



**Beckingen, 2022**

---

---

*Im Auftrag der:*

**Gemeinde Beckingen**

Schul-, Sport- und Kulturamt

Touristik und ÖPNV

Thorsten Nicola

Bergstraße 48

66701 Beckingen



*Bearbeitet von:*

**Büro für Mobilitätsberatung und Moderation**

Dipl.-Geograph Maik Scharnweber

Kapellenstraße 8, 54332 Wasserliesch

Tel. (06501) 9207230

maik.scharnweber@bmm-trier.de

www.bmm-trier.de



Autoren:

Maik Scharnweber

Thorsten Ströher

*Gefördert durch:*

**Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr**

Franz-Josef-Röder-Straße 17

66119 Saarbrücken



November 2022

---

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	I
Abbildungsverzeichnis .....	III
Tabellenverzeichnis .....	IV
Abkürzungsverzeichnis .....	V
1 Hintergrund und Ausgangslage .....	1
1.1 Geographische Gegebenheiten .....	2
1.2 Bevölkerung, Infrastruktur und Wirtschaft .....	6
2 Grundlagen Radverkehrsplanung .....	11
3 Ausgangssituation in Beckingen .....	19
3.1 Vorgehensweise .....	19
3.2 Befragung zum Radverkehr .....	20
3.3 Befahrungen vor Ort .....	33
4 Maßnahmen .....	39
4.1 Vorgehensweise .....	39
4.2 Maßnahmen im Streckennetz .....	54
Saarfels .....	54
Beckingen .....	58
Haustadt .....	83
Honzrath .....	92
Erbringen .....	100
Hargarten .....	106
Reimsbach .....	116
Oppen .....	124
Düppenweiler .....	129
Panoramaweg und Anbindung Merzig .....	143
4.3 Infrastrukturmaßnahmen - Fahrradabstellanlagen .....	147
Vorhandene Fahrradabstellanlagen aufwerten .....	152
Vorhandene Fahrradabstellanlagen austauschen .....	153

---

Ziele ohne Fahrradabstellanlagen.....	154
5 Kommunikation und Motivation .....	155
6 Finanzielle Förderung des Radverkehrs .....	159
Quellenverzeichnis .....	161
Anhang .....	164
Vorhandene Fahrradabstellanlagen austauschen .....	164
Ziele ohne Fahrradabstellanlagen.....	171

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Übersicht über die Gemeinde Beckingen .....	2
Abb. 2 Topographisches Profil der Gemeinde Beckingen .....	4
Abb. 3 Durchschnittstemperaturen und Niederschläge in Beckingen .....	5
Abb. 4 Bereiche mit höheren Verkehrsbelastungen in Beckingen (I) .....	8
Abb. 5 Modal Split der Gemeinde Beckingen.....	9
Abb. 6 Arbeitsort der Erwerbstätigen Beckingens.....	10
Abb. 7 Pendlersaldo in der Gemeinde Beckingen .....	10
Abb. 8 Einseitiger Schutzstreifen am Anstieg .....	12
Abb. 9 Prinzipskizze eines alternierenden Schutzstreifens.....	12
Abb. 10 Radfahrstreifen mit Rotmarkierung im Einmündungsbereich .....	13
Abb. 11 Beginn einer Fahrradstraße mit Beschilderung und Piktogramm auf der Straße.....	13
Abb. 12 Verkehrszeichen und Zusatzzeichen bei geöffneten Einbahnstraßen .....	14
Abb. 13 Verkehrszeichen für durchlässige Sackgassen .....	14
Abb. 14 Querungshilfe (oben) und Einfädelungshilfe (unten) in der Prinzipskizze .....	15
Abb. 15 Einfädelungshilfe in der Prinzipskizze.....	15
Abb. 16 Beispiel eines geeigneten Sperrpfostens mit reflektierendem Element .....	16
Abb. 17 Beispiele von sog. Berliner Kissen zur Geschwindigkeitsreduktion .....	16
Abb. 18 Beispiele geeigneter Fahrradhalter.....	18
Abb. 19 Vor-Ort-Begehungen und Befahrungen im Lenkungskreis.....	19
Abb. 20 Beispielhafter Auszug aus der Onlinebefragung .....	20
Abb. 21 Teilnahmequoten im Fragebogen .....	21
Abb. 22 Wohnort (relativ).....	22
Abb. 23 Schon ausprobiert.....	23
Abb. 24 Modal Split der Gemeinde Beckingen (Alltagswege).....	24
Abb. 25 Wichtige Voraussetzungen zum Radfahren .....	25
Abb. 26 Art der Problemstellen .....	28
Abb. 27 Problemfelder Hauptort Beckingen.....	29
Abb. 28 Problemfelder Beckingen - Düppenweiler .....	29
Abb. 29 Problemfelder Düppenweiler - Diefflen .....	30
Abb. 30 Problemfelder Düppenweiler - Honzrath.....	30
Abb. 31 Problembereiche Haustadt .....	31
Abb. 32 Problembereiche ortsübergreifend.....	32
Abb. 33 Bahnhofsbereich als ein Thema bei der Ortsbegehung .....	33
Abb. 34 Beispiele für relevante, aber auszubauende Verbindungen .....	34
Abb. 35 Absperrungen als unnötige Hindernisse für den Radverkehr .....	35
Abb. 36 Regelwidriges Parken .....	36
Abb. 37 Netzebenen des Radverkehrsplans Saarland .....	37

Abb. 38 Radverkehrsplan Saarland - Ausschnitt Beckingen.....	38
Abb. 39 Radverkehrskonzept Beckingen - Bestandsnetz .....	41
Abb. 40 Radverkehrskonzept Beckingen - Vorschläge .....	42
Abb. 41 Radverkehrskonzept Beckingen - Zielnetz .....	43
Abb. 42 Alternierende einseitige Schutzstreifen.....	92
Abb. 43 Geeignete Abstellanlagen an Touristinfo, Edeka Kaiser und Bahnhofsvorplatz .....	148
Abb. 44 Abstellanlage am Bauhof .....	148
Abb. 45 Auswahl gänzlich ungeeigneter Abstellanlagen .....	149
Abb. 46 Touristische Hinweise zum Radverkehr.....	156

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1 Flächennutzung der Gemeinde Beckingen .....	3
Tab. 2 Bevölkerungsstruktur der Gemeinde Beckingen.....	6
Tab. 3 Bevölkerung der Gemeinde Beckingen nach Gemeindebezirken .....	6
Tab. 4 Anschauungsbeispiel Auswertung Problemstellen .....	26
Tab. 5 Räumliche Verteilung der Problemstellen .....	27
Tab. 6 Alter der Teilnehmenden .....	32
Tab. 7 Maßnahmenübersicht .....	44
Tab. 8 Übersicht über Abstellanlagen in Beckingen .....	150
Tab. 9 Medienkanäle und Veranstaltungsorte in Beckingen .....	155
Tab. 10 Übersicht über aktuelle Fördermöglichkeiten für saarländische Kommunen.....	160

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
EW	Einwohnenden
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Kfz	Kraftfahrzeuge
LfS	Landesbetrieb für Straßenbau
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NKI	Nationale Klimaschutzinitiative
NMOB	Nachhaltige Mobilität
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
o.J.	ohne Jahr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt
VCD	Verkehrsclub Deutschland
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband

## 1 Hintergrund und Ausgangslage

Das Thema Radverkehr erlebt im Kontext der beiden aktuell großen Herausforderungen, die Corona- und die Klimakrise, einen wahrhaften Boom. Diese Entwicklung wird auch vor allem durch den weiterhin ungebremsten Erfolg der Pedelecs, sprich elektrisch unterstützter Fahrräder, gestützt und beschleunigt. Im Jahr 2020 wurden rund 2 Millionen solcher Pedelecs abgesetzt, der Gesamtbestand solcher Räder stieg in Deutschland auf über 7 Millionen an (vgl. ZIV 2021, Folie 22 u. 24). Das Fahrrad bzw. der Radverkehr können dabei als wertvolle Werkzeuge eine wichtige Rolle bei der Bewältigung einer Vielzahl von Problemfeldern unserer Gesellschaft spielen. Dies liegt darin begründet, dass das Fahrrad so vielseitige und positive Eigenschaften aufweist. Es ist u.a. (auf kurzen bis mittleren Strecken) schnell, emissions- und geräuscharm, flächensparsam, dazu vergleichsweise günstig und trägt zur Gesundheitsförderung bei (vgl. UBA (2021)). Diese vorteilhaften Attribute kommen sowohl im Freizeit- wie auch Alltagsradverkehr zur Geltung. Um diesen Umständen Rechnung zu tragen, gilt es nun, die Infrastruktur und die Rahmenbedingungen für Radfahrende weiter zu entwickeln und zu verbessern.

Auch im Saarland hat man diese Zeichen der Zeit erkannt und möchte mit verschiedenen Förderungen zu einer positiven Entwicklung des Radverkehrs beitragen. Das Motto des saarländischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr lautet in dem Falle „Fahr Rad. Beweg was.“ Vorangetrieben werden sollen u.a. die Erstellung von Radverkehrskonzepten im Sinne der Förderung des Alltagsradverkehrs in Kommunen und Gemeinden. Dazu wurde die Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland – Teilförderung Radverkehr (NMOB-Rad) aufgelegt.

Die Gemeinde Beckingen hat das feste Bestreben, dass das Fahrrad nicht nur auf ihren touristischen Wegen anzutreffen ist, sondern in Zukunft auch vielmehr im Alltag als Fortbewegungsmittel eingesetzt wird. Das bereits 2018 erstellte Verkehrssicherheitskonzept soll in ein ganzheitliches Mobilitätskonzept weiterentwickelt werden, welches auch den Baustein Radverkehr in umfassendem Maße betrachtet und Ansätze und Lösungen zur Verbesserung der Gegebenheiten liefert. Dazu wurde dem Büro für Mobilitätsberatung und Moderation aus Wasserliesch der Auftrag erteilt, ein Radverkehrskonzept für die Gemeinde Beckingen zu erstellen.



## 1.1 Geographische Gegebenheiten

### Geographische Lage

Die Gemeinde Beckingen liegt im südwestlichen Bereich des Saarlandes und gehört zum Landkreis Merzig-Wadern. 7 von 9 Ortsteilen liegen im sogenannten Haustadter Tal, dessen Ausläufer in südlicher Richtung bis zur Hauptortschaft Beckingen am Saarufer reichen. Dementsprechend passiert die Saar die Gemeinde südwestlich auf ihrem Weg in Richtung Merzig und Saarschleife. Vom nördlichen Gemeindegebiet sind es nur wenige Kilometer bis zum Stausee Losheim.

Nächstgelegene größere Stadt ist Dillingen, welche an den südlichen Ausläufer der Gemeinde Beckingen grenzt. Etwas weiter südöstlich liegt Saarlouis, u.a. bekannt für die dort ansässigen Fordwerke. Westlich der Gemeinde Beckingen liegt Merzig, der Verwaltungssitz des Landkreises. Zu den in der weiteren Umgebung befindlichen Großstädten sind Saarbrücken (40 km), Trier (60 km) und Luxemburg (60 km) zu nennen (vgl. Gemeinde Beckingen (o.J.)).

**Abb. 1 Übersicht über die Gemeinde Beckingen**



Quelle: unser Stadtplan.de

## Flächennutzung und -struktur

Die Gemeindefläche der Gemeinde Beckingen beträgt etwas mehr als 50 km<sup>2</sup>. Mehr als 80% entfallen dabei auf Landwirtschafts- oder Waldflächen. 11% der Flächen sind besiedelte oder freie Flächen. Dem Bereich Verkehr stehen etwa 4% der Gemeindefläche zur Verfügung (vgl. Tab. 1).

**Tab. 1 Flächennutzung der Gemeinde Beckingen**

Funktion	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Anteil [%]
Gebäude- u. Freifläche	5,5	10,7
Verkehrsfläche	2,3	4,4
Landwirtschaftsfläche	23,1	44,6
Waldfläche	19,4	37,6
Sonstige	1,4	2,7
<b>Gesamt</b>	<b>51,7</b>	<b>100</b>

Quelle: Saarland Statistik (2011).

