



Kaiserradweg

Saarland

Radvorrangroute

im Alltagsradverkehr

Saarbrücken – St. Ingbert – Kirkel – Homburg

Grundlagenermittlung und Skizze für eine Radvorrangroute

Impressum

Eine Initiative vom
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Landesverband Saarland
Ev.-Kirch-Straße 8, 66111 Saarbrücken

saarland.vcd.org E-Mail: info@vcd-saarland.org



Vervielfältigung und Weitergabe unter Angabe der Quelle ausdrücklich erwünscht!

Redaktion & Text Werner Ried unter Mitwirkung von Anna Haßdenteufel, Annika Dering,
Frank Lichtlein, Andreas Meiser

Fotos & Karten Oliver Dietze, Werner Ried; Kartenquelle: openrailwaymap.org

Layout Annika Dering

Redaktionsstand Überarbeitete Version von August 2023 (1. Version: Dezember 2022)



Biosphärenreservat
Bliesgau



Landesbetrieb
für Straßenbau
SAARLAND



Inhalt

	Vorwort	5
1	Expressradweg für das Saarland	6
2	Hauptverkehrsachse Saarbrücken – Homburg	8
3	Bestandsaufnahme: Ist-Situation	11
4	Handlungsbedarf: Expressradweg	13
5	Maßnahmenkatalog: Vorschlag	17
6	Realisierungszeitraum & Finanzierung	24
7	Kommunikation: Erscheinungsbild & Wegweisung	25

Kaiserradweg

Radvorrangroute: Saarbrücken – St. Ingbert – Kirkel – Homburg



Dudweiler

Homburg

Kirkel

St. Ingbert

Limbach

Uni-Klinik

Glan-Blies-Radweg

Saarbrücken

L 119

Rohrbach

Blieskastel

Uni

Rentrisch

Biosphärenreservat
Bliesgau



Scheidt

Fahrtziel *natur*



Vorwort

Lebenswert und zukunftsfähig: Für eine klima-, sozial- und ressourcengerechte Mobilität im Saarland

Klimawandel und Umweltvorsorge sowie steigende Preise für fossile Energien erfordern bezahlbare Alternativen für die individuelle Mobilität. Die Förderung des Radverkehrs bietet sich gerade für den Berufs- und Ausbildungsverkehr an. Mit kostengünstigen, durchdachten und attraktiven Lösungen sollen folgende Ziele erreicht werden:

- kostengünstige Sicherung der Mobilität
- bessere Erreichbarkeit von Wohn-, Einkaufs-, Arbeits- und Freizeitstandorten
- minimale Emissionen
- geringer Energie- und Flächenverbrauch

Die Verkehrsträger müssen sich dabei zu einem sinnvollen Gesamtsystem ergänzen. Im Zusammenspiel des „Umweltverbundes“ kooperieren Fußverkehr, Radverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und stiften Synergien. Dazu zählt der vorliegende Vorschlag einer Radvorrangroute zwischen Saarbrücken und Homburg.

Gründung Projektgruppe (Kaiserradweg)

Nach der Präsentation des Kaiserradweges im Frühjahr 2023 durch den VCD hat sich eine Projektgruppe gegründet. Sie hat zum Ziel, die Realisierung der Vorrangradroute übergreifend zu treiben und offene Fragen zu klären.

Bedarfsweise lädt die Projektgruppe zusätzlich Vertreter:innen der betroffenen Straßenverkehrsbehörden und weitere betroffene Akteur:innen hinzu.

Die Projektgruppe setzt sich aus folgenden Akteur:innen zusammen:

- Betroffene Kommunen: Homburg, Kirkel, St. Ingbert, Saarbrücken
- Saarpfalz-Kreis
- Biosphärenreservat Bliesgau
- Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
- Landesbetrieb für Straßenbau
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
- htw saar: Wissenschaftliche Begleitung in Klärung

1

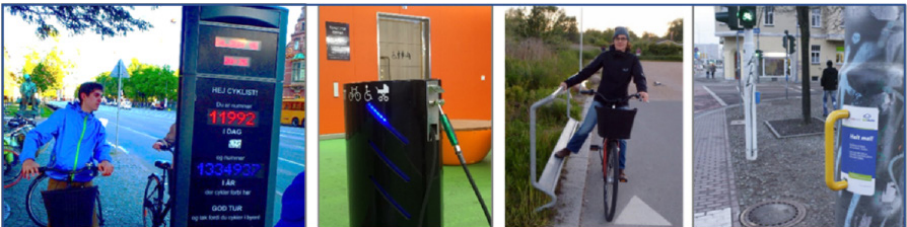
Expressradweg

für das Saarland

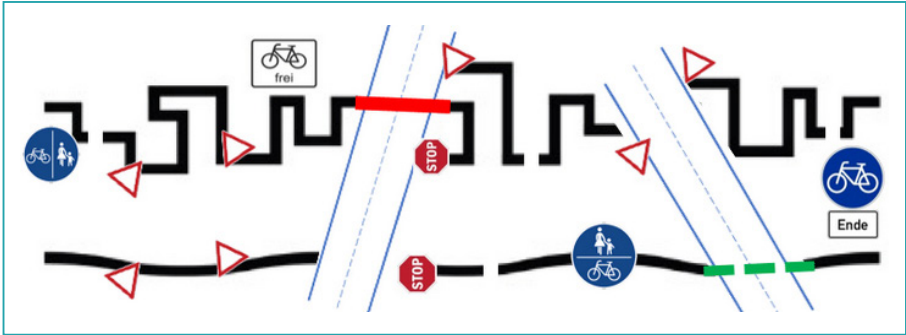
Radfahrende brauchen gerade im Alltagsverkehr eine Infrastruktur, die das Radfahren sicher und attraktiv macht:

