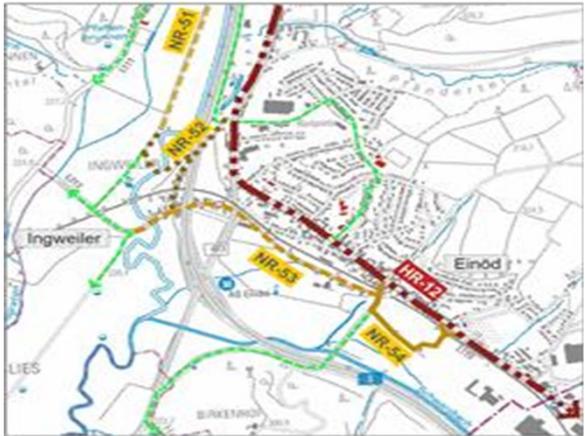


Maßnahmenvorschlag	
Routenabschnitt	NR52
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Neubau einer Radverbindung mit Radbrücke über die Blies
Maßnahme 2	Radroutenwegweisung für Nebenroute NR 52 aufstellen
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	
Priorität	C Längerfristig: ab 6 Jahre
Dringlichkeit	niedriger
Kostenaufwand netto	ca. 180.000 EUR



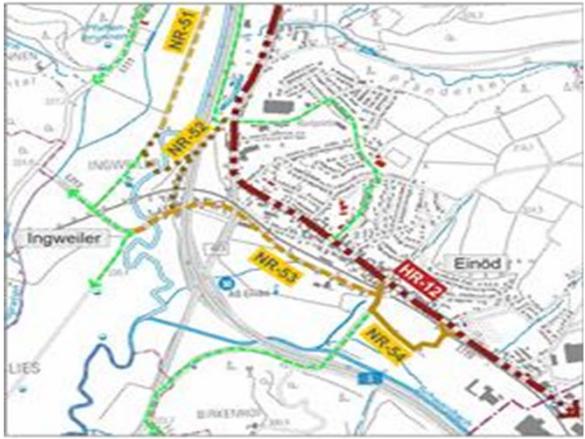
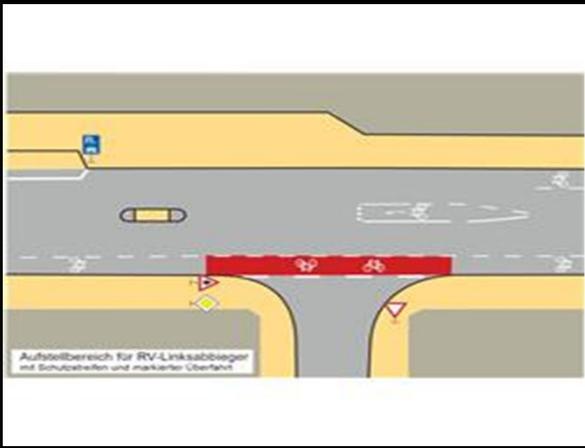
Bemerkung die vorgeschlagene neue Brückenverbindung zwischen Kieskautstraße und Saarland-Radweg sollte hochwasserkonform ausgebaut werden

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Ingweiler Kieskautstraße zwischen Bahnbrücke und L 212 640 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">140</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR52</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">sehr gering</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">nicht bekannt</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	140	Routen:	NR52	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	sehr gering	Kfz-Belastung	nicht bekannt
Maßnahmen-Nr.	140											
Routen:	NR52											
Straßennetzfunktion	Wohnstraße											
Steigung/Gefälle	sehr gering											
Kfz-Belastung	nicht bekannt											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 <div style="border: 2px solid black; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 10px;"> nach Bedarf Deckenerneuerung und Ertüchtigung der Bahnbrücke </div>										
Bestandsanalyse IR V Innergemeindliche RV-Anbindung mind. 5,40 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr schlechte Oberfläche, fehlende Beschilderung, Benutzbarkeit der Bahnbrücke klären nicht bekannt												
Maßnahmenvorschlag NR52 Nebenroute / Basisstrecke nach Bedarf Deckenerneuerung durchführen keine weiteren Maßnahmen erforderlich - Konzept - C Längerfristig: ab 6 Jahre niedriger ca. 10.000 EUR												