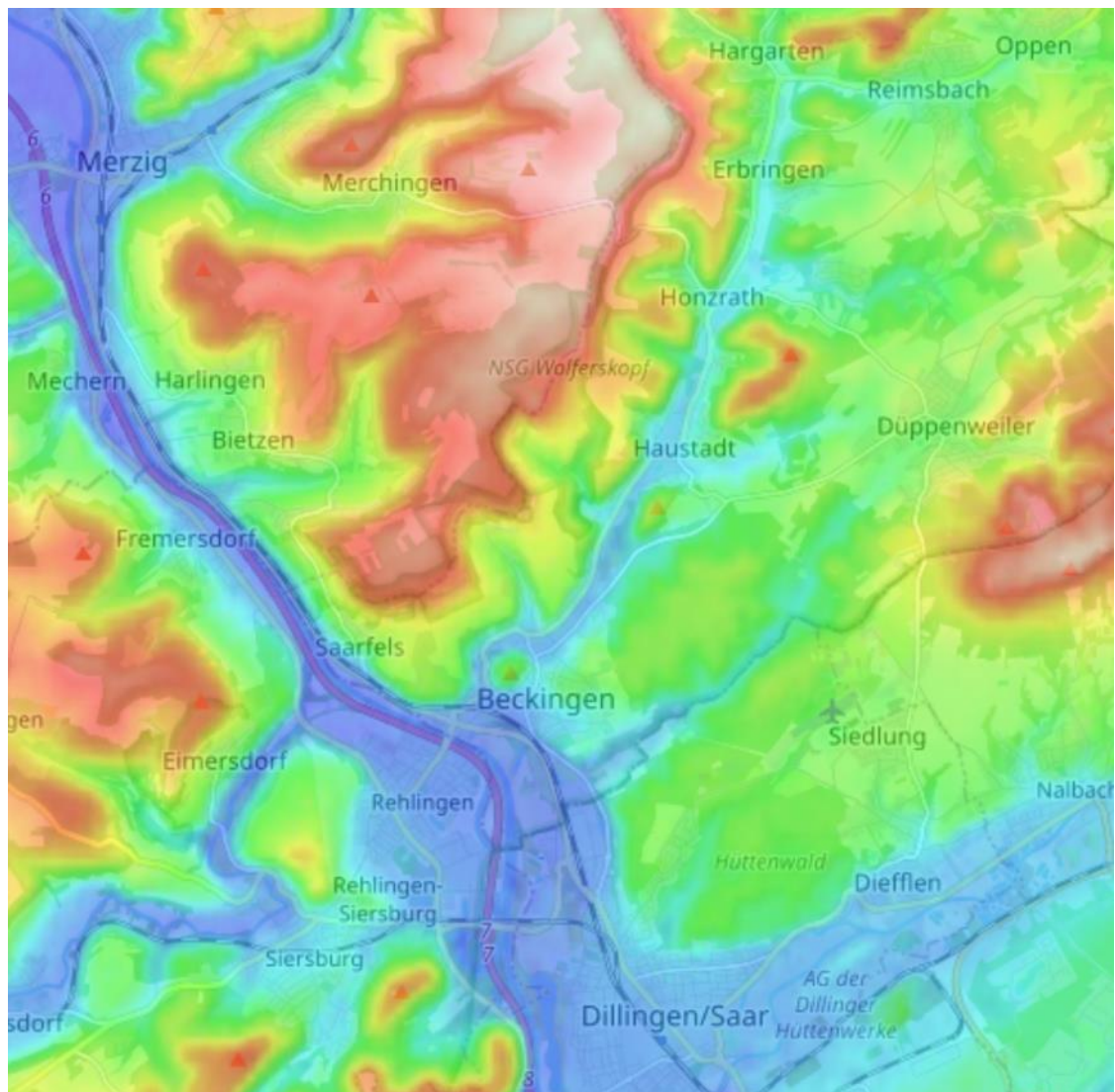
Die Gemeinde Beckingen umfasst die unten angeführten 9 Gemeindebezirke. Im Gegensatz zu einigen Gemeinden ähnlicher Struktur übernimmt der Bezirk Beckingen zwar eine Art zentrale Versorgungsrolle, d.h. hier finden sich wichtige Einrichtungen wie die Gemeindeverwaltung, KiTa und Schule oder Einkaufsmöglichkeiten sowie Naherholungsmöglichkeiten wie der Saargarten. Aber auch in den restlichen Bezirken befinden sich z.T. ausreichende Angebote. So gibt es z.B. einen Lebensmittelladen auch in Düppenweiler und in Reimsbach. In vielen Bezirken gibt es Kindergärten und in Oppen z.B. ein Seniorenwohnheim.

- Beckingen
- Düppenweiler
- Erbringen
- Hargarten
- Haustadt
- Honzrath
- Oppen
- Reimsbach
- Saarfels

## Topographie

Die topographische Darstellung (vgl. Abb. 2) lässt die Lage der Gemeindebezirke im Haustadter Tal deutlich und klar erkennen. Ausnahmen hiervon bilden die Bereiche Saarfels und Düppenweiler. Durch die Tallage fast aller Bezirke halten sich die Höhenunterschiede stark in Grenzen und können in der Regel gut mit dem Fahrrad bewältigt werden. Mit elektrisch unterstützten Pedelecs ist die Topographie sogar gar kein Hindernis mehr. Der Bezirk Beckingen liegt je nach Standort unterhalb der 200 m-Marke bei rund 180 m. Haustadt, Honzrath und Erbringen sind jeweils auf ca. 200 m Höhe zu finden. Ca. noch 20 m höher findet man das Trio Hargarten, Reimsbach und Oppen. Düppenweiler liegt schließlich auf einer Höhe von ungefähr 250 m. Im Worst Case, z.B. auf dem Weg von Beckingen nach Düppenweiler, sind so 70 Höhenmeter zu überwinden. Die anzutreffenden topographischen Bedingungen in und um Beckingen stellen zusammenfassend kein Hindernis für den Radverkehr dar.

**Abb. 2 Topographisches Profil der Gemeinde Beckingen**



Quelle: [topographic-map.com](http://topographic-map.com) (o.J.).

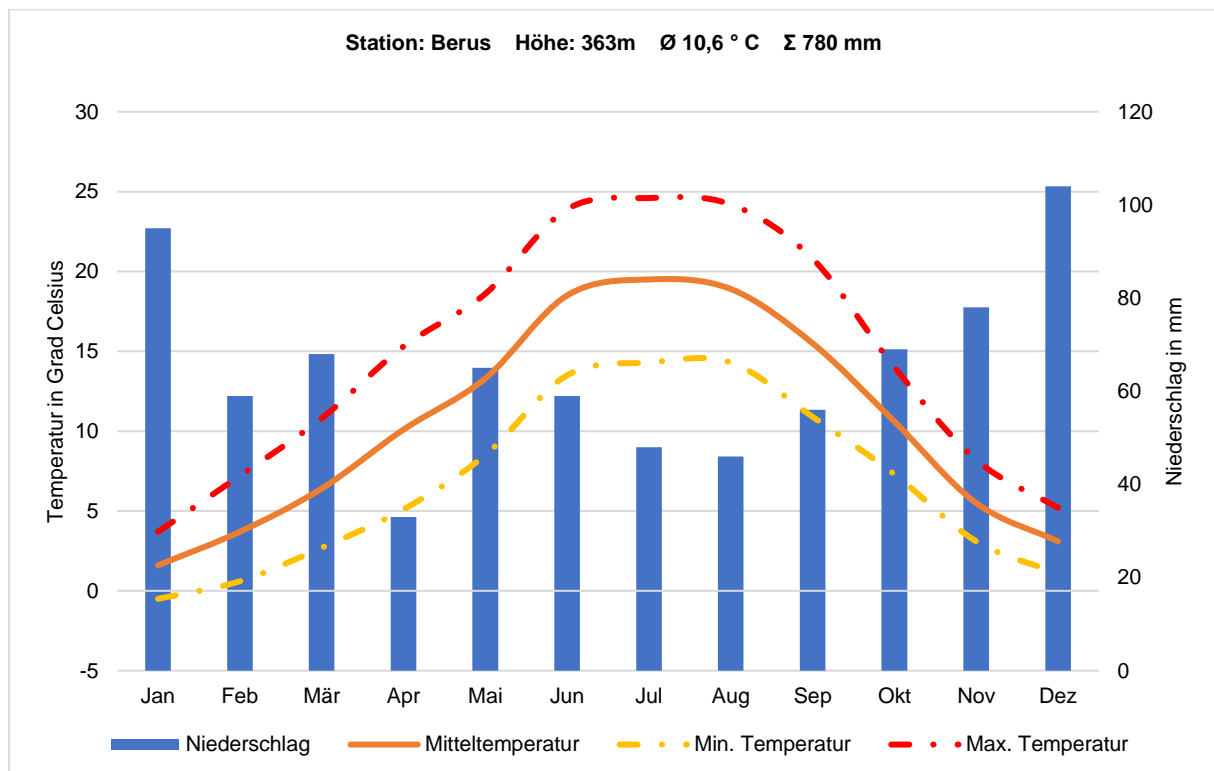
## Klimatische Bedingungen

In Bezug auf die klimatischen Bedingungen in Beckingen werden die Wetterdaten aus der Wetterstation Berus zu Rate gezogen. Diese befindet sich Luftlinie rund 14 km von Beckingen entfernt. Das in Beckingen herrschende Klima kann als mild bezeichnet werden. Die Mitteltemperatur auf das Jahr gesehen lag in den letzten 5 Jahren bei 10,6 °C. Der Juli stellte dabei mit 19,5 °C den wärmsten Monat. Am kältesten gestaltete sich der Januar mit 1,6 °C im Durchschnitt.

Die höchsten Niederschlagsmengen treten im Dezember (104 mm) und im Januar (95 mm) auf. Ebenfalls regenreich sind noch März und November. Hingegen ist der April mit lediglich 33 mm an 9 Regentagen durchschnittlich der trockenste Monat. Alles in allem verzeichnete Beckingen in den letzten 5 Jahren durchschnittlich 168 Regentage und 780 mm Niederschlag pro Jahr (vgl. auch Abb. 3). Die Spannweite der Sonnenstunden reicht von minimal 44 Stunden im Januar bis zu über 250 Stunden in der Spitze im Juli. In Summe bekommt die Gemeinde Beckingen die Sonne jährlich rund 1.800 Stunden zu Gesicht (vgl. Wetterdienst.de (2021)).

Die Wetterbedingungen in Beckingen bieten zusammenfassend gesagt also gute Voraussetzungen für die Fahrt mit dem Fahrrad. Zwar werden an vereinzelten Tagen Rahmenbedingungen auftreten, z.B. Starkregen oder Eisglätte, an denen das Fahrrad als Verkehrsmittel nicht an erster Stelle steht. Alles in allem liefern die vorherrschenden Wetterverhältnisse jedoch wenig Gründe kontra regelmäßiges Radfahren.

**Abb. 3 Durchschnittstemperaturen und Niederschläge in Beckingen**



Eigene Darstellung. Datenbasis 2016 – 2021. Datenquelle Wetterdienst.de (2021).

## 1.2 Bevölkerung, Infrastruktur und Wirtschaft

### Bevölkerungsstruktur

Dem statistischen Landesamt des Saarlandes zufolge wohnen rund 15.000 Menschen in Beckingen. Die Geschlechterverteilung ist praktisch paritätisch und fällt mit rund 51% minimal zu Gunsten der weiblichen Bevölkerung aus (vgl. Tab. 2). Mit seiner Bevölkerungszahl ist Beckingen die viertgrößte Gemeinde des Landkreises Merzig-Wadern hinter Merzig, Losheim am See und Wadern. Dem Landkreis gehören jedoch auch nur insgesamt 7 Gemeinden an. Im Gegenzug dazu weist Beckingen jedoch die höchste Einwohnerdichte des Kreises mit 287 EW/km<sup>2</sup> auf. Der Durchschnitt des Landkreises Merzig-Wadern beträgt 186 EW/km.

**Tab. 2 Bevölkerungsstruktur der Gemeinde Beckingen**

Beckingen			
Bevölkerung			Einwohner
insgesamt	männlich	weiblich	je km <sup>2</sup>
14884	7329	7555	287

Quelle: Statistisches Amt Saarland (2020). Stand 31.03.2020.

Die größten Gemeindebezirke sind Beckingen, Düppenweiler, Reimsbach und Haustadt. Ca. ein Viertel oder rund 4.300 Menschen wohnen im Bezirk Beckingen. An zweiter Stelle folgt Düppelweiler mit rund einem Fünftel der Bevölkerung und somit knapp über 3.000 Einwohnenden. In Reimsbach und Haustadt leben überschlägig je 2.000 Menschen. Immerhin 5 von 9 Bezirken weisen vierstellige Einwohnerzahlen auf. Den mit Abstand kleinsten Bezirk stellt Hargarten dar, wo mit 600 Bewohnenden lediglich 3% aller Gemeindemitglieder leben.

**Tab. 3 Bevölkerung der Gemeinde Beckingen nach Gemeindebezirken**

Bevölkerung	Absolut	Prozent
Beckingen	4267	26%
Düppenweiler	3029	19%
Erbringen	973	6%
Hargarten	558	3%
Haustadt	1902	12%
Honzrath	1492	9%
Oppen	981	6%
Reimsbach	2137	13%
Saarfels	854	5%
<b>Gesamt</b>	<b>16193</b>	<b>100%</b>

Datenquelle: Gemeinde Beckingen. Stand 11.08.2021

## **Bildung und Versorgung**

Größere gewerbliche Ansiedlungen gibt es innerhalb des Gemeindegebietes von Beckingen nicht. Ein kleines gewerbliches Gebiet findet sich östlich des Kreuzungsbereiches L174/L156 nahe der Saar. Anders sieht dies im näheren Umkreis der Gemeinde, sprich in Dillingen, Rehlingen, Merzig und Saarlouis aus. Als sehr bekannte Areale sind hier die Dillinger Hütte und die Fordwerke in Saarlouis zu nennen. Unmittelbar an der Gemeindegrenze von Beckingen gibt es auf Dillinger Gemarkung ein größeres Gewerbegebiet auf Höhe der Staustufe Rehlingen. Auf ungefähr gleicher Höhe auf der anderen Saarseite gibt es zwischen L170 und A8 ein Gewerbegebiet im Süden von Rehlingen (vorwiegend Bereiche Baustoffe und Automobil). Verlässt man Beckingen nach Merzig, gibt es dort gegenüber des Bahnhofs Merzig Saar ein Gewerbegebiet mit vorwiegend Einzelhandelsgeschäften, z.B. für Lebensmittel, Möbel und Sanitär.