- für den Radverkehr umverteilten Straßenraum
 - in Wert gesetzte, vorhandene Radinfrastruktur
 - Radfahren ohne Hindernisse und Umwege
 - Lückenschlüsse, möglichst wenige Kreuzungen und Querungen
 - Priorität für den Radverkehr bei unvermeidlichen Kreuzungen und Querungen
 - beleuchtete Radwege
 - Werbeeffekt für den Radverkehr
- deutliche Sichtbarkeit für den übrigen Verkehr, d. h. Straßenkraftverkehr ist immer wieder mit dem Expressradweg und seinen Vorteilen (z.B. Priorisierung) konfrontiert
 - technische Ausrüstung, wie automatische Zählstellen, Service-Stationen (mit Luftpumpen und Werkzeug)
 - Komfortelemente, wie Anfahrhilfen (Tritte & Griffe an unvermeidlichen Warteplätzen)

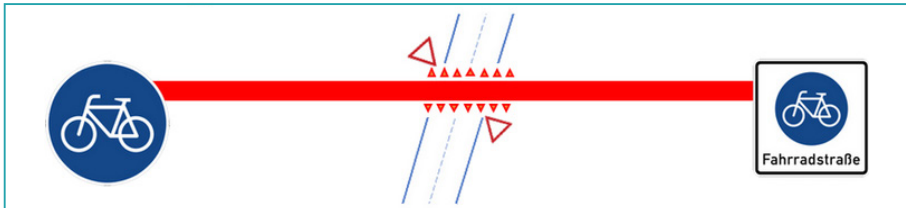
Diese Merkmale und die große Netzwirkung (Durchgängigkeit, Anschlüsse, Verknüpfungen) werten die Radinfrastruktur zum Expressradweg nach dem Prinzip der Radvorrangroute auf.



Prinzipien saarländischer Radinfrastruktur bisher



Zukünftig



Hinzu kommen Anforderungen aus der Elektromobilität im Radverkehr:

- Die Radinfrastruktur muss durchgängig für Tempo 30 km/h geeignet sein (Unterstützung bei Pedelecs bis 25 km/h)
- Geradlinige Trassierung mit großen, für den Radverkehr angemessenen Radien statt enger Kurven, Barrieren, Pfosten, hoher Bordsteine

Ein Expressradweg ist ausreichend breit und orientiert sich damit am Konzept der Radvorrangroute.

Er erlaubt die sichere Begegnung von Lastenrädern, Rädern mit Anhänger und das Überholen.

Solche Expressradwege braucht das Saarland. Sie machen die betroffenen Kommunen modern und lebenswert. Im Zusammenspiel aller beteiligten Akteure (Straßenverkehrsbehörden, Landesbetrieb für Straßenbau, Kommunen) kommt die Verkehrswende damit voran.

Individueller Straßenkraftverkehr ist auf dem Expressradweg als Gast zulässig (Anlieger frei) unter Einhaltung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und mit systematischer Vermeidung von MIV-Durchgangsverkehr, z. B. durch Einbau „Modaler Filter“, d. h. Verkehrszeichen oder Poller schaffen Abbiegezwang für den MIV und Durchlass für Fahrräder.

2

Hauptverkehrsachse

Saarbrücken – Homburg

Die im vorgenannten Punkt skizzierten Merkmale sollen Grundprinzip für eine der wichtigsten Verkehrsachsen im Saarland sein: die historische Kaiserstraße im Scheidter Tal via Kirkel bis zum Glantal und zum Landstuhler Bruch. Hier verkehren Nah- und Fernzüge, verlaufen die Autobahn und Bundesstraßen. Selbst der Saar-Kanal war dort einst als Saar-Pfalz-Kanal angedacht. Eine attraktive Fahrrad-Verbindung zwischen Saarbrücken und Homburg bedient viele Nachfrage-Bereiche der sanften Mobilität:

Für den Radverkehr bietet sich diese Route besonders an:

- Ein dichtes Siedlungsband mit vielen wichtigen Einrichtungen
- Hoher Anteil an Pendlerverkehr mit Bildungs- und Freizeistätten, Handel, Gewerbe, Verwaltungen sowie Unternehmen mit vielen Arbeitsplätzen
- Eine für Radverkehr bestens geeignete Topographie überwiegend im Talraum mit wenig Steigungen und Gefälle

Regional:

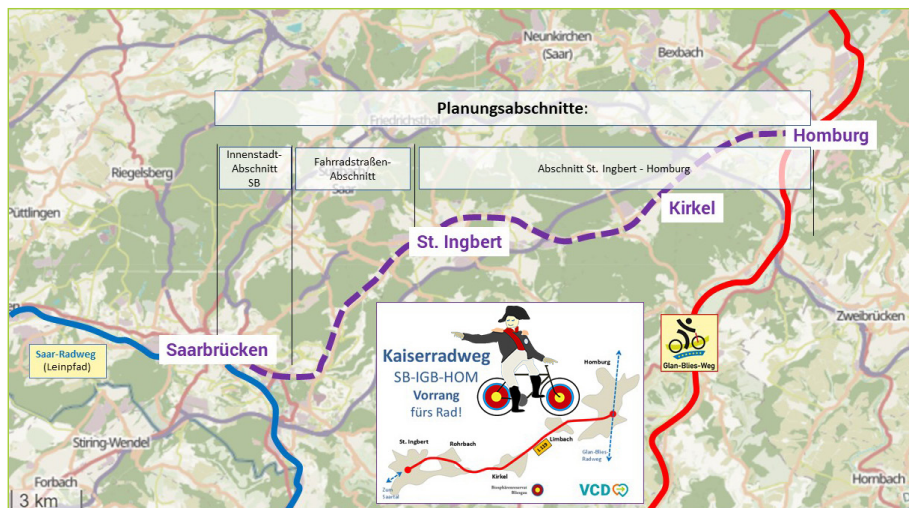
- Alltagsradverkehr auf der Achse Saarbrücken – Homburg mit vielen Arbeits- und Bildungsstätten sowie Einkaufsverkehr
- Zu- und Abbringer zu elf Bahnhöfen und Haltepunkten der wichtigsten Bahnstrecke im Saarland
- Weitere regional-touristische Erschließung mit bekannten Radtouren: Sieben-Weiher-Tour, Adebar-Tour, etc.