Bemerkung

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Ingweiler L212 von Saarland-Radweg bis Abzweig Wörschweilerstr. in Ingweiler 305 außerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">141</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR53</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Verkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	141	Routen:	NR53	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering
Maßnahmen-Nr.	141											
Routen:	NR53											
Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	gering											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV												
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		 										
Bemerkung		wichtiger Lückenschluss zwischen Saarland-Radweg und der Weiterführung in Richtung Einöd - Zweibrücken										

 	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar) Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Anlage 11 Blatt 76 Stand: 03/21
--	--	---------------------------------------

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Ingweiler	Maßnahmen-Nr.	142
Straßen-/Netzabschnitt	Wörschweilerstraße	Routen:	NR53
Abschnittlänge (m)	200	Straßennetzfunktion	Wohnstraße
Lage des Abschnitts	innerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	gering

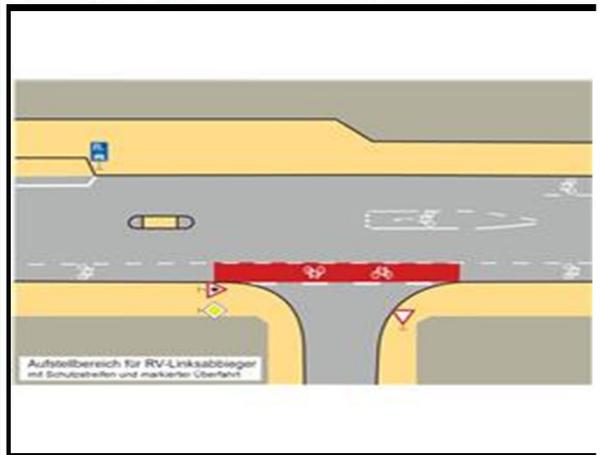
Bestandsanalyse

Radnetzategorie	IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung
Vorh. Fahrbahnbreite	mind. 4,00 m
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr
RVA-Breite nach ERA	Mischverkehr
Erschwernis	schlechter Belag, fehlende Sicherung für RV-Linksabbieger
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

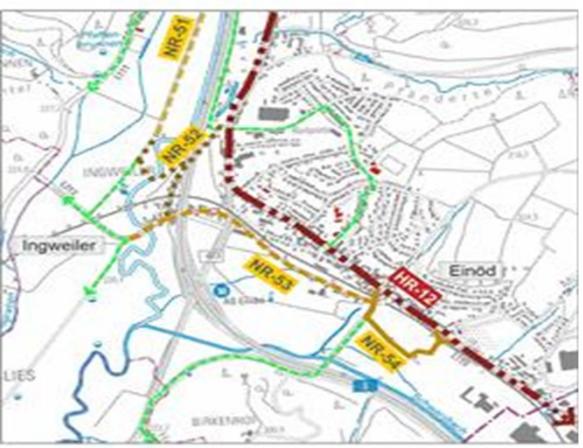
Routenabschnitt	NR53
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Linksabbiegen in Wörschweilerstraße sichern
Maßnahme 2	-
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenskizze
Maßn.alternative	
Priorität	B Mittelfristig: 3 - 5 Jahre
Dringlichkeit	mittel
Kostenaufwand netto	ca. 1.800 EUR



Bemerkung

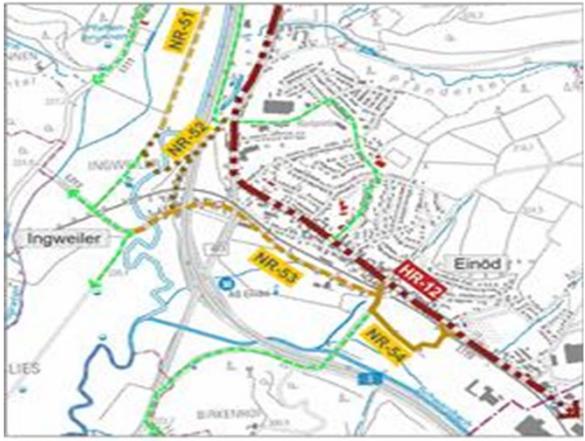
	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 77
		Stand: 03/21