Geschäfte des täglichen Bedarfes finden sich vorwiegend im Gemeindebezirk Beckingen, aber zwei kleine Einzelhandelsgeschäfte finden sich auch in Düppenweiler sowie Reimsbach. Die meisten Gemeindebezirke verfügen über Sport- und Tennisplätze, sodass z.B. Fußball und Tennis, aber auch Wandern und Radfahren in der Umgebung als gern genommene Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten dienen können. Im Bezirk Beckingen findet sich auch das hiesige Hallenbad. Insgesamt spielt das Vereinsleben in der Gemeinde eine große Rolle, sodass es über 200 Vereine für jegliche Interessensvorliebe, sei es Kultur, Soziales oder Sport, gibt (vgl. Beckingen Vereine und Verbände (o.J.)). Sowohl für Einheimische wie auch Touristen lädt der SaarGarten im südlichen Gemeindebereich als beliebtes Ziel zum Verweilen ein. Es handelt sich um eine öffentliche Parkanlage, die u.a. Spazierende, Laufbegeisterte oder auch Radfahrende ansprechen soll (vgl. SaarGarten (o.J.)). Dort gibt es auch die Möglichkeit, eine Runde Fußballgolf zu spielen, oder es gibt Anschluss an weitere Ausflugswege, wie z.B. den Saarleinfeld. In der Nähe des SaarGartens befindet sich (in nördlicher Richtung) auch der alte Bahnhof der Gemeinde Beckingen. Nach einer umfangreichen Restaurierung des historischen Gebäudes wurden hier die Tourist-Information wie auch ein Infozentrum zum Naturschutzgebiet Wolferskopf untergebracht (vgl. Alte Bahnhof (o.J.)). Ein Stück Geschichte erleben ist ebenfalls in Düppenweiler möglich, im dortigen historischen Kupferbergwerk. Im 18. und 19. Jahrhundert wurde hier zeitweise Kupferabbau betrieben (vgl. Beckingen Kupferbergwerk (o.J.)).

Die Gemeinde Beckingen verfügt im Hinblick auf die schulische Ausbildung über 3 Grundschulen und eine weiterführende Schule. Die Grundschulen sind in Beckingen, Düppenweiler und Reimsbach angesiedelt und betreuen zusammengenommen beinahe 500 Schülerinnen und Schüler. In Düppenweiler gibt es darüber hinaus noch eine weiterführende Schule, die Friedrich-Bernhard-Karcher-Schule. Dabei handelt es sich um eine Gemeinschaftsschule im gebundenen Ganztagsbetrieb, d.h. der Ganztagsschulbesuch ist verpflichtend und nicht freiwillig. Schülerinnen und Schüler, die die weitergehende Schule besuchen, orientieren sich ansonsten in der Regel nach Merzig, gegebenenfalls nach Dillingen oder anderen.

## Mobilität und Verkehr

Gegenüber des Gemeindebezirkes Beckingen verläuft die Autobahn A8 parallel zur Saar. Auf dieser besteht einerseits die Möglichkeit in Richtung Nordwesten zum deutsch-luxemburgischen Grenzübergang bei Perl zu gelangen. Folgt man der A8 in südlicher Richtung, besteht am Autobahnkreuz Saarlouis die Möglichkeit, entweder über die A620 nach Saarbrücken zu gelangen oder auf der A8 zu verbleiben, um sich in Richtung Neunkirchen zu bewegen. Dies ist auch durch Fahrt über bzw. durch Dillingen möglich, wenn man der L174 bis Dillingen-Süd folgt. Bei Befahrung der L174 in Richtung Merzig besteht ebendort Anschluss an die B51 in Richtung Trier. Im nördlichen Gemeindegebiet ist es nach dem Ortsausgang Oppen möglich, der L156 zu folgen, die einen zur B268 führt. Über diese gelangt man nach Nordwesten in Richtung Losheim/Zerf oder nach Schmelz bei südöstlicher Routenwahl.

Die Verkehrsbelastungen auf den Straßen der Gemeinde sind im Allgemeinen recht gering, es gibt jedoch vereinzelt Bereiche mit höheren Verkehrsmengen. Auf der L174 ist sowohl in Richtung Merzig wie auch in Richtung Dillingen mit über 8.000 Fahrzeugen jeden Tag zu rechnen. Hier tritt zudem ein höherer Schwerlastverkehr auf (vgl. LfS Saarland (2015)). Die höchste Belastung innerhalb der Gemeinde tritt in der Hargarten Straße kurz vor dem südlichen Ortseingang Hargarten mit rund 6.500 Kfz pro Tag auf. Ähnlich hohe Werte sind mit ungefähr 6.000 Fahrzeugen täglich im Bereich Haustadt – Honzrath – Erbringen festzustellen. In der Talstraße in Beckingen (Höhe Brückenstraße) liegt mit über 5.000 Kfz pro 24 h ein weiterer Belastungsschwerpunkt.

**Abb. 4 Bereiche mit höheren Verkehrsbelastungen in Beckingen (I)**



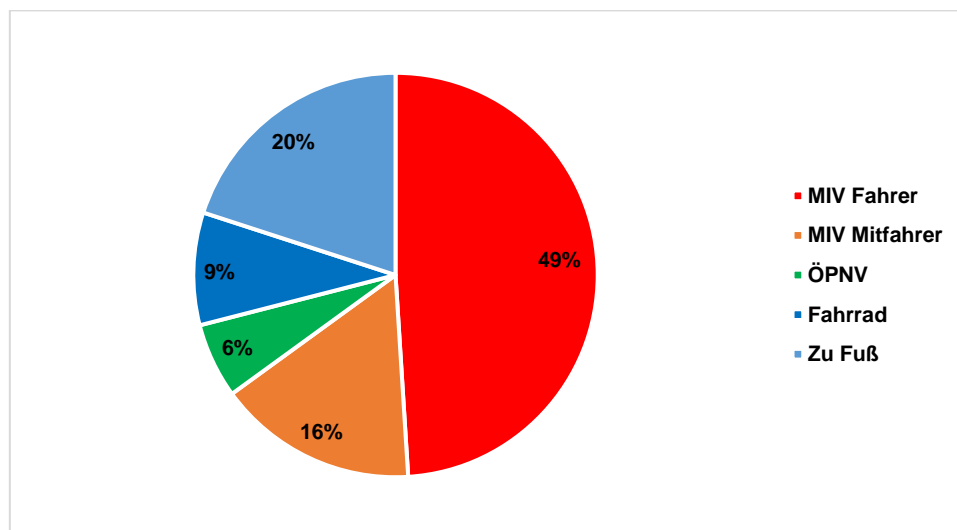
Eigene Darstellung. Datenquelle: LfS Saarland (2015). Kartengrundlage Google Satellit.

Zum 1. Januar 2021 waren in der Gemeinde Beckingen rund 10.700 Fahrzeuge zugelassen. Das Verhältnis der Anzahl Pkw zur Bevölkerungszahl, fachspezifisch Motorisierungsgrad genannt, liegt damit bei 662 Pkw pro 1.000 EW. Damit liegt Beckingen leicht unter dem Durchschnitt ihres Landkreises Merzig-Wadern (702 Pkw/1.000 EW) und ungefähr auf dem Niveau des Saarlandes (656 Pkw/1.000 EW). Für die Bundesrepublik liegt der Motorisierungsgrad bei 580 Pkw/1.000 EW (vgl. KBA (2021)).

Darüber hinaus verfügt die Gemeinde Beckingen auch über einen Bahnhof im -Ortsteil Beckingen und ist somit an den Schienenverkehr angebunden. Hier hält die Regionalbahn 71 zwischen Trier, Saarbrücken und Homburg in der Regel stündlich. An den in der Nähe befindlichen Bahnhöfen Merzig (Saar) und Dillingen (Saar) besteht Anschluss in Richtung Trier/Koblenz oder in Richtung Saarbrücken (und auch weiter nach Mannheim) durch die Linie 1 des Regionalexpress SÜWEX, ebenfalls in stündlicher Taktung. Möchte man im Sinne des Bike + Ride direkt zu den Regionalexpress-Haltestellen, sind es nach Merzig ca. 7 km und nach Dillingen ca. 6 km mit dem Rad.

Mobilitäts- und Verkehrsdaten liegen nicht immer präzise für jeden Ort vor, daher werden Städte und Gemeinden, welche ähnliche Raum- und Siedlungsstrukturen aufweisen (Bsp. Großstädte oder ländliche Regionen), zu sogenannten siedlungsstrukturellen Raumtypen zusammengefasst. Damit können Erkenntnisse und Erhebungen aus dem einen Ort auf Orte mit ähnlichen Strukturen übertragen werden (vgl. BMVI (2020)). Die Gemeinde Beckingen wird hier als „Ländliche Region – Städtischer Raum“ kategorisiert. In einer umfangreichen, deutschlandweiten Mobilitätsuntersuchung wurden u.a. Daten zur Verkehrsmittelwahl erhoben, welche für den Raumtyp Beckingens wie folgt aussieht.

**Abb. 5 Modal Split der Gemeinde Beckingen**



*Eigene Darstellung. Datenquelle: MiD (2017). S.47. Abbildung 18.*

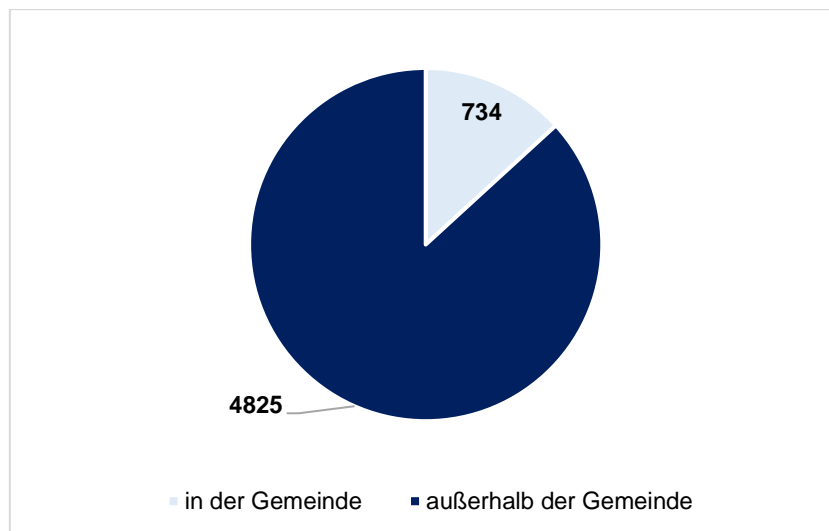
Gut zwei Drittel aller Wege werden nach dieser Untersuchung mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV), sprich per Pkw, absolviert. Immerhin jeder fünfte Weg wird zu Fuß zurückgelegt. Das Fahrrad wird lediglich in 9% der Fälle als Fortbewegungsmittel ausgewählt. Abgeschlagen auf dem letzten Platz liegt der ÖPNV, der lediglich zu 6% als Transportmittel dient.



## Pendlerverflechtungen

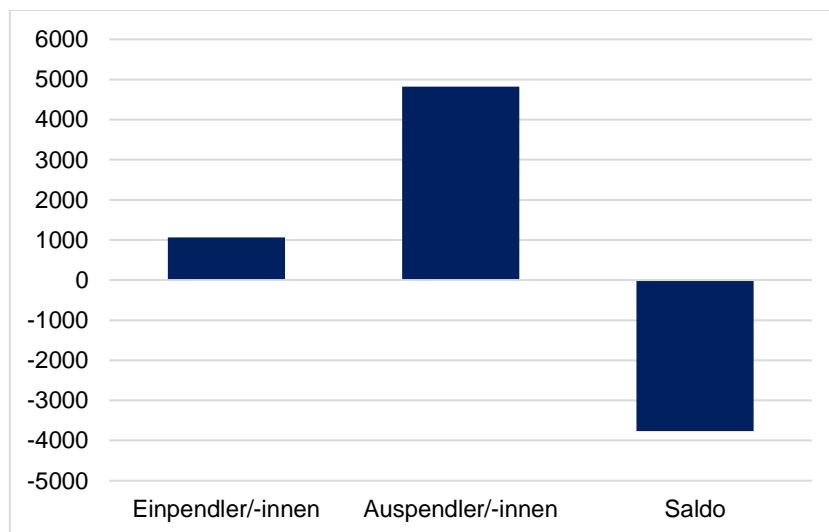
Den Angaben des Statistischen Landesamtes des Saarlandes zufolge gab es im Jahr 2017 insgesamt 5.559 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Gemeinde. Rund 4.800 davon pendelten aus, was einem Anteil von rund 87 % entspricht. Knapp 700 Arbeitnehmer/-innen haben ihren Arbeitsplatz in Beckingen. Weitere etwas mehr als 1.000 Personen pendeln nach Beckingen ein, sodass die Gemeinde in Summe über ca. 1.800 Arbeitsplätze verfügt. Das Pendlersaldo fällt mit – 3.800 deutlich in Richtung der Auspendelnden aus (vgl. Abb. 6 & Abb. 7).