Überregional:

- Ost-West-Fernradweg im Verlauf der alten Kaiserstraße: Worms / Mannheim via Kaiserslautern / Saarbrücken nach Metz/Nancy-Paris
- Anschluss Biosphärenreservat Bliesgau, zugleich „Fahrtziel Natur“ der DB-Kooperation mit BUND, NABU und VCD
- Verknüpfung bedeutsamer Radwege, insbesondere Saar-Radweg und Glan-Blies- und Saar-Nahe-Höhen-Radweg
- Verlängerungsmöglichkeiten mit Anschluss an die Pendleradroute Landstuhl-Kaiserslautern und grenzüberschreitend via St. Arnual/Almet bis Forbach

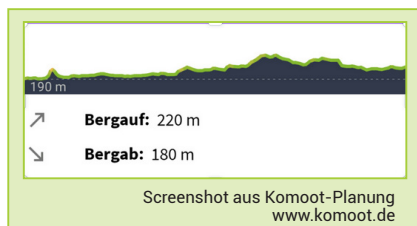
Routenplanung

Kaiserradweg



Die Übersicht aus der Applikation Komoot berechnet dazu folgende Werte:

Gesamtlänge:	36 Kilometer
Niedrigster Punkt (Saarbrücken):	90 m über NN
Höchster Punkt (Rohrbach A6):	280 m über NN
Wegbelag:	nahezu durchgängig asphaltiert



Wichtige Treiber der verkehrlichen Nachfrage im Planungsabschnitt und Points of Interest (POI)*

- Saarbrücken**
- Alle Funktionen des Oberzentrums, hier besonders bedeutsam Uni-Campus (Abzweig in Scheidt)
- St. Ingbert**
- Überregional bedeutsame Forschungsstätten (CISPA Alte Schmelz, in Aufbau), Fraunhofer und Bildungsstätten, darunter Albertus-Magnus-Gymnasium, Leibniz-Gymnasium, BBZ Schmelzerwald, Krankenhaus und Gesundheitspark, Voit
 - Industrie und Gewerbe, darunter Kettler-Fahrradwerk, Festo, usw.
- Kirkel**
- WireCo in Limbach, Gewerbepark Neuhäusel, Polizei, Bildungsstätte, Gewerkschaften, Realschule Limbach
- Homburg**
- Überregional bedeutsame Bildungsstätten, darunter Uni-Campus (Medizin), Saarpfalz-Gymnasium, Johanneum, Christian von Mannlich-Gymnasium, BBZ
 - Industrie, darunter Bosch, Michelin, ThyssenKrupp Gerlach, Karlsberg-Brauerei, Schaeffler
 - Handel und Gewerbe

* ohne Anspruch auf Vollständigkeit



FAHRRADPENDELN MACHT GLÜCKLICH

Eine kanadische Studie hat ergeben, welche Pendler am glücklichsten sind:

1.	2.	3.	4.
Radfahrer	Fußgänger	Autofahrer	ÖPNV-Nutzer

Quelle: St-Louis, Manaugh, van Lierop, El-Geneidy (McGill University Montreal) Infografik: vcd.org Layout: weareplayground.com

3

Bestandsaufnahme

Ist-Situation

Schon heute gibt es eine (fast) durchgängige Radinfrastruktur, um in der Siedlungsachse zwischen Saarbrücken und Homburg via St. Ingbert gut voran zu kommen. Nebenstraßen und ausgewiesene Radwege bieten für saarländische Verhältnisse vergleichsweise gute Möglichkeiten, um die einzelnen Ortsteile oft getrennt zu erreichen.

Ein lückenloser Hauptweg für den Radverkehr fehlt jedoch und die Mängellisten sind lang. Die meist kombinierten Geh-/Radwege erreichen oft nicht die Mindestmaße aus den Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA).

Die vorhandene Infrastruktur ist

- heterogen in der technischen Ausrüstung: unterschiedliche Breiten, keine Standards bei Kreuzungen und Signalisierung, Vielfalt an Belägen unterschiedlichster Rauigkeit
- ohne Priorität für den Radverkehr, insbesondere bei Kreuzungen mit anderen Verkehrsteilnehmenden
- unzureichend abgesichert gegenüber Gefahren durch Straßenkraftverkehr und Fußverkehr
- ohne durchgängige Beleuchtung
- ohne durchgängiges Management für Reinigung und Winterdienst
- ohne Ausschilderung, Wegweisung und Kommunikation, z. B. als Kaiserradweg

- ohne Koordination der Maßnahmen in den betroffenen Kommunen Saarbrücken, St. Ingbert, Kirkel und Homburg
- heterogen bezüglich der zulässigen Geschwindigkeiten im begleitenden Straßenkraftverkehr, kaum Abschnitte für ein sicherheitsförderndes Tempo 30
- kaum wahrnehmbar für den Straßenkraftverkehr oder im Parkplatzsuchverkehr und zum Teil auch für den Fußverkehr
- lückenhaft, insbesondere im Stadtgebiet von St. Ingbert

Vorhandene und alternative Routen

Entlang des Kaiserradweges gibt es bereits einige Bypass-Wege oder eher für den Freizeitverkehr ausgerichtete Routen. Sie bleiben von der Planung des Kaiserradweges unangetastet und sollen ihre Funktion weiter beibehalten. Für das Ziel des Kaiserradweges sind sie ungeeignet: Ihre Wegeführung weist für den Alltagsradweg unzureichende Eigenschaften auf, insbesondere einen hohen Umwegfaktor, Mischbetrieb mit Fußgängerverkehr, Hindernisse oder unzureichende Breiten. Dies trifft insbesondere auf den Wasserlehrpfad in Renrisch, die Führung durch die Gustav-Claus-Anlage in St. Ingbert und die Umfahrungsroute durch Rohrbach zu.

Bestandsaufnahme

Ist-Situation

Eine Besonderheit der Route ist der Abschnitt zwischen Saarbrücken-Halberg und Rentrisch: Ab der Breslauer Straße: Einmündung Bahnstraße via Schafbrücke-Scheidt (Friedhof) bis Rentrisch hat die informelle Rad-Hauptroute bereits eine hohe Qualität. Mit wenig Aufwand lässt sich hier eine **Fahrradstraße** einrichten.