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Einöd Raiffeisenstraße 825 innerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">143</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR53</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Wohnstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">gering</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	143	Routen:	NR53	Straßennetzfunktion	Wohnstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	gering	
Maßnahmen-Nr.	143												
Routen:	NR53												
Straßennetzfunktion	Wohnstraße												
Steigung/Gefälle	ohne												
Kfz-Belastung	gering												
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		IR IV Innergemeindliche RV-Verbindung ca. 4,0 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr nicht bekannt nicht bekannt											
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR53 Nebenroute / Basisstrecke keine Maßnahme erforderlich - - Konzept - - nach Bedarf	 <div style="border: 2px solid black; padding: 20px; text-align: center; margin-top: 10px;"> keine Maßnahme erforderlich </div>										

Bemerkung

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich Straßen-/Netzabschnitt Abschnittlänge (m) Lage des Abschnitts	Einöd Webenheimer Straße 575 außerorts	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Maßnahmen-Nr.</td> <td style="text-align: right;">144</td> </tr> <tr> <td>Routen:</td> <td style="text-align: right;">NR54</td> </tr> <tr> <td>Straßennetzfunktion</td> <td style="text-align: right;">Verkehrsstraße</td> </tr> <tr> <td>Steigung/Gefälle</td> <td style="text-align: right;">ohne</td> </tr> <tr> <td>Kfz-Belastung</td> <td style="text-align: right;">nicht bekannt</td> </tr> </table>	Maßnahmen-Nr.	144	Routen:	NR54	Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße	Steigung/Gefälle	ohne	Kfz-Belastung	nicht bekannt
Maßnahmen-Nr.	144											
Routen:	NR54											
Straßennetzfunktion	Verkehrsstraße											
Steigung/Gefälle	ohne											
Kfz-Belastung	nicht bekannt											
Bestandsanalyse Radnetzategorie Vorh. Fahrbahnbreite Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA) RVA-Breite nach ERA Erschwernis Unfallpotenzial RV		AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts mind. 6,70 m Ri. 1: Mischverkehr Ri. 2: Mischverkehr Mischverkehr fehlende Radführung auf der Fahrbahn und für RV-Linksabbieger, schlechte Nutzbarkeit durch Überschreiten der zulässigen 50 km/h nicht bekannt										
Maßnahmenvorschlag Routenabschnitt RV-Netzfunktion Maßnahme 1 Maßnahme 2 Maßnahme 3 Gestaltung gem. Maßn.alternative Priorität Dringlichkeit Kostenaufwand netto		NR54 Nebenroute / Basisstrecke Radführung auf der Fahrbahn im Anschlussbereich verdeutlichen Verkehrsspiegel und ortsfeste Beleuchtung zur Sicherung aufstellen Ausweichstrecke über Feldwegverbindung bewegweisen Konzept C Längerfristig: ab 6 Jahre niedriger ca. 9.000 EUR										
Bemerkung		  <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center; font-size: 1.2em;"> nach Bedarf baulicher Radweg zwischen Raiffeisenstraße und Feldweganbindung </div>										

RVK Homburg - Maßnahmenplan

Stadtteil/Ortsbereich	Einöd	Maßnahmen-Nr.	145
Straßen-/Netzabschnitt	Feldwegverbindung Ernstweilerstraße	Routen:	NR54
Abschnittlänge (m)	575	Straßennetzfunktion	Feld-/Forstweg
Lage des Abschnitts	außerorts	Steigung/Gefälle	ohne
		Kfz-Belastung	nicht bekannt

Bestandsanalyse

Radnetzategorie	AR IV Nahräumige RV-Verbindung außerorts
Vorh. Fahrbahnbreite	ohne Angabe
Radführung bzw. Radverk.anlage (RVA)	Ri. 1: Weg Ri. 2: Weg
RVA-Breite nach ERA	Separate Radführung
Erschwernis	derzeit keine Radwegverbindung, fehlende Bahnüberführung im Anschlussbereich Ernstweilerstraße
Unfallpotenzial RV	nicht bekannt