**Abb. 6 Arbeitsort der Erwerbstätigen Beckingens**



Eigene Darstellung. Datenquelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes (2017).

**Abb. 7 Pendlersaldo in der Gemeinde Beckingen**



Eigene Darstellung. Datenquelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes (2017).

## 2 Grundlagen Radverkehrsplanung

Im folgenden Kapitel sollen einige Grundlagen zur Konzeption von Radverkehrsnetzen sowie typische Netzelemente in aller Kürze dargestellt und erläutert werden. Ein wesentliches Regelwerk und Basis für viele Planungen bildet die ERA, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Diese Empfehlungen werden von der Forschungsgesellschaft für Straße- und Verkehrswesen erarbeitet.

### Netzkonzeption

Radverkehrsplanung beinhaltet ein gutes Angebot zu schaffen, d.h. vorhandene und künftige Quell- und Zielpunkte (z.B. Arbeitsplätze, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, ÖPNV, öffentliche Einrichtungen, etc.) werden über ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz erschlossen. Dies beinhaltet neben innergemeindlichen Verbindungen auch Anschlüsse an Nachbarkommunen oder übergeordnete Radverkehrsnetze. Planerische Lösungen dienen der Beseitigung von Mängeln und Netzlücken und werden in einem Maßnahmenplan zusammengefasst. Die Priorisierung der Umsetzung der Maßnahmen ist dann nach Kriterien wie der Verkehrssicherheit, der Bedeutung für das Gesamtnetz oder der Erschließungswirkung, aber auch Kosten, Finanzierbarkeit oder Zeithorizont bei der Umsetzung vorzunehmen (vgl. u.a. ERA (2010), S.1-6 ff.).

Die Netzkonzeption sollte dabei auf folgende Aspekte Wert legen (vgl. ERA (2010), S.1-4):

- direkte und schnelle Verbindungen
- sichere Verbindungen
- Berücksichtigung der Ansprüche verschiedener Nutzergruppen (z.B. Schüler, Senioren)

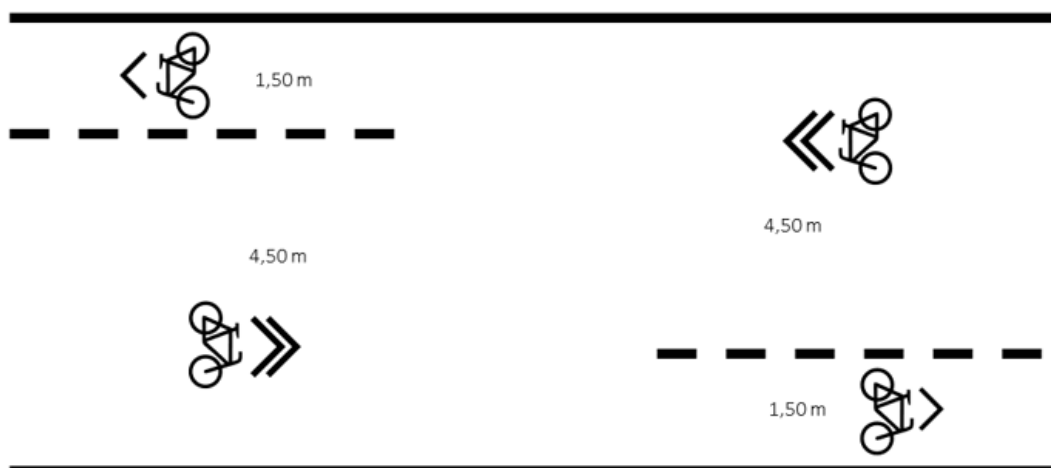
### Schutzstreifen

Der Schutzstreifen (Kombination von Zeichen 340 StVO („Leitlinie“) und Fahrradpiktogrammen) ist eine mögliche Führungsform des Radverkehrs und ist Teil der Fahrbahn. Der Schutzstreifen darf von Kfz nur bei Bedarf (z.B. bei Begegnung mit Bus oder Lkw) befahren werden. Auf dem Schutzstreifen darf nicht geparkt werden und mit Inkrafttreten der Novellierung der Straßenverkehrsordnung auch nicht mehr gehalten werden. Schutzstreifen sind i.d.R. 1,50 m breit, in Ausnahmefällen kann die Breite ein Mindestmaß von 1,25 m auf kurzen Abschnitten aufweisen. Nach derzeitiger Rechtslage dürfen Schutzstreifen nur innerorts angewendet werden (vgl. u.a. ERA (2010), S.3-2 ff.). Schutzstreifen werden in der Regel beidseitig angeordnet und sind grundsätzlich nur in Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugverkehrs auf der gleichen Fahrbahnseite befahrbar. Ausnahmen hiervon sind nur Radfahrstreifen in für den Gegenverkehr geöffneten Einbahnstraßen in Gegenrichtung. Insbesondere bei Steigungen und geringen Fahrbahnbreiten können Schutzstreifen auch nur einseitig auf der bergauf führenden Seite markiert werden. Bergab hat der Radverkehr in diesem Fall die Fahrbahn zu benutzen. Aufgrund der häufig für beidseitige Schutzstreifen nicht ausreichenden Fahrbahnquerschnitte wird zukünftig auch verstärkt auf einseitige, alternierende Schutzstreifen im flachen Gelände zurückgegriffen. Die Regelbreiten von 1,50 m für den Schutzstreifen und 4,50 m für die verbleibende Fahrbahn werden hier vorausgesetzt. Auch bei dieser Lösung darf nicht im Gegenverkehr geradelt werden.

Abb. 8 Einseitiger Schutzstreifen am Anstieg



Abb. 9 Prinzipskizze eines alternierenden Schutzstreifens



### Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind Sonderfahrstreifen für den Radverkehr und für diesen immer benutzungspflichtig und ebenfalls grundsätzlich nur Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugverkehrs auf der gleichen Fahrbahnseite befahrbar. Ausnahme hiervon sind wiederum Radfahrstreifen in für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen in Gegenrichtung. Der Kfz-Verkehr darf den Radfahrstreifen nicht befahren, lediglich Überqueren zum Ein- und Abbiegen sowie zur Erreichung von Parkständen ist erlaubt. Es ist die Beschilderung mit Zeichen 237 StVO („benutzungspflichtiger Radweg“) zwingend erforderlich. Die Markierung erfolgt durch Zeichen 295 StVO („Fahrstreifenbegrenzung“). In Problembereichen kann der Radfahrstreifen außerdem in Rot eingefärbt werden. Die Regelbreite beträgt 1,85 m, kann aber z.B. bei hohen Kfz- oder Radverkehrsstärken auch auf 2,00 m ausgeweitet werden (vgl. u.a. ERA (2010), S.3-4 f.).

**Abb. 10 Radfahrstreifen mit Rotmarkierung im Einmündungsbereich**

### Fahrradstraßen

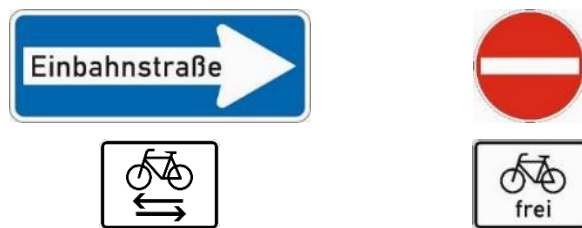
Fahrradstraßen sind Straßen, die dem Radverkehr in besonderem Maße vorbehalten sind. Sie werden mit Zeichen 244.1 StVO („Beginn einer Fahrradstraße“) bzw. Zeichen 244.2 StVO („Ende einer Fahrradstraße“) ausgewiesen. Regelgeschwindigkeit sind 30 km/h. Radfahrende dürfen hier ausdrücklich nebeneinander fahren. Andere Fahrzeugarten, z.B. Kfz-Verkehr oder Anliegerverkehr, können durch Zusatzzeichen zugelassen werden. Sie müssen aber auch im Falle der Zulassung besondere Rücksicht auf den Radverkehr nehmen und ihre Geschwindigkeit anpassen. (vgl. u.a. ERA (2010), S.6-2 f.)

**Abb. 11 Beginn einer Fahrradstraße mit Beschilderung und Piktogramm auf der Straße**

### Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Ein Beitrag zu einem flächendeckenden Lückenschluss ist die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung. Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen sind heute sehr verbreitet. Laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen hat die Öffnung von Einbahnstraßen keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, vielmehr kann auf den Vorteil verwiesen werden, dass Radfahrer bei einer Nutzungserlaubnis der Fahrbahn von einer illegalen Nutzung der Gehwege ablassen. Die Freigabe einer Einbahnstraße für den Radverkehr erfolgt, indem das Verkehrszeichen 267 („Verbot der Einfahrt“) durch das Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ergänzt wird. Das Zeichen 220 („Einbahnstraße“) am anderen Ende der Straße wird dabei durch das Zusatzzeichen 1000-32 („Radfahrer kreuzen von rechts und links“) ergänzt. Die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr hängt dabei im Wesentlichen von den gegebenen Verkehrsmengen, dem Straßenquerschnitt und den Sichtbeziehungen ab. Einbahnstraßen können für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, sofern keine Sicherheitsgründe dagegensprechen. Die Öffnung kann und sollte in der Regel erfolgen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h beträgt (vgl. ERA (2010), S.7-1 ff.).

**Abb. 12 Verkehrszeichen und Zusatzzeichen bei geöffneten Einbahnstraßen**



Bildquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (o.J.)

### Ausweisung von durchlässigen Sackgassen

In der Praxis existieren häufig Durchgänge am Ende von Sackgassen, die nicht vom Kfz-Verkehr, jedoch vom Fuß- und/oder Radverkehr passiert werden können. Auch hierfür verfügt die StVO über gesonderte Verkehrszeichen, die solche Stellen und Bereiche ausweisen: Zeichen 357-50 StVO („für Rad- und Fußverkehr durchlässige Sackgasse“), Zeichen 357-51 StVO („für Fußgänger durchlässige Sackgasse“) und Zeichen 357-52 („für Radverkehr durchlässige Sackgasse“). Dies kann sich insbesondere für nicht Ortskundige als sehr hilfreich erweisen.

**Abb. 13 Verkehrszeichen für durchlässige Sackgassen**

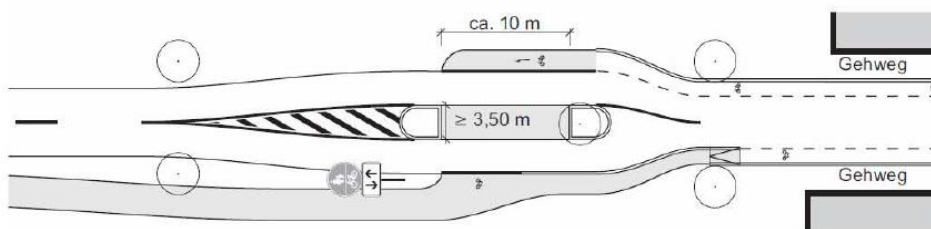


Bildquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (o.J.)

### Querungs- und Einfädelungshilfen

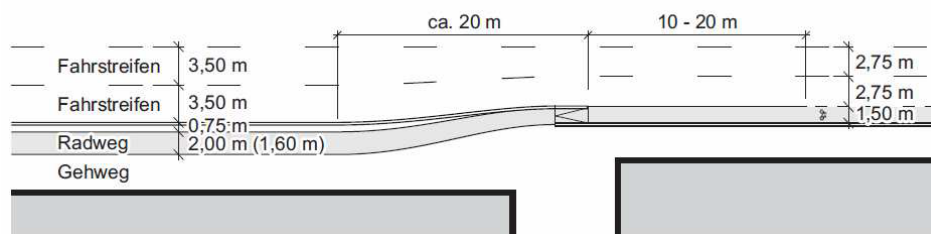
Manchmal müssen Radfahrende Straßen queren, z.B. um an Landstraßen häufig anzutreffende einseitige Zweirichtungsradwege nach Ortsausgang zu erreichen oder kurz vor Ortseingang zu verlassen. Je nach Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung sowie auftretendem Radverkehr sind hier Querungshilfen vorzusehen, um den Vorgang zu erleichtern und sicher zu gestalten (vgl. ERA (2010), S.5-1 ff. u. S.9-16 ff.). Ein ähnliches Instrument ist die Einfädelungshilfe, die zum Einsatz kommt, wenn sich die Führungsform oder Benutzungspflicht ändert, z.B. wenn ein Radweg endet und der Radverkehr auf die Fahrbahn in den Mischverkehr geführt wird (vgl. ERA (2010), S.3-9 f.).

**Abb. 14 Querungshilfe (oben) und Einfädelungshilfe (unten) in der Prinzipskizze**



Bildquelle: ERA (2010), S.9-21 Bild 9-11

**Abb. 15 Einfädelungshilfe in der Prinzipskizze**



Bildquelle: ERA (2010), S.3-10 Bild 3-5

### Sperrpfosten und Umlaufsperrn

Sperrpfosten und Umlaufsperrn bilden aus Sicht des Radverkehrs mögliche Gefahrenquellen als auch Hindernisse. Einerseits können sie bei schlechter Sicht übersehen werden und zu Stürzen führen. Andererseits können sie für Radfahrende, insbesondere im Falle von Lastenrädern oder zusätzlichen Anhängern, zum (unüberwindbaren) Hindernis werden. In der Regel sind solche Einrichtungen zu vermeiden bzw. zu unterlassen. Können keine mildereren Mittel eingesetzt werden, um z.B. unzulässigen Kfz-Verkehr zu unterbinden, sollten mittig gesetzte Sperrpfosten zum Einsatz kommen. Diese sollten zur guten Sichtbarkeit auch in der Dunkelheit reflektierende Elemente besitzen und eine ausreichende Fahrbreite bzw. lichten Raum ermöglichen.