Demgegenüber sind die Abschnitte durch St. Ingbert (Rentrisch-Mitte-Rohrbach), der Abschnitt Saarbrücken-Innenstadt bis Halberg und einzelne Teile in Homburg und Kirkel noch nicht in der für den Alltagsradverkehr notwendigen Qualität.

Der saarländische **Radverkehrsplan** im Entwurf 2022 sieht auf dieser Achse bereits einen Handlungsbedarf, siehe Abbildung am Beispiel St. Ingbert.



Der Handlungsbedarf und die Gefahrensymbole in den folgenden Kartenauszügen dokumentieren weitere Elemente, die die Bestandsaufnahme weiter konkretisieren.

4

Handlungsbedarf

Expressradweg

Akzeptanz und Tauglichkeit eines Expressradwegs für den Alltagsradverkehr gehen mit hochwertigen baulichen Standards einher, z. B. einer Mindestbreite und einer sicheren Wegeföhrung, die vor anderen, insbesondere motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen, schützt. Darüber hinaus bedarf es eines umwegfreien und mit Priorität für den Radverkehr geföhrten Weges mit klarer Kommunikation, Signalisierung und Beschilderung. Als VCD haben wir die Route auf diese Aspekte mit folgendem Ergebnis analysiert:

Ab Startpunkt am Saarbrücker St. Johanner Markt ergeben sich folgende Konfliktfelder und entsprechender Handlungsbedarf:

1.1 ab Kreuzung Bleichstraße / Einfädelung Mainzer Straße:

Unzureichend hervorgehobene Radverkehrsföhrung, fehlende Ausgestaltung als „Popup-Radweg“, zu viele Konflikte durch parkende PKW, richtungsabhängig einmal Föhrung auf dem Gehweg (in Richtung Innenstadt) und einmal auf der Fahrbahn, geringe erreichbare Geschwindigkeiten (vor allem in Richtung Innenstadt), Unterschreitung der Mindestbreiten.

Alternativ zu prüfen: Fahrradstraße parallel zur Mainzer Straße, z.B. Bismarckstr. / Obere Lauerfahrt mit Föhrung über die neue City-Ost.

1.2 ab Ostviertel / Abzweig Arndtstraße

Föhrung Radverkehr überwiegend auf der Fahrbahn, Gehwege mit „Radfahrer frei“, unzureichende Sicherung des Radverkehrs (keine bauliche Trennung), obgleich der Straßenraum zwei Fahrbahnen je Fahrtrichtung aufweist, Bruch zur vorangehenden Beschilderung und Systematik.

1.3 ab Saarbahn-Haltestelle „Römerkastell“

Komplizierte und gefährliche bzw. nicht vorhandene Radverkehrsführung, insbesondere stadtauswärts mit Marginalisierung der Radfahrer gegenüber Saarbahntrasse und kreuzendem Verkehr von und nach Ostspange.

1.4 ab Abzweig Brebacher Landstraße

Stadtauswärts Führung auf der Fahrbahn mit unzureichender baulicher Abgrenzung und angesichts oft überschrittener Geschwindigkeit hohem Gefahrenpotenzial, fehlende Möglichkeit zum sicheren Linksabbiegen in Breslauer Straße/Bahnstraße, stadteinwärts Vielfalt an Radverkehrsführung auf Busspur, Gehweg (Radfahrer frei) / Nebenstraße entlang Baumarkt, fehlende Priorisierung bei den Ampelschaltungen.

1.5 ab Bahnstraße

Konfliktarme Nutzung auf Nebenstraße, die zur Ausweisung als Fahrradstraße prädestiniert ist, fehlende Sicherung / Priorisierung des Radverkehrs in Höhe Einmündung aus Kolbenholz, Konfliktpotenzial durch Einbahnstraße im Bereich Schafbrücke und unzureichende Markierung des Radverkehrs in Gegenrichtung, unzureichende Sicherung / Priorisierung Einmündung Stahlhammer in Kaiserstraße.

1.6 ab Ortsende Schafbrücke

Weg entlang Bahnstrecke zu schmal mit Belagsschäden am Ortsausgang Schafbrücke, regelmäßig Mängel bei Vegetationskontrolle, unzureichende Sicherung / Priorisierung Radverkehr bei Einmündung in die Dudweiler Straße, die sich zur Ausweisung als durchgängige Fahrradstraße bis zum Friedhof Scheidt Dudweiler Straße / An den Hütten geradezu aufdrängt. Radverkehrsführung unzureichend erkennbar bei Im Flürchen / Abzweig Am Bartenberg.

1.7 ab Friedhof Scheidt

Weg zu schmal, unzureichende Vegetationskontrolle, zu tiefe Querrillen.

1.8 ab Eisenbahnbrücke Ortseingang Rentrisch bis Brücke Scheidt

Verwinkelte und zu schmale Verbindung zur Kaiserstraße, fehlende Querungsmöglichkeit, keine Auffahrmöglichkeit auf den Radweg: Zwangsstop und Fahrrad muss über den hohen Bordstein angehoben werden, Radweg nur einseitig in Richtung St. Ingbert ohne Markierungen und Warnhinweise für Fußgänger, gemeinsamer Geh- und Radweg zwingt Radfahrende zu stark reduzierten Fahrgeschwindigkeiten, viele gefährliche Kreuzungen und Einfahrten (z. B. Zuweg zum Haltepunkt Rentrisch, Einfahrt Autolackiererei, Nebenstraßen), oft zugeparkte Abschnitte (Autolackiererei), zugleich beidseitig großzügig dimensionierter Parkraum mit durchgängigen Parkstreifen, fehlende Markierung des Radwegs über Nebenstraßen, inakzeptable Radwegbenutzungspflicht in Richtung St. Ingbert (Gegenrichtung gänzlich ohne Radweg).