Maßnahmenvorschlag

Routenabschnitt	NR54
RV-Netzfunktion	Nebenroute / Basisstrecke
Maßnahme 1	Neubau einer Radbrücke zwischen Feldweg und Ernstweilerstraße
Maßnahme 2	nach Bedarf Deckenerneuerung an dem vorh. Feldweg
Maßnahme 3	-
Gestaltung gem.	Maßnahmenvorschlag
Maßn.alternative	
Priorität	C Längerfristig: ab 6 Jahre
Dringlichkeit	niedriger
Kostenaufwand netto	ca. 1.009.000 EUR



Bemerkung die sehr hohen Baukosten resultieren aus der Überführung der Bahnstrecke und der vorgeschlagenen zweihüftigen Aufständering in Richtung Ernstweilerstraße

	Radverkehrskonzept (RVK) Kreisstadt Homburg (Saar)	Anlage 11
	Maßnahmenblatt - Nebenroute / Basisstrecke	Blatt 80
		Stand: 03/21



Gestaltungshinweis:
Die bestehende Richtungsführung des Verkehrs (Ringverkehr mit Einbahnstraßenregelung) wird auf der Untere Allee und Obere Allee bei der testweisen Gestaltung als Fahrradstraße beibehalten.

Markierungshinweis:
Die geplante Ummarkierung im Fahrbahnbereich ist an die bestehende Markierung vor Ort anzupassen.

Die Standorte der erforderlichen Verkehrszeichen (Kleinbeschilderung) und die Gestaltung/Ausführung der Markierung sind vor Ort festzulegen.
Die vorhandene Beschilderung und Markierung, die im Widerspruch zur neuen Verkehrsführung steht, ist gem. Verkehrszeichenplan anzupassen.
Die im Bestand vorhandene, nicht mehr erforderliche Beschilderung und Markierung ist ungültig zu machen oder/und einzuziehen.
Die fehlende Beschilderung und Markierung ist zu ergänzen.

Vorhandene StVO-Beschilderung	
	Z 206
	Z 315-51

Geplante StVO-Beschilderung und Markierung	
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z 244.3
	Z 244.3
	Z 1020-30
	Z 1020-32
	Z 209-30
	Z 1020-12
	Z 244.1
	Z 1010-50/52
	Z 344.2
	Z

Gestaltungshinweis:
Die bestehende Richtungsführung des Verkehrs (Ringverkehr mit Einbahnstraßenregelung) wird auf der Untere Allee und Obere Allee bei der testweisen Gestaltung als Fahrradstraße beibehalten.

Markierungshinweis:
Die geplante Ummarkierung im Fahrbereich ist an die bestehende Markierung vor Ort anzupassen.

Beginn der Fahrradstraße nach Kreuzung Amselstraße mit 'Einengung' einrichten

Beschilderung „Anfang Fahrradstraße nach Kreuzung Amselstraße aufstellen (vor Ort anpassen)

Fahrradstraße verdeutlichen im Kreuzungsbereich

Fahrradstraße verdeutlichen im Kreuzungsbereich

Längsparken linksseitig am Fahrbahnrand beibehalten

Längsparken linksseitig am Fahrbahnrand beibehalten

Bestehende Parkbeschilderung beibehalten

Bestehende Parkbeschilderung beibehalten

Ende der Fahrradstraße vor Kreuzung Amselstraße

Fahrradstraße verdeutlichen im Einmündungsbereich

Längsparken rechtsseitig mit Aufparken beibehalten

Fahrradstraße verdeutlichen im Einmündungsbereich

Längsparken rechtsseitig mit Aufparken beibehalten

Fahrradstraße verdeutlichen im Einmündungsbereich

Längsparken rechtsseitig mit Aufparken beibehalten

Die Standorte der erforderlichen Verkehrszeichen (Kleinbeschilderung) und die Gestaltung/Ausführung der Markierung sind vor Ort festzulegen.
Die vorhandene Beschilderung und Markierung, die im Widerspruch zur neuen Verkehrsführung steht, ist gem. Verkehrszeichenplan anzupassen.
Die im Bestand vorhandene, nicht mehr erforderliche Beschilderung und Markierung ist ungültig zu machen oder/und einzuziehen.
Die fehlende Beschilderung und Markierung ist zu ergänzen.