**Abb. 16 Beispiel eines geeigneten Sperrpfostens mit reflektierendem Element**



### **Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen**

Begleitend zur allgemeinen Verkehrsüberwachung können infrastrukturelle Maßnahmen ergriffen werden, um die Geschwindigkeit des MIV zu dämpfen. Dies kann z.B. in Form von Temposchwellen, häufiger auch Berliner Kissen genannt, geschehen. Aus Sicht des Radverkehrs ist bei der Ausgestaltung darauf zu achten, dass ausreichend breite Durchlässe an den jeweiligen Fahrbahnrändern vorgesehen werden, sodass der Radverkehr passieren kann, ohne ausgebremst zu werden. Weiterhin ist zu beachten, dass eine stark ausgeführte Kante möglicherweise zu Lärmbelästigungen im unmittelbaren (Wohn-)Umfeld führen kann. Dabei können aufgepflasterte Varianten (s. Bild r. u.) mit ausreichender Höhe, aber flacherer Kantenführung, Abhilfe schaffen. Um dem Umfahren bzw. Ausweichen der Schwellen, insbesondere über Gehwegbereiche, vorzubeugen, sollten umliegende Bordsteinkanten ausreichend hoch gestaltet sein. Auf Pfosten (s. Bild l.u.) sollte nur in Ausnahmefällen zurückgegriffen werden, da sie den Fußgängerbereich zusätzlich einschränken.

**Abb. 17 Beispiele von sog. Berliner Kissen zur Geschwindigkeitsreduktion**



Bildquellen: links (eigene Aufnahme), rechts (hannovercyclechic.com (2016))

## Fahrradparken und Fahrradabstellanlagen

Die Anforderungen an eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur enden nicht mit dem Verlassen der Radwege. Um Fahrräder sicher abstellen zu können, müssen Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Bahnhöfen, wichtigen Bushaltestellen, Arbeitsplätzen, Kirchen, Freizeitzentren, Stadt- und Stadtteilzentren und anderen Points of Interest bereitgestellt werden (vgl. ADFC (2019), S. 13; BMVBS (2012), S. 25; FGSV (2012), S. 6 ff.). In dicht besiedelten Wohngebieten, wo Abstellmöglichkeiten zum Teil schwer zugänglich sind (z.B. Keller oder Obergeschosswohnungen) und in deren Umfeld häufig vorwiegend öffentliche Pkw-Stellplätze für Anwohner eingerichtet sind, sollten entsprechende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ebenfalls geschaffen werden (vgl. BMVBS (2012), S. 25).

Abstellanlagen müssen gewisse Kriterien zur sicheren und komfortablen Nutzung erfüllen, von denen die wichtigsten im Folgenden kurz erläutert werden (vgl. ADFC (2011), S. 2 f.; FGSV (2012), S. 12 f.):

- Die Stellplätze müssen ausreichende Parkstandabmessungen aufweisen. Die wichtigsten Maße sind der Achsabstand zwischen parallel aufgestellten Fahrrädern (mind. 70 cm bei ebenerdiger und 50 cm bei höhenversetzter Aufstellung) und die Verkehrsraumbreite zum Manövrieren der Fahrräder beim Ein- und Ausparken (mind. 180 cm). Noch etwas weitere Abstände erhöhen zusätzlich den Komfort und Nutzungsfreundlichkeit.
- Zudem müssen die Anlagen von außen gut einsehbar und gut zugänglich, also fahrend und ohne Barrieren erreichbar, sein.
- Beim Abstellen sollte die Standfestigkeit der Räder gewährleistet sein, sodass ein Wegrollen und ein Umkippen vermieden werden. Hierfür können Schlaufen zur Fixierung angebracht werden.
- Soweit Fahrräder nicht eingeschlossen werden können, sollten sie zur Prävention von Diebstahl sowohl mit dem Vorderrad wie auch dem Rahmen anschließbar sein.
- Grundsätzlich gilt zudem, die Beschädigung von Fahrrädern oder die Verletzung der Nutzenden durch die Vermeidung von scharfen Kanten oder zu eng aufgestellten Elementen vorzubeugen.
- Weitere Aspekte sind Beleuchtung und je nach Bedarf Witterungsschutz.

Die Anforderungen an Abstellanlagen hängen auch von der Zielgruppe ab. An Orten mit langer Parkdauer, wie beispielsweise Schulen, Bahnhöfen, Arbeitsstätten oder Wohngebäuden, sind Überdachungen eher notwendig als an Orten mit kurzfristigem Aufenthalt, wie beim Einzelhandel oder an wetterabhängig frequentierten Einrichtungen wie Freibädern. An Einzelhandelseinrichtungen besteht hingegen ein erhöhter Flächenbedarf durch mitgeführte Körbe, Päcktaschen und Ähnliches. Parkflächen für Fahrradanhänger sind hier außerdem zu berücksichtigen. An Bahnhöfen spielt das Sicherheitsempfinden eine größere Rolle, da das eigene Fahrrad hier sowohl räumlich als auch über einen längeren Zeitraum verlassen wird. Zum Diebstahlschutz können entweder geschlossene Abstellanlagen mit technisch oder personell gesicherter Zugangskontrolle eingerichtet werden oder es



kann eine besonders offene Gestaltung mit hoher Einsehbarkeit erfolgen. Zur weiteren Prävention von Diebstahl sind deutlich sichtbare Videoüberwachungen denkbar (vgl. FGSV (2012), S. 7 ff.).

Die Fahrradhalter, die die vielfältigen Grundanforderungen am besten erfüllen, sind Anlehnhalter (vgl. FGSV (2012), S. 13). Der Rahmen liegt hier an mindestens zwei Punkten an und bietet ausreichend Halt. Die einfachste Form hat einen Rohrbügel mit einer Mindestlänge und auf einer Mindesthöhe von je 65 cm (vgl. erstes Foto in Abb. 18). Gute Erfahrungen liegen mit einer Höhe von 80 cm und einer Länge von 80 cm - 130 cm vor. Ein zusätzlicher Unterholm ermöglicht die sichere Befestigung kleinerer Fahrräder. Positivbeispiele sind die seitens des ADFC geprüften Modelle in Abb. 18.

**Abb. 18 Beispiele geeigneter Fahrradhalter**



*Bildquellen: FGSV (2012), S. 13; ADFC (o.J.)*

### 3 Ausgangssituation in Beckingen

#### 3.1 Vorgehensweise

Die aktuelle Situation des Radverkehrs in der Gemeinde Beckingen wurde über die Sichtung und Auswertung vorhandener und von Seiten der Gemeinde zur Verfügung gestellter Unterlagen und Daten einerseits sowie über zahlreiche Befahrungen vor Ort analysiert und evaluiert. Über eine Vielzahl von Fotos wurden die gewonnenen Eindrücke und Erkenntnisse festgehalten und dokumentiert. Sofern nötig wurden Maße von Fahrbahnen und Radverkehrsanlagen als Planungsgrundlage aufgenommen. Im Sommer 2022 gab es eine Online-Befragung zum Thema Radverkehr in Beckingen. Im dreiwöchigen Befragungszeitraum im Juni/Juli konnten die Bürger/-innen der Gemeinde ihre Bedürfnisse, Ideen und Problembereiche schildern. Mit über 300 Beteiligungen wurde reger Gebrauch von dieser Möglichkeit gemacht. Eine weitere Bürgerbeteiligung fand in Form eines Bürgerworkshops am 16.09.2022 in Beckingen statt. Hierbei stellten die Gutachter die Grundzüge aktueller Radverkehrsplanung vor wie auch Auszüge der bisherigen, im Projektzeitraum gewonnenen, Erkenntnisse und Verbesserungsansätze. Den teilnehmenden Bürger/-innen bot sich nochmals die Gelegenheit, vertiefere Anmerkungen und Fragen zum Radverkehrskonzept einzubringen. Insgesamt kam eine Fülle von Alltagserfahrung und Expertise durch die beiden Formate zusammen, welche in das finale Konzept einfließt. Darüber hinaus gab es im zu Projektbeginn gebildeten Lenkungskreis Vor-Ort-Begehungen wie auch gemeinsame Radtouren, um potenzielle Maßnahmenbereiche zu begutachten und zu erörtern.

**Abb. 19 Vor-Ort-Begehungen und Befahrungen im Lenkungskreis**



### 3.2 Befragung zum Radverkehr

Im Rahmen der Netzplanung sollen die Bedürfnisse und Wünsche der Bevölkerung ermittelt und für das spätere Gesamtkonzept berücksichtigt werden. Ein Teil der Bürgerbeteiligung wurde dazu in Form einer Online-Befragung umgesetzt. Die Umfrage bot den Teilnehmenden Gelegenheit, auf konkrete Problemstellen auf ihren Wegen im Alltag hinzuweisen wie auch eigene Lösungsvorschläge mitzuteilen. Darüber hinaus wurde u.a. die Verkehrsmittelwahl der Teilnehmenden abgefragt, um den sogenannten Modal Split für die Gemeinde Beckingen zu ermitteln. Ebenso konnten die Menschen Einflussfaktoren benennen, die sie dazu bewegen, das Fahrrad im Alltag als Verkehrsmittel zu nutzen oder gleichsam davon abhalten.


Die Ausarbeitung und die Auswertung des Fragebogens oblag dem Gutachterteam. Die Gemeinde Beckingen kümmerte sich um die Verteilung des Fragebogens per Umfragelink oder QR-Code. Hierfür wurden verschiedene Kanäle der Gemeinde genutzt, z.B. die Homepage oder das Amtsblatt der Gemeinde. Außerdem stellte die Gemeinde als Anreiz 5 Wertgutscheine zur Verfügung, die im Nachgang der Befragung verlost wurden.

Die Umfrage bestand aus insgesamt 6 Fragen, wobei die Beantwortung jeder einzelnen Frage den Teilnehmenden stets freigestellt war. Die Befragung lief vom 22.06.22 bis einschließlich 13.07.2022 und somit genau 3 Wochen. Die im Zuge der Erhebung gewonnenen Ergebnisse und Erkenntnisse werden auf den folgenden Seiten vorgestellt. Für die Präsentation der Resultate wurden Grafiken erstellt und die wesentlichen inhaltlichen Aspekte begleitend erläutert.

**Abb. 20 Beispielhafter Auszug aus der Onlinebefragung**

Haben Sie schon einmal Folgendes ausprobiert?

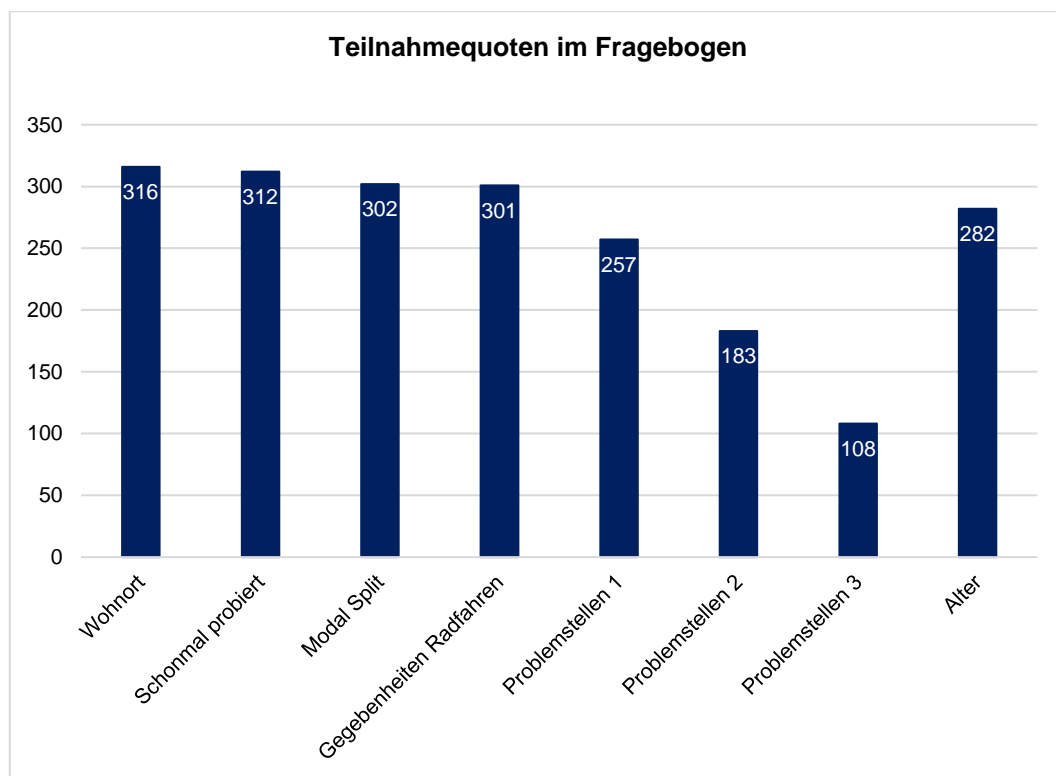
- Pedelec
- S-Pedelec
- E-Lastenfahrrad
- E-Scooter
- Keines der Genannten

 Pedelec: rechtlich ein Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor und Unterstützung bis 25 km/h

S-Pedelec: rechtlich ein Leichtkraftrad bis 45 km/h Unterstützung (Führerscheinklasse AM, Helmpflicht, Kfz-Versicherung)

Es war erfreulich festzustellen, dass die Bevölkerung die Möglichkeit zur Beteiligung an der Erstellung des Radverkehrskonzeptes gerne angenommen und rege genutzt hat (vgl. Abb. 21). Über 300 Menschen haben den Online-Fragebogen letztlich ausgefüllt. Ganz präzise gesagt, standen 329 Datensätze für die Auswertung zur Verfügung und die Teilnehmenden haben sich in aller Regel die Zeit genommen, alle Fragen oder große Teile der Fragen zu beantworten. So gab es zu den ersten vier Fragen jeweils mindestens 300 Rückmeldungen. Bei der Frage nach problematischen Stellen und Bereichen für den Radverkehr in Beckingen konnten die Teilnehmenden bis zu 3 Stellen verorten. So kamen insgesamt 548 Hinweise zusammen, wobei über 100 Befragte gleich 3 Angaben machten. Die Gutachter bedanken sich an dieser Stelle bei allen Teilnehmenden, die ihre Expertise und Erfahrungen zum Radfahren im Alltag geteilt haben und die somit mit im Radverkehrskonzept für die Gemeinde einfließen konnten.