Alternativroute: sehr guter neuer Belag in Richtung Lottenhammer, fehlende Beleuchtung, Einmündung Lottenhammer unzureichend priorisiert/abgesichert, weitere Wegeführung via Wasserlehrpfad (Nutzungskonflikte Fußgänger, Wildschweinpräsenz) oder Kaiserstraße (viel Straßenraum als Parkraum verschenkt) zu klären, ebenso Führung Rentrischer Weg versus Nebenweg Kaiserstraße, auf der Kaiserstraße dringlich Benutzungspflicht des Gehwegs für Radfahrende aufheben (Alternative: Gehweg mit „Radfahrer frei“).

1.9 ab Rentrisch in Höhe Abzweig Dudweiler / Brücke bis Wendlings Eck

Markierungsfehler in Richtung Saarbrücken / unverhofftes Ende des Radweges ohne Rückführung auf die Fahrbahn, in Richtung St. Ingbert keine Sicherung / unzureichende Auffahrmöglichkeiten zu benutzungspflichtigem Radweg für aus Dudweiler einbiegende Radler / Wasserlehrpfad kommende Radler, unzureichende Markierung und Querungshilfen, gemeinsamer Geh- und Radweg in Richtung Rentrisch zu schmal, verschärft durch unzureichende Vegetationskontrolle in Richtung St. Ingbert, diskriminierende Vorfahrtsregelung bei Einmündung Weststraße, fehlende Beschilderung, Beleuchtungsmasten in Fahrtrichtung Saarbrücken in Höhe Eisenwerk (lange Mauer) stellen für den Radverkehr ein nicht zu unterschätzendes Hindernis dar, Konflikte mit Fußgängerverkehr, fehlende Rückführung bei Radwegende in Richtung St. Ingbert bei Tunnel „Am Güterbahnhof“.

1.10 Querung St. Ingbert: Wendlings Eck bis Ortsausgang

Fehlende Radverkehrsführung in der Innenstadt (Schild „Radfahrer absteigen“, Umweg mit Nutzung der Fußgängerzone, zweispurige Einbahnstraße ohne Radverkehrsführung), keine Anbindung Tunnel Gustav-Claus-Anlage, Konflikte mit dem Fußverkehr, fehlende Beleuchtung, „Radfahrer absteigen“ bei Unterführung „In der Lauerwiese/Spieser Str.“, Radweg bis „das blau“ zu schmal, Konflikte mit Fußverkehr, keine Absicherung Radverkehrsführung um „das blau“ bis L119.

1.11 St.Ingbert – Rohrbach – Kirkel

Rohrbach ohne nennenswerte Radverkehrsanlagen, hingegen großzügiger Parkraum mit Parkplatzstreifen beiderseits L119, Lichtsignalanlagen ohne Aufstellraum für Radverkehr, heterogene Radverkehrsführung mit unterschiedlichen Qualitäten (in Bezug auf Belag und Sicherheitsgefühl), Markierungsfehler bei Zufahrt Festo in Fahrtrichtung Kirkel, diskriminierende Vorfahrtsregelung für Radler bei Querung der Autobahnauf-/Abfahrten, extremes Gefahrenpotenzial durch zu schnelle PKW bei Abfahrt von der Autobahn in Richtung Rohrbach, Verschwenkung des Radweges mit zu hohem Umwegfaktor, unzureichende Signalisierung kreuzender Radweg bei Einmündung Gewerbegebiet Geistkircher Straße, Flüssigkeit des Radverkehrs auf der L119 beeinträchtigt durch „Vorfahrt achten“-Signalisierung / Priorisierung Kraftverkehr, zu schmaler Radweg vor Kirkel.

1.12 Kirkel – Limbach

Durchfahrt Neuhäusel mit inakzeptabler Radwegbenutzungspflicht: Konflikte mit Fußgängerverkehr, Einfahrten, Parken, in Richtung Westen unangemessen angesichts der im Gefälle erreichbaren Rad-Geschwindigkeiten, hohes Gefahrenpotenzial bei Einmündungen (Abbieger/Fahrzeuge mit unangepasster Geschwindigkeit), Mülltonnen auf dem Gehweg.

1.13 Limbach – Homburg

Unklarer Status der Radinfrastruktur in Limbach, Gefahren durch hohen Anteil Schwerlastverkehr und einmündenden/abzweigenden Verkehr am Autobahnanschluss (A 6), Kreisel Limbach ohne Radverkehrsführung, extrem kurze Grünphase für Radler/Fußgänger an Ampel in Limbach, Verknüpfung Adebar- und Glan-Blies-Radweg unzureichend / Wegweisung unzureichend, fehlende Radverkehrsführung in der Saarbrücker Straße in Homburg.

5

Maßnahmenkatalog

Vorschlag

Nicht nur im Sinne der Pariser Klimaziele und zur Konkretisierung der überfälligen Verkehrswende brauchen wir mehr Radverkehr. Die Gemeinde- und Stadtrats-Fraktionen in Saarbrücken, St. Ingbert, Kirkel und Homburg mögen daher das Gesamtkonzept des Kaiserradweges beschließen und folgende Maßnahmen gemeinsam mit dem Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) veranlassen. Sie sollen im saarländischen Radverkehrsplan als dringlicher Bedarf ausgewiesen sein:

1. Ausbau / **Aufwertung vorhandener Straßeninfrastruktur** zwischen Saarbrücken und Homburg als Radvorrangroute „Kaiserradweg“.
2. Schwerpunktsetzung als **Radvorrangroute** orientiert an Bedürfnissen des Alltagsradverkehrs (Priorität fürs Rad, kreuzungsarm, beleuchtet, gereinigt und gepflegt, z. B. systematischer und prioritärer Winterdienst).
3. Ausweitung des Netzes ausgewiesener **Fahrradstraßen** in Saarbrücken und – erstmals – auch in St. Ingbert.
4. **Kommunikation**: Beworben und beschildert als Kaiserradweg (analog zur Kaiserstraße, wie die Achse überwiegend in Verlängerung der Mainzer Straße in den betroffenen Ortsteilen benannt ist).