Vorhandene StVO-Beschilderung



Geplante StVO-Beschilderung und Markierung



3			
2			
1			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

KREISSTADT HOMBURG
Stadtverwaltung Homburg
Hochbaumt - Am Forum 5
66424 Homburg (Saar)
Tel. 06841 / 101-610

Axel Thös PLANUNG
Brebacher Straße 3 - 66132 Saarbrücken
Tel. 0681 / 89 11 40 - Fax 0681 / 89 11 41
www.atp-saar.de - info@atp-saar.de

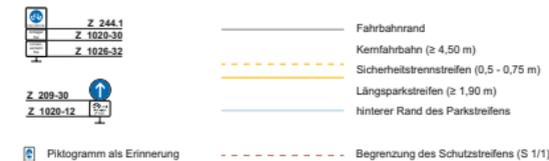
Maßstab im Original	1: 500	Basisplan	Digitale Orthofotos Homburg		
Projekt	Radverkehrskonzept Homburg		VP-84423	Datum	
Planinhalt	Verkehrszeichenplan Untere- / Obere Allee zur temporären Einrichtung einer Fahrradstraße	Blatt-Nr.	2		
			Anlage	12	



Vorhandene StVO-Beschilderung



Geplante StVO-Beschilderung und Markierung



5			
4			
3			
2			
1			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

KREISSTADT HOMBURG
Stadtverwaltung Homburg
Hochbauamt - Am Forum 5
66424 Homburg (Saar)
Tel. 06841 / 101-610

Axel Thös PLANUNG
Brebacher Straße 3 - 66132 Saarbrücken
Tel. 0681 / 89 11 40 - Fax 0681 / 89 11 41
www.atp-saar.de - info@atp-saar.de

Maßstab im Original: 1: 500
Basisplan: Digitale Orthofotos Homburg

Projekt: Radverkehrskonzept Homburg	VP-84/423	Datum	Name
	gezeichnet	Dez. 2020	C. Mersdorf
	bearbeitet	Dez. 2020	A. Thös
	geprüft	Dez. 2020	A. Thös

Planshalt: Verkehrszeichenplan zur Radverkehrsführung Kirrberger Straße
Blatt-Nr.: 1

Anlage: Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen Abschnitt Untere Allee - Virchowstraße
13



Vorhandene StVO-Beschilderung



Geplante StVO-Beschilderung und Markierung

- Flächenmarkierung in Verkehrsrot als Aufmerksamkeitsfeld
- ausgebauter separate Radwegführung
- Fahrbahnrand
- Sicherheitstrennstreifen (0,5 - 0,75 m)
- Längsparkstreifen (≥ 1,90 m)
- hinterer Rand des Parkstreifens
- Begrenzung des Schutzstreifens (S 1/1)
- Begrenzung des Parkstreifens (S 1/0)

5			
4			
3			
2			
1			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

KREISSTADT HOMBURG
Stadtverwaltung Homburg
Hochbaumt - Am Forum 5
66424 Homburg (Saar)
Tel. 06841 / 101-610

Axel Thös PLANUNG
Brebacher Straße 3 - 66132 Saarbrücken
Tel. 0681 / 89 11 40 - Fax 0681 / 89 11 41
www.atp-saar.de - info@atp-saar.de

Maßstab im Original	1: 500	Basisplan	Digitale Orthofotos Homburg
---------------------	--------	-----------	-----------------------------

Radverkehrskonzept Homburg	VP-84/423	Datum	Name
	gezeichnet	Jan. 2021	C. Mersdorf
	bearbeitet	Jan. 2021	A. Thös
	geprüft	Jan. 2021	A. Thös

Verkehrszeichenplan zur Radverkehrsführung Kirrberger Straße	Blatt-Nr.	2
Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen Abschnitt Virchowstraße - Ringstraße	Anlage	13