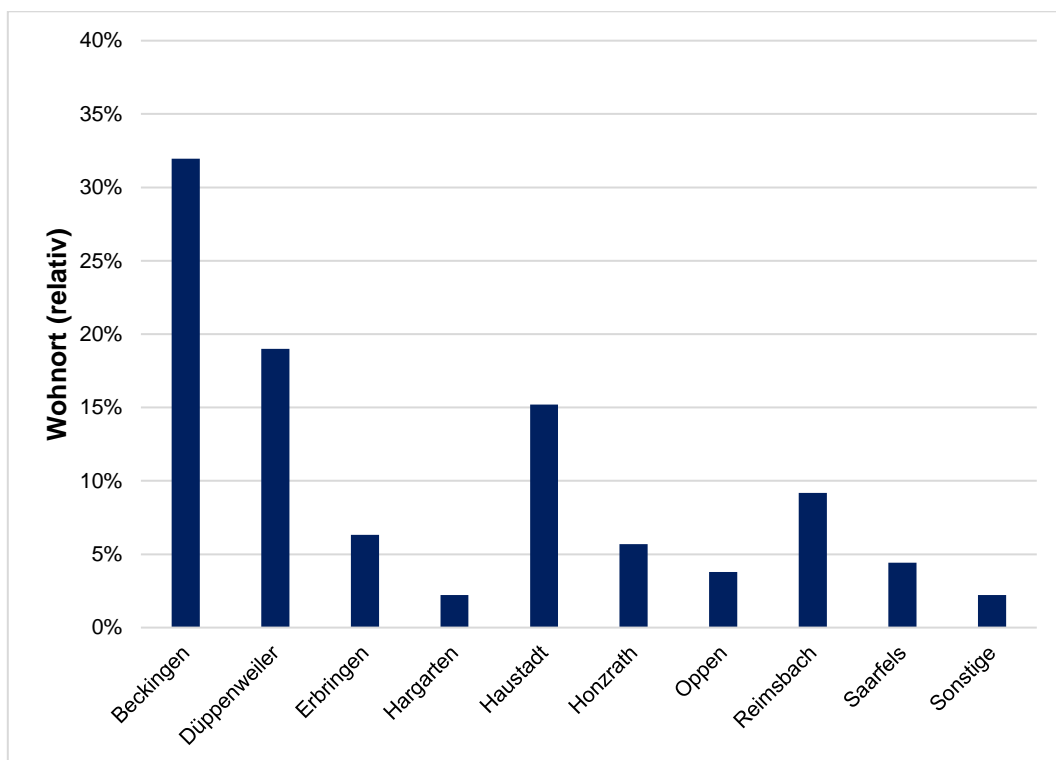
**Abb. 21 Teilnahmequoten im Fragebogen**



## Wohnort

Fast alle Teilnehmenden (316 von 329) haben Angaben zu ihrem Wohnort gemacht. Knapp 100 Befragte, also gut ein Drittel, stammt aus dem Hauptort Beckingen. 60 Antwortende und damit fast ein Fünftel stammen aus Düppenweiler. Die drittgrößte Gruppe ist in Haustadt verortet (48 Personen bzw. knapp 15 %). Die Verteilung liegt auch recht nahe an der tatsächlichen Einwohnerverteilung der Orte, da Beckingen und Düppenweiler die beiden größten Ortsteile der Gemeinde bilden und Haustadt immerhin der der viertgrößte Ortsteil knapp hinter Reimsbach ist (Beckingen 26 %, Düppenweiler 19 %, Haustadt 12 % der Gesamtbevölkerung). Die weiteren Ortsteile weisen je unter 30 Rückmeldungen und damit einstellige Prozentwerte auf. Lediglich 7 Personen und damit lediglich 2 % gaben an, außerhalb der Gemeinde Beckingen zu wohnen. Setzt man die Herkunft der Antworten in Relation zur Einwohnerzahl des jeweiligen Ortsteiles, ergeben sich Werte zwischen 1 % bis 3 % bei der Stichprobe. Die Werte sind sehr gleichmäßig verteilt, d.h. jeder Ortsteil war in der Umfrage vor dem Hintergrund seiner Einwohnerzahl erwartbar repräsentiert und kein Ortsteil sticht überproportional heraus.

**Abb. 22 Wohnort (relativ)**



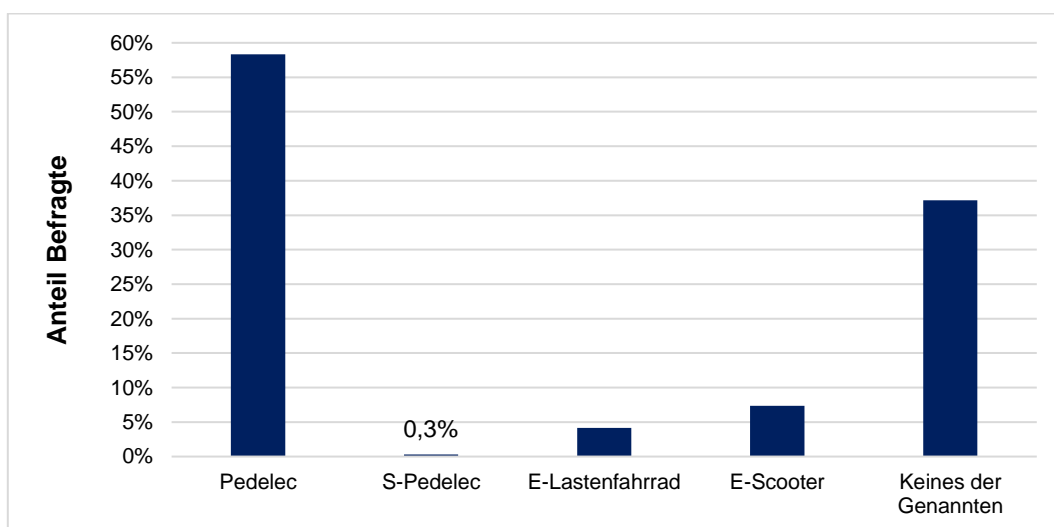
## Modal Split

Der Mobilitätssektor befindet sich aktuell in einem starken Wandel, welcher sich in den vergangenen Jahren u.a. auch in der Etablierung „neuer“ Verkehrsmittel zeigt. Größter Treiber beim Wachstum und der steigenden Popularität der Elektromobilität sind seit geraumer Zeit die Pedelecs, d.h. Fahrräder mit elektrischer Motorunterstützung bis 25 km/h. Noch nicht ganz so häufig anzutreffen, aber ebenfalls im Trend liegen Lastenfahrräder sowohl mit wie auch ohne elektrischen Antrieb. Noch eine Seltenheit in Deutschland bilden die sogenannten Speed Pedelecs (kurz S-Pedelec, elektrische Trittunterstützung bis 45 km/h), was u.a. auch an den derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen liegt (z.B. dürfen diese nicht auf Radwegen genutzt werden und erfordern eine Versicherung samt Kennzeichen). Erst seit kurzem zugelassen und damit jüngstes Verkehrsmittel sind die E-Scooter oder offiziell die Elektrokleinstfahrzeuge. Diese dürfen bis zu 20 km/h Höchstgeschwindigkeit aufweisen und ab dem Alter von 14 Jahren gefahren werden.

Um herauszufinden, inwieweit diese Trends und „neuen“ Verkehrsmittel bereits in der Bevölkerung verbreitet bzw. bekannt sind, wurde zunächst abgefragt, wer von den Teilnehmenden bereits eines der vorgestellten „neuen“ Verkehrsmittel (Pedelec, S-Pedelec, E-Lastenfahrrad, E-Scooter) ausprobiert hat. Im Anschluss daran folgte die Frage nach der Verkehrsmittelwahl der Befragten in ihrem Alltagsverkehr, um den sogenannten Modal Split für die Gemeinde Beckingen zu ermitteln. Der Modal Split gibt in der Regel an, welcher Anteil ihrer Wege von einer Person oder einer Personengruppe (in diesem Fall die Gemeindebewohner/-innen) mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wird.

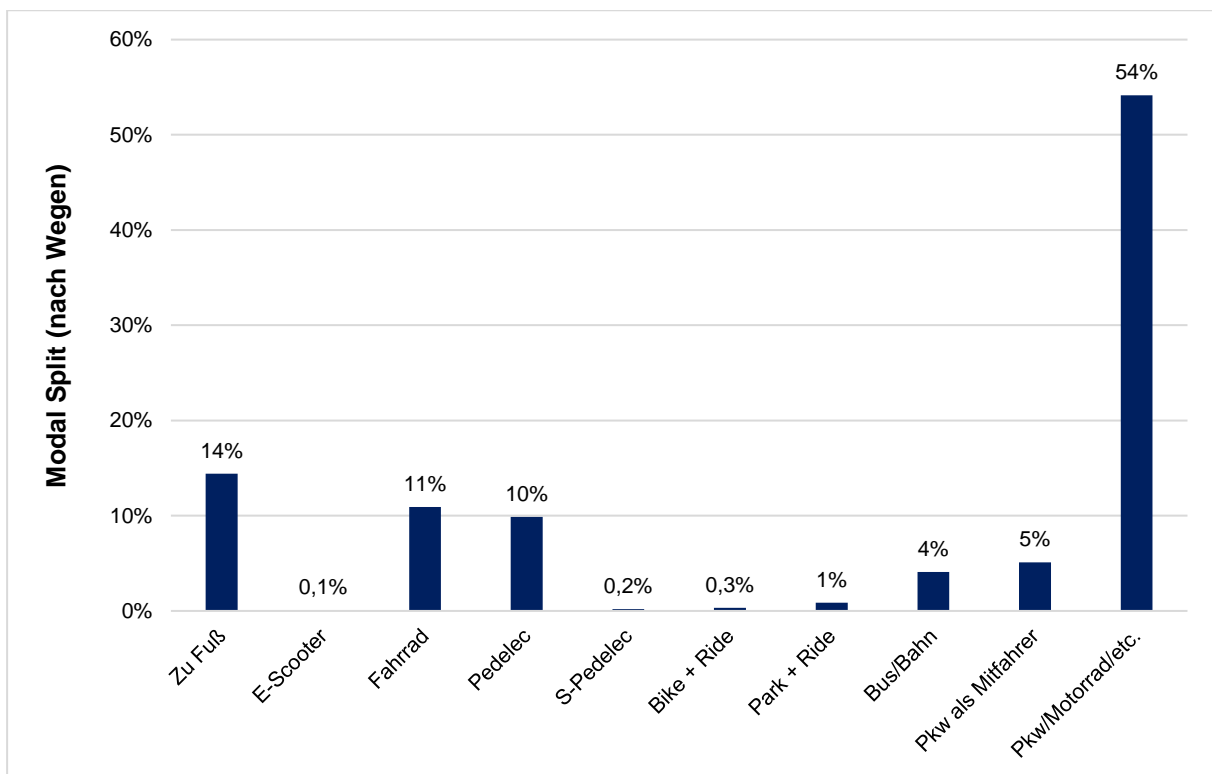
Im Hinblick auf die bereits ausprobierten „neuen“ Verkehrsmittel zeigt sich ein sehr klares Bild. Von den 312 Personen, die diese Frage beantwortet haben, haben fast 60 % ein Pedelec bereits einmal ausprobiert. 37 % gaben an, noch keinerlei Berührungspunkte zu den genannten Verkehrsmitteln gehabt zu haben. Im lediglich einstelligen Bereich wurden E-Scooter (7 %) und elektrische Lastenfahrräder (4 %) bisher von den Antwortenden getestet. Erfahrungen mit S-Pedelecs sind faktisch nicht vorhanden. Eine einzige Person hat dieses Gefährt schon probeweise gefahren (vgl. Abb. 23).