5.1 Innenstadt-Abschnitt Saarbrücken:

- Priorisierung der Radverkehrsführung durch Umverteilung des Straßenraumes in der Mainzer Straße von Saarbrücken bis unterhalb Halberg. Dabei insbesondere durchgängige Markierung und Führung auf der Fahrbahn (für beide Fahrrichtungen) unter deutlicher baulicher Trennung (Methode Pop-up).
- Umgestaltung des Kreuzungsbereiches an der Haltestelle Römerkastell unter Priorisierung/Sicherung der Radverkehrsführung Mainzer-/Kaiserstraße
- Herstellen einer gesicherten und attraktiven (priorisierenden) Rad-Verkehrsverbindung zwischen Bahnstraße und Kaiserstraße (unterhalb Halberg)

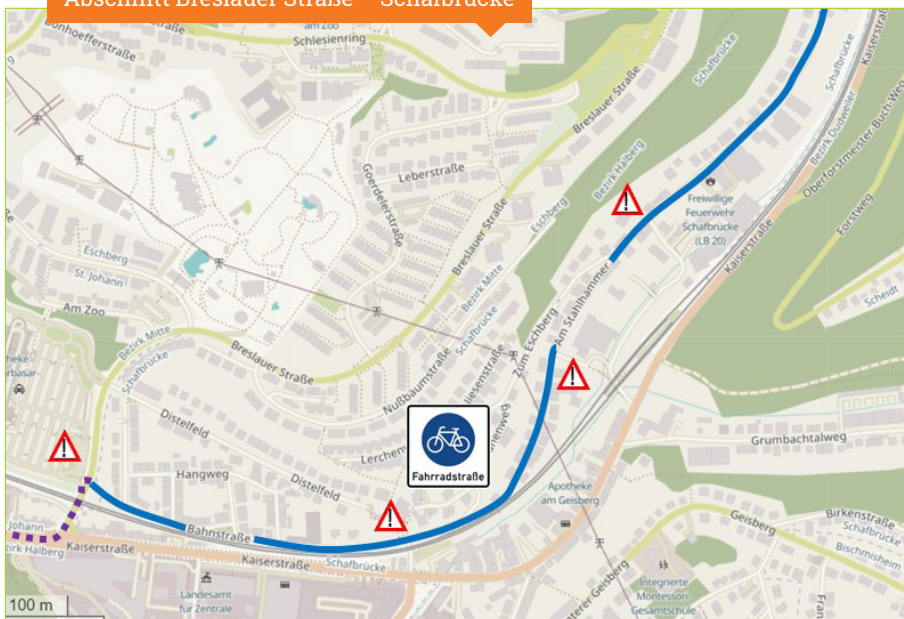
5.2 Fahrradstraße von ca. 9 km Länge (Schafbrücke – Scheidt – St. Ingbert)

Ausweisung einer durchgängigen neun Kilometer langen Fahrradstraße von der Breslauer Straße bis einschließlich Lottenhammer in St. Ingbert unter Einbeziehung von

- Bahnstraße (Schafbrücke)
- Stahlhammer (Schafbrücke)
- Hirschbergstraße (Schafbrücke)
- Begleitender Verbindungs-Weg an Bahntrasse zwischen Hirschbergstraße und Dudweilerstraße (Scheidt) mit Klärung der Fußgänger-Anforderungen (ggf. hier doch planungsrechtlicher Aufwand zur Verbreiterung und Trennung Rad- und Fußverkehr)
- Dudweilerstraße (Scheidt)
- Am Bartenberg (Scheidt, St. Ingbert)
- Lottenhammer (St. Ingbert)
- Rentrischer Weg (St. Ingbert)

Abschnitt Saarbrücken

Abschnitt Breslauer Straße – Schafbrücke



Abschnitt Schafbrücke – Scheidt Friedhof



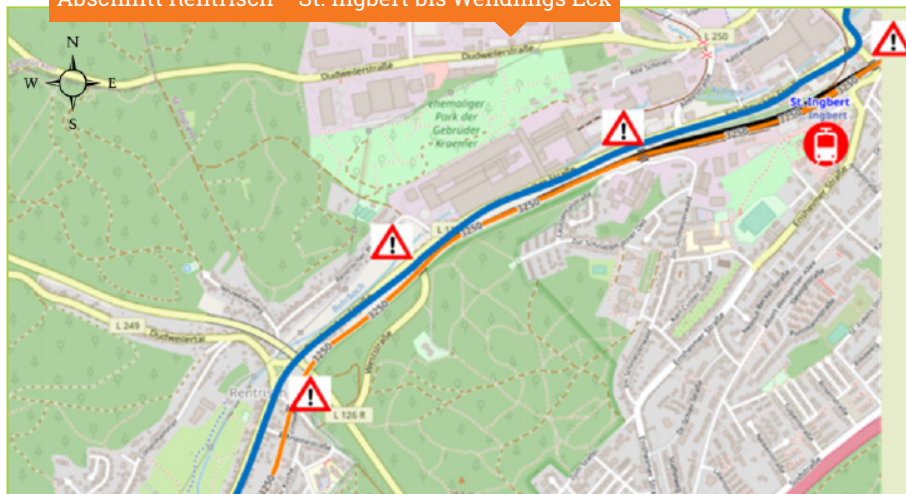
Gelb gepunktet = Notwendigkeit der Installation von Beleuchtung: LED mit Bewegungssensor

Abschnitt Rentrisch

Abschnitt Scheidt Friedhof – Rentrisch



Abschnitt Rentrisch – St. Ingbert bis Wendlings Eck



5.3 Abschnitt St. Ingbert – Kirkel – Homburg (Inwert-Setzung Radwege)

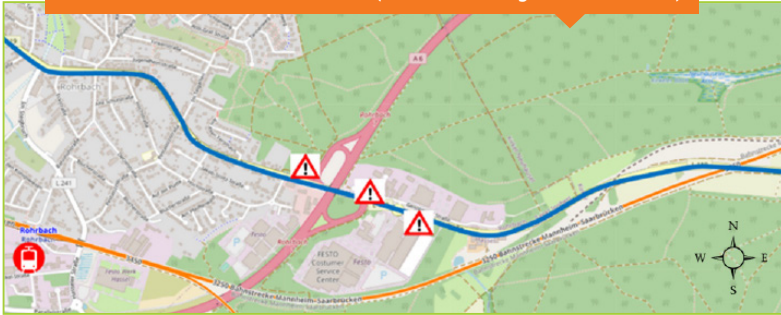
- Umsetzung des Verkehrskonzeptes für St. Ingbert aus dem Bürgerbündnis „Stadt für alle“ von 2012:
- Das bedeutet u.a. die Öffnung der Poststraße in beide Fahrtrichtungen, die Schaffung einer Radverkehrsanlage mit adäquatem Anschluss an den Tunnel Gustav-Claus-Anlage und die Saarbrücker Straße, letztere mit Priorisierung des Radverkehrs; Beleuchtung im Bereich Gustav-Claus-Anlage – „das blau“ – „Auf der Spick“, Herstellung Radquerung der L119/Anschluss Radweg; Ausweisung Fahrradstraße „Auf der Spick“ und „Am Mühlwald“ als Fußgänger-freie Alternativroute / schnelle Variante für Alltagsradverkehr.
- Für die Poststraße bietet sich, nach Vorbild des Bohlwegs in Münster an, eine Fahrradstraße mit Busverkehr in beide Richtungen einzurichten

Abschnitt St. Ingbert Innenstadt

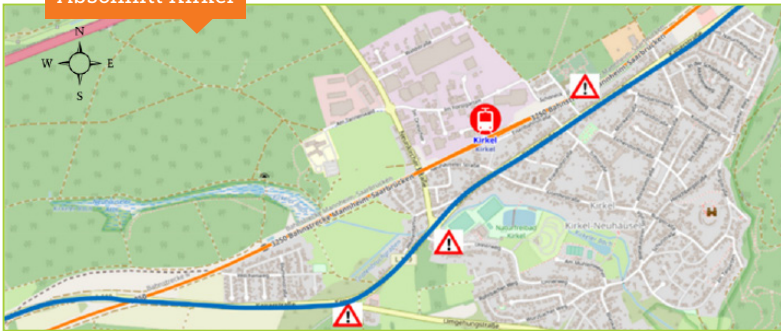


- Komplette Neukonzeption der Ortsdurchfahrten Rohrbach, Kirkel, Limbach mit Konzeption von abgetrennten und sicheren Radverkehrsanlagen (Pop-up-Prinzip), normgerechter Ausbau der Radwege zwischen Kirkel und Limbach via Abstäber Hof, Beleuchtung, Entschärfung Gefahrenpunkte Autobahnanschluss bei Ortsausgang Rohrbach und Ortseingang Limbach, Pop-up-Radweg Saarbrücker Straße in Homburg, Neukonzeption Querung Homburg mit Anschluss an Glan-Blies-Radweg.

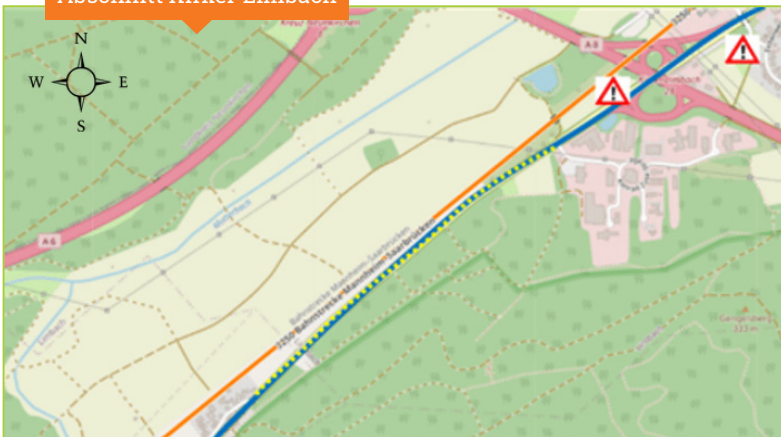
Abschnitt Rohrbach – Kirkel (Umverteilung Straßenraum)



Abschnitt Kirkel



Abschnitt Kirkel-Limbach





Abschnitt Limbach – Homburg



Viel Platz im Straßenraum zwischen Kirkel und Limbach ist ungenutzt!



Querung Homburg mit Anschluss überregionale Radwege (u.a. Glan-Blies)

6

Realisierungszeitraum

& Finanzierung

Die bereits vorhandenen Straßen und Wege erlauben es, den Kaiserradweg im Stadtgebiet von Saarbrücken ohne planrechtlichen Aufwand und rein durch Markierungen und Signalisierung mit nur wenigen technischen Maßnahmen rasch umzusetzen.

Dadurch ist der Realisierungszeitraum in maximal einem Jahr inklusive Planungsvorlauf und Realisierung ab Beschlussfassung durch den Stadtrat realistisch (aufbauend auf den Erfahrungen zur Ausweisung von Fahrradstraßen in Saarbrücken).

Die Einweihung sollte daher spätestens zum März 2024 erfolgen können.

Eine erste Schätzung veranschlagt für das Projekt ca. 2 Mio. Euro, die zu erbringen sind aus Fördermitteln für den Radverkehr von Bund und Land sowie aus Eigenmitteln der vier betroffenen Gebietskörperschaften.

Der Betrag reduziert sich deutlich bei separater Planung der genannten Beleuchtungsanlagen.

Eine genaue Analyse kann erst mit der Entwurfsplanung durch ein Planungsbüro erfolgen.



7

Kommunikation

Erscheinungsbild & Wegweisung

Angesichts der Dringlichkeit, die Verkehrswende im Kontext Klimawandel und Erreichen der Kippunkte noch schneller zu realisieren, müssten die beteiligten Kommunen und der Landesbetrieb für Straßenbau den Kaiserradweg mit großer Schnelligkeit und unter hoher Aufmerksamkeit bei Medien, Öffentlichkeit und den betroffenen Anwohner:innen verwirklichen.