**Abb. 23 Schon ausprobiert**



Für die Ermittlung des Modal Splits wurden die Befragten gebeten, ihre Verkehrsmittelnutzung für ihre Alltagswege anteilig in Prozent zu schätzen bzw. anzugeben. Insgesamt 302 Teilnehmende macht Angaben zu dieser Frage. Daraus wurde der Durchschnittswert je Verkehrsmittel ermittelt und ergibt somit folgenden Modal Split für die Gemeinde Beckingen. Ca. 60 % aller Wege werden mit dem Kfz absolviert und in den wenigsten Fällen (5 %) erfolgt dies als Bei- oder Mitfahrer. Immerhin ein Fünftel der Wege erfolgt per Rad. Dieser Anteil verteilt sich nahezu gleichmäßig auf normale Fahrräder (11 %) und Pedelecs mit elektrischer Unterstützung (10 %). 14 % oder ungefähr jeder 7. Weg wird ohne Fahrzeug absolviert, sprich zu Fuß. Der öffentliche Verkehr in Form von Bussen und Bahnen spielt mit 4 % Wegeanteil kaum eine Rolle. Mit einem oder weniger Prozentpunkten liegen Park+Ride, Bike+Ride oder das S-Pedelec bei den Alltagswegen ebenfalls weit unter ihrem Potenzial (vgl. Abb. 24).

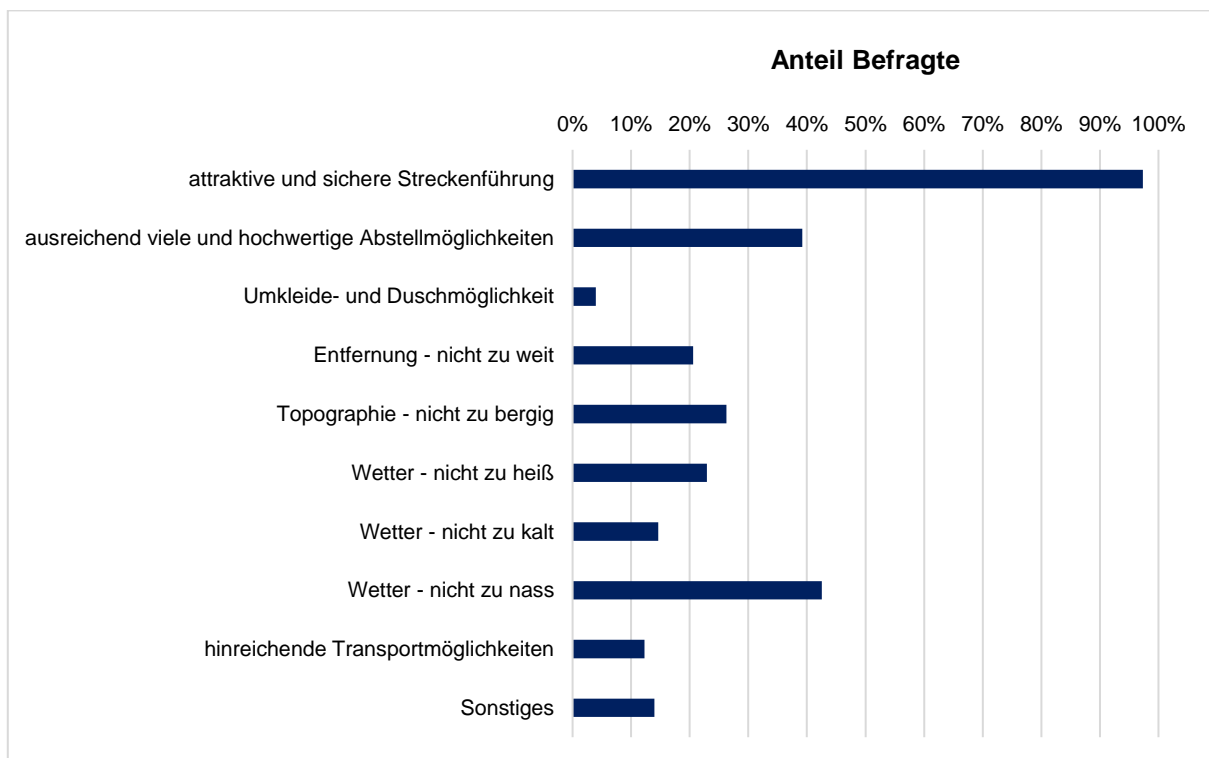
**Abb. 24 Modal Split der Gemeinde Beckingen (Alltagswege)**



### Gewünschte Voraussetzungen zum Radfahren

Die Frage, auf welche Gegebenheiten beim Radfahren besonderen Wert gelegt werden, beantworteten 301 Personen. Mehrfachnennungen waren erlaubt, daher werden die Ergebnisse auch prozentual vorgestellt. Praktisch jede und jeder empfindet eine attraktive und sichere Streckenführung als sehr wichtige Grundvoraussetzung für den Radverkehr (97 %). An zweiter Stelle rangiert der Wunsch nach trockenen Wetterbedingungen. Bei 43 % halten Regen oder nasse Bedingungen diese vom Radfahren ab. Hierbei ist auffällig, dass das häufig angeführte Argument, im Winter bzw. bei Kälte wird weniger/kaum Rad gefahren, in dieser Umfrage nur von rund 15 % Befragten bestätigt wird. Um den Komplex Wetter abzurunden bzw. abzuschließen, sei erwähnt, dass 23 % heiße Bedingungen als hinderlich zum Radfahren empfinden. Die dritthäufigste Forderung sind ausreichend viele und hochwertige Abstellmöglichkeiten. Fast 40 % der Befragten wünschten sich dies, was vor dem Hintergrund der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs sowie weiterer hochwertiger Räder wenig überrascht. Bei jedem Vierten spielen topographische Aspekte und bei jedem Fünften die Distanz eine Rolle. Auch in diesen Aspekten können Pedelecs Abhilfe schaffen bzw. eine Lösung darstellen. Transportmöglichkeiten (12 %) und Umkleiden/Duschen (4 %) nehmen als Gegebenheit nur einen geringen Stellenwert ein. Unter Sonstiges wurde das Thema sichere Radwege häufig nochmals aufgegriffen oder spezifiziert (z.B. Trennung vom MIV), aber es wurden auch weitere Vorschläge genannt wie z.B. Rast- und Lademöglichkeiten, die Verbindung zum Bahnhof oder Mitnahme von Rädern im Zug (vgl. Abb. 25).

**Abb. 25 Wichtige Voraussetzungen zum Radfahren**





### Problematische Orte oder Streckenabschnitte

Die Befragung bot für die Bevölkerung die Möglichkeit, bis zu 3 Orte oder Streckenabschnitte herauszustellen, welche sie beim Fahrradfahren im Alltag als problematisch oder verbesserungsbedürftig oder gefährlich empfinden. Die betreffenden Orte oder Abschnitte sollten im Hinblick auf ihre Position und die Art des Problems stichwortmäßig beschrieben werden. Diese Chance wurde von den Befragten rege und vielfach genutzt, sodass zahlreiche Hinweise für die Netzplanung und das Gesamtkonzept gesammelt werden konnten. Insgesamt kamen hier 548 Hinweise oder auch kritische Stellen zusammen: 257 Angaben unter Ort 1, 183 Angaben unter Ort 2 und weitere 108 Angaben unter Ort 3. Setzt man diese 548 Hinweise in Relation zu den 329 Fragebogen-Teilnehmenden, ergibt dies fast 1,7 Rückmeldungen pro Teilnehmenden.

Für die Analyse und weitere Auswertung wurden die gegebenen Rückmeldungen räumlich und inhaltlich geclustert. Zu diesem Zweck wurden sie, soweit möglich, einem Ort (z.B. Beckingen) oder einer Wegeverbindung (z.B. Beckingen – Düppenweiler) zugeordnet. In einigen Fällen haben die Teilnehmenden die Hinweise allgemein formuliert oder auf das Gemeindegebiet generell bezogen, sodass in diesem Falle ein „ortsübergreifend“ verwendet wurde. Um eine inhaltliche Sortierung vorzunehmen, wurden die Anmerkungen bis zu insgesamt 3 Kategorien zugeordnet. Tab. 4 illustriert die Vorgehensweise an einem Beispiel. Der Teilnehmende macht eine Anmerkung zur Verbindung zwischen Beckingen und Düppenweiler und beschreibt diese als enge Landstraße („zu eng/zu unübersichtlich“), auf der hohe Geschwindigkeiten gefahren werden („zu hohe Geschwindigkeiten“) und dass kein Radweg vorhanden ist („Radweg fehlt“).

**Tab. 4 Anschauungsbeispiel Auswertung Problemstellen**

<b>Ungefähre Ortsangabe/Straße</b>	Strecke von Düppenweiler nach Beckingen
<b>Schilderung Problem/Vorschlag</b>	Enge Landstraße, hohe Geschwindigkeiten, kein Radweg
<b>Ort 1</b>	Beckingen
<b>Ort 2</b>	Düppenweiler
<b>Relation</b>	Beckingen - Düppenweiler
<b>Kategorie 1</b>	zu eng/zu unübersichtlich
<b>Kategorie 2</b>	zu hohe Geschwindigkeiten
<b>Kategorie 3</b>	Radweg fehlt

Rund 190 Meldungen und somit gut ein Drittel aller Meldungen betrifft den Hauptort Beckingen. Ebenfalls häufig erwähnt wird die Verbindung zwischen Düppenweiler und Beckingen mit einem Anteil von 15 % an allen Meldungen. Augenscheinlich bilden Düppenweilers Anschlüsse über Landstraßen an die Nachbarorte einen Schwerpunkt. Fasst man die Relationen Düppenweiler – Beckingen (15 %), Düppenweiler – Honzrath (8 %), Düppenweiler – Diefflen (6 %), Düppenweiler – Reimsbach (3 %) und den Ortsteil Düppenweiler selbst (3 %) zusammen, ergibt sich hieraus ein weiterer Schwerpunkt mit gut einem Drittel Gewichtung. Ortsübergreifende Anmerkungen (6 %) und Anmerkungen rund um Haustadt

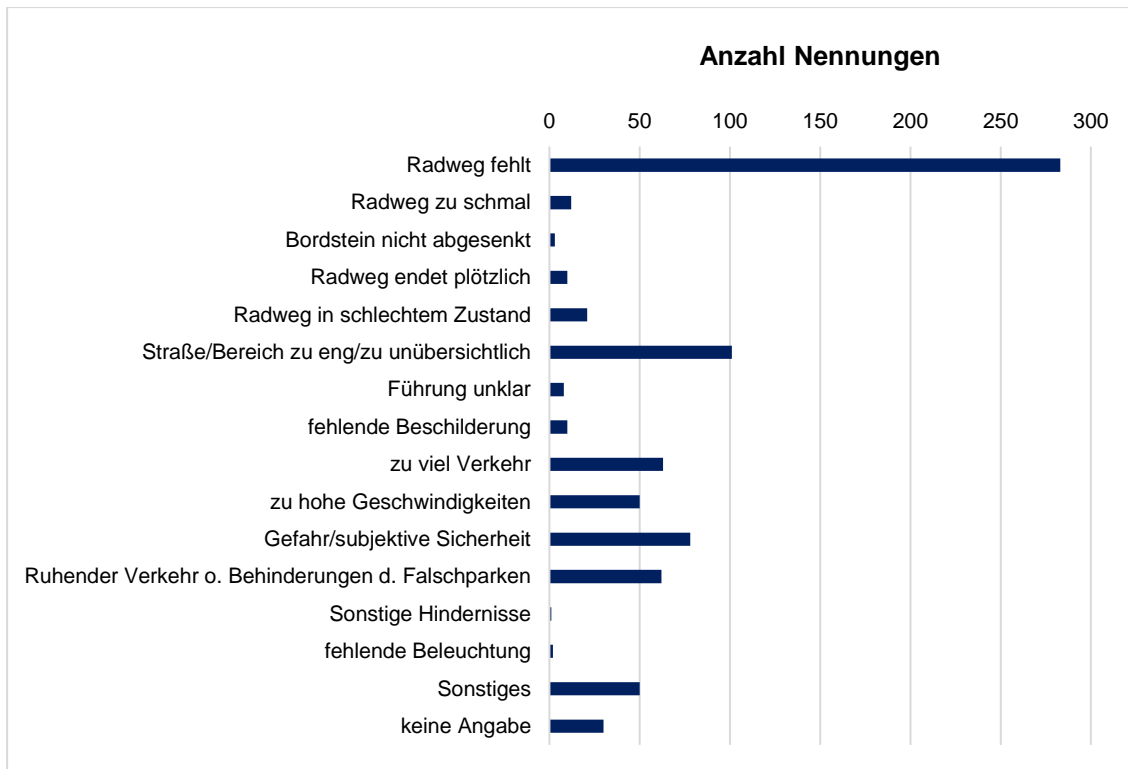
(5 %) folgen auf den weiteren Plätzen. Alle weiteren Relationen weisen 3 oder weniger Prozentpunkte auf und bilden somit keinerlei erkennbare Schwerpunkte oder Häufungen.

**Tab. 5 Räumliche Verteilung der Problemstellen**

Problemstellen	absolut	relativ
Beckingen	189	34%
Beckingen - Düppenweiler	81	15%
Düppenweiler - Honzrath	43	8%
Ortsübergreifend	34	6%
Düppenweiler - Diefflen	34	6%
Haustadt	27	5%
Honzrath	17	3%
Düppenweiler	15	3%
Düppenweiler - Reimsbach	14	3%
Oppen	9	2%
Saarfels	6	1%
Hargarten	6	1%
Reimsbach	6	1%
Andere	67	12%

Abb. 26 illustriert die inhaltlichen Aspekte, welche von den Teilnehmenden zu den mitgeteilten problematischen Stellen angesprochen wurden. Da die Anmerkungen der Teilnehmenden häufig mehrere Aspekte umfassten und somit einer Anmerkung bis zu 3 Kategorien zugeordnet werden konnten, ist die Gesamtzahl der inhaltlichen Nennungen nicht identisch mit der Zahl der Hinweise an sich. Das soll an dieser Stelle vorab erwähnt sein. Am häufigsten wird von den Befragten kritisiert, dass an der betreffenden Stelle ein Radweg fehlt. In diese Kategorie fallen 283 Anmerkungen. Immerhin rund 100 mal werden Straßenabschnitte als eng oder unübersichtlich eingeschätzt. Knapp dahinter rangiert die Beschreibung, dass Stellen als gefährlich oder unangenehm zu befahren eingestuft werden (78-mal). Diese Einschätzung ist häufig verknüpft mit anderen Typisierungen wie z.B. dem bereits angesprochenen fehlenden Radweg. Aber auch eine hohe Verkehrsmenge (63 Nennungen) oder zu hohe Geschwindigkeiten (50 Nennungen) können in die negative Bewertung der Vor-Ort-Situation mit einfließen. Ebenfalls häufiger angesprochen wird das Thema Ruhender Verkehr (62-mal). Dies beinhaltet sowohl legales Parken, das noch besser gestaltet oder geordnet werden kann, wie auch vor allem illegales Halten und Parken auf Geh- und/oder Radwegen, Halte- und Parkverboten oder an sehr unübersichtlichen Stellen. Immerhin noch 21 Mal wird von Stellen berichtet, an denen sich der Radweg in einem sehr schlechten Zustand befindet. Zu schmale oder plötzlich endende Radwege, fehlende Bordsteinabsenkungen, unklare Führungen oder fehlende Beschilderungen, keine Beleuchtung etc. wurden sehr selten rückgemeldet bzw. kritisiert. Die ein oder andere Person (30) benannte lediglich den problematischen Ort ohne weitere Angaben zur Art und Weise des Problems zu machen. Unter Sonstiges wurden Aspekte eingeordnet, wo es sich bereits um sehr spezifische oder sehr vereinzelt Vorschläge handelt oder die sich keiner anderen Kategorie sinnvoll zuordnen ließen. Beispiele sind die Forderung, sich bei der Planung von Radinfrastruktur an niederländischen Städten zu orientieren. Die Schilderung gefährlicher Orte wurde z.B. nochmals präzisiert um die Art der Gefahr, z.B. enge Überholabstände durch Kfz oder verbotene Nutzung des Gehweges durch Kfz etc.

Abb. 26 Art der Problemstellen



Auf den folgenden Seiten werden die inhaltlichen Probleme nochmals räumlich spezifiziert. Dazu werden die wesentlichen Probleme, die an den in Tab. 5 identifizierten „Hot Spots“ auftreten, in Grafiken illustriert und kurz beschrieben.

Im Hauptort Beckingen dominieren v.a. drei Aspekte. Es wird zunächst moniert, dass an vielen Stellen geeignete Radwege fehlen. Viele Straßenabschnitte werden zudem als eng und/oder unübersichtlich empfunden. Ebenfalls ein wichtiges Thema stellt der Ruhende Verkehr samt Verstößen beim Halten und Parken dar. Etwas dahinter folgen subjektiv als gefährlich empfunden Stellen sowie hohe Verkehrsmengen als auch Geschwindigkeiten (vgl. Abb. 27).

Für die Verbindung zwischen Beckingen und Düppenweiler vermisst die überwiegende Mehrheit einen Radweg entlang der Landstraße. Viele weisen darauf hin, dass sie die Straße als sehr eng und schmal empfinden. Daher wird sie auch häufiger als gefährlich eingestuft. Zum Teil wird auch auf hohe Geschwindigkeiten verwiesen (vgl. Abb. 28). Auch auf den Abschnitten Düppenweiler in Richtung Diefflen (vgl. Abb. 29) und Düppenweiler nach Honzrath (vgl. Abb. 30) zeichnet sich nahezu das gleiche Bild: hier wird sich ein Radweg von Seiten der Bevölkerung gewünscht.

Abb. 27 Problemfelder Hauptort Beckingen

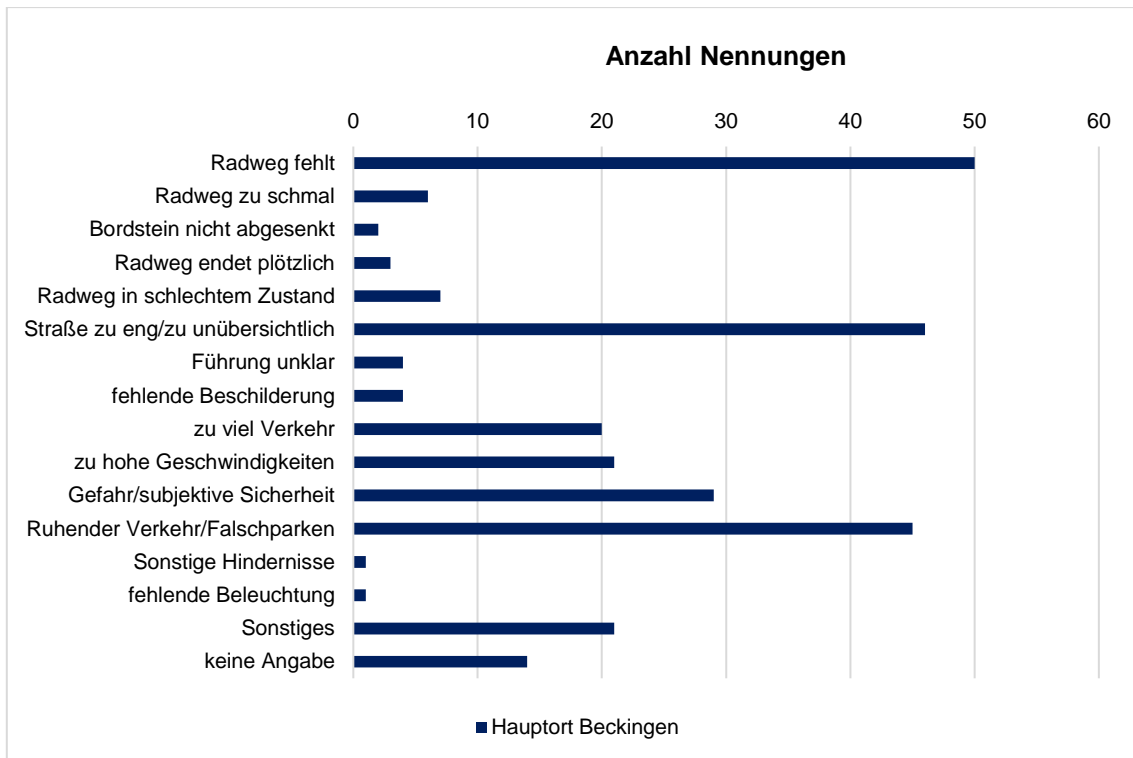


Abb. 28 Problemfelder Beckingen - Düppenweiler

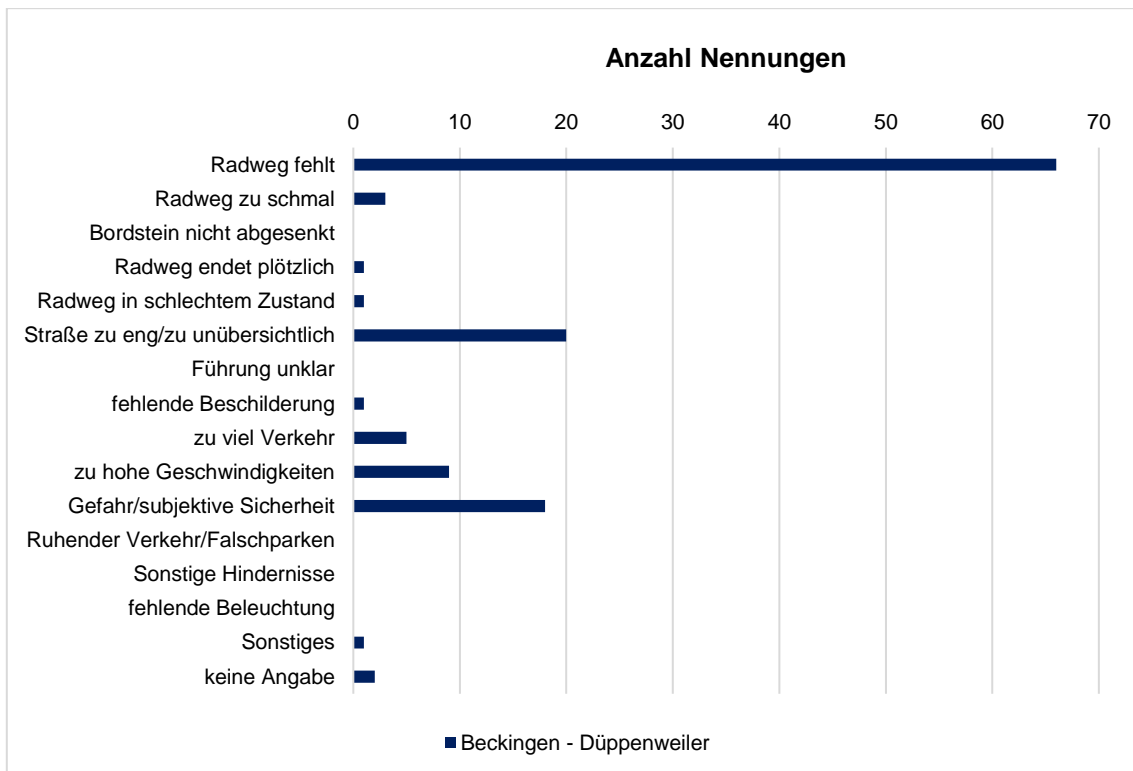


Abb. 29 Problemfelder Düppenweiler - Diefflen

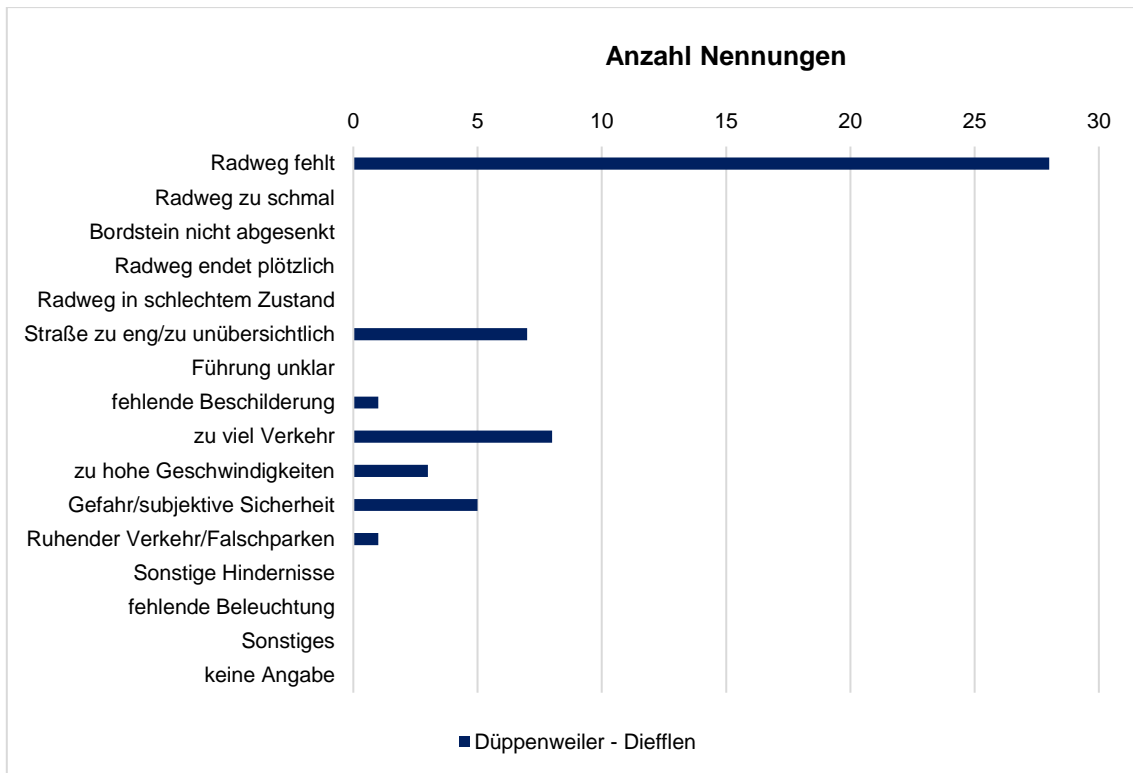