Die Kommunikation und das Erscheinungsbild zum Kaiserradweg fußt

- einerseits auf der guten Erkennbarkeit im Straßenraum quasi mit Einladung/Appell zur Nutzung bzw. zum Umstieg von motorisierten Verkehrsarten auf das Fahrrad,
- andererseits bietet sich anhand eines Logos, wie vom VCD vorgeschlagen, die Chance auf eine Marke mit hohem Wiedererkennungswert, die auch die regionalen Besonderheiten, insbesondere das Biosphärenreservat Bliesgau und die Historie der Verkehrsachse aufgreift.

Nicht weniger wichtig ist, den Kaiserradweg im Straßenraum für die übrigen Verkehrsteilnehmer:innen überdeutlich und einladend sichtbar zu gestalten. Dazu gehört der Einsatz von farblichen Hervorhebungen der Radverkehrsanlage bei einmündenden Straßen.

Generell sollte der Fahrbahnbelag eine einheitliche Farbe z. B. mittels rot durchgefährtem Anspahlt nach niederländischem Vorbild aufweisen, um sich vom übrigen Straßenraum abzuheben. Diesem Effekt der Sichtbarkeit und Wahrnehmung dient auch eine bauliche Abtrennung der Radverkehrsanlage vom übrigen Straßenraum (ausgenommen Fahrradstraße).



Die Bildmarke des stilisierten Napoleon auf dem Rad mit den Farben des Logos „Biosphärenreservat Bliesgau“ kann hier richtungweisend sein. Sie soll bei der Wegweisung, ggf. als Bodentattoo und in den Broschüren & Medieninformationen systematisch erscheinen.



„Da ich ohne Auto lebe, bin ich häufig per Rad zwischen St. Ingbert und Homburg oder Saarbrücken unterwegs. Ein sicherer und schneller Alltagsradweg ist dort überfällig!“

Dr. Werner Ried
St. Ingbert
Stv. Vorsitzender VCD Saarland



„Ich radele regelmäßig von Rohrbach aus zur Arbeit in der Uniklinik in Homburg und zurück. Es fehlt da eine Radinfrastruktur, die wirklich zum Radfahren einlädt.“

Dr. Andreas Meiser
Rohrbach
Alltagsradler



„Ich will mich als Radfahrerin nicht auf abseits der Straßenführung ausgewiesenen Radwegen verstecken, sondern ohne Hürden und Gefahren gleichberechtigt mit dem Autoverkehr den öffentlichen Raum nutzen. Gerade in St. Ingbert muss da noch viel passieren!“

Anna Haßdenteufel
Saarbrücken
Alltagsradlerin



„Neben der Umfahrung der unfallträchtigen Kaiserstraße über den Saar-Nahe-Höhenradweg und durch die Fahrradzone in Limbach wäre ein schneller und attraktiver Expressweg nach Homburg und Saarbrücken ein Gewinn für alle Radfahrenden.“

Armin Jung
Kirkel
Fahrradbeauftragter



„Eine gut ausgebaute Radvorrangroute zwischen Saarbrücken und Homburg würde das Pendeln zu Bildungseinrichtungen und Arbeitsstätten für viele Radfahrende attraktiv machen. Heute sind ihnen die Wege nicht zu lang, wohl aber zu gefährlich!“

Ute Kirchhoff
Landesvorsitzende
ADFC Saar e.V.



„Ein Trumpf für den Alltags- und Freizeitradverkehr: Mit dem Kaiserradweg bekämen Gäste und Einheimische einen sicheren, schnellen und komfortablen Anschluss an die touristischen Radwege und zur Arbeit im Biosphärenreservat Bliesgau“

Wolfgang Henn
Geschäftsführer
Saarpfalz-Touristik



„Kürzlich selbst noch als Studierende unterwegs, weiß ich, was ein guter Radweg zu den Hochschulstandorten bringt! Möge der Kaiserradweg daher möglichst schnell Wirklichkeit werden!“

Annika Dering
Klimaschutzmanagerin



„Als St. Ingberter Alltags- und Freizeitradlerin und ADFC-Aktive vermissem ich eine sichere, bequeme und schnelle Radverbindung zu meinen wichtigen Zielen in Saarbrücken, Universität und Homburg, die ich häufig ansteuere. Die vorgeschlagene Planung des Kaiserradweges würde diese Wünsche weitgehend erfüllen.“

Ursula Hubertus
St. Ingbert



„Der ‚Kaiserradweg‘ wird mehr Menschen gerade im Alltagsverkehr auf das Fahrrad bringen und damit ein wichtiger Baustein werden für mehr nachhaltige Mobilität in der Biosphäre Bliesgau. Und das ist gut für die Modellregion für nachhaltige Entwicklung - UNESCO Biosphärenreservat Bliesgau!“

Dr. Gerhard Mörsch
Geschäftsführer
Biosphärenzweckverband Bliesgau

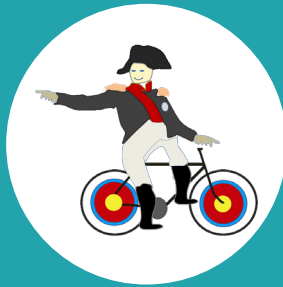


„Nicht nur als Professor für Logistik, sondern auch als Familienvater sehe ich die Notwendigkeit neue Wege in Sachen Mobilität zu gehen. Dem Fahrrad – in welcher Form auch immer – kommt dabei eine entscheidende Bedeutung zur Bewältigung des Klimawandels zu. Die Strecke Rohrbach nach Saarbrücken und zurück radele ich oft zur Arbeit auch mit meinem Sohn im Lastenrad; auch dabei würde ein lückenloser Schnellradweg wie im Konzept des Kaiserradweges vorgesehen, einen großen Beitrag leisten.“

Dr. Steffen Hütter
St. Ingbert-Rohrbach

Kaiserradweg

Radvorrangroute im Alltagsradverkehr



Fahrtziel *natur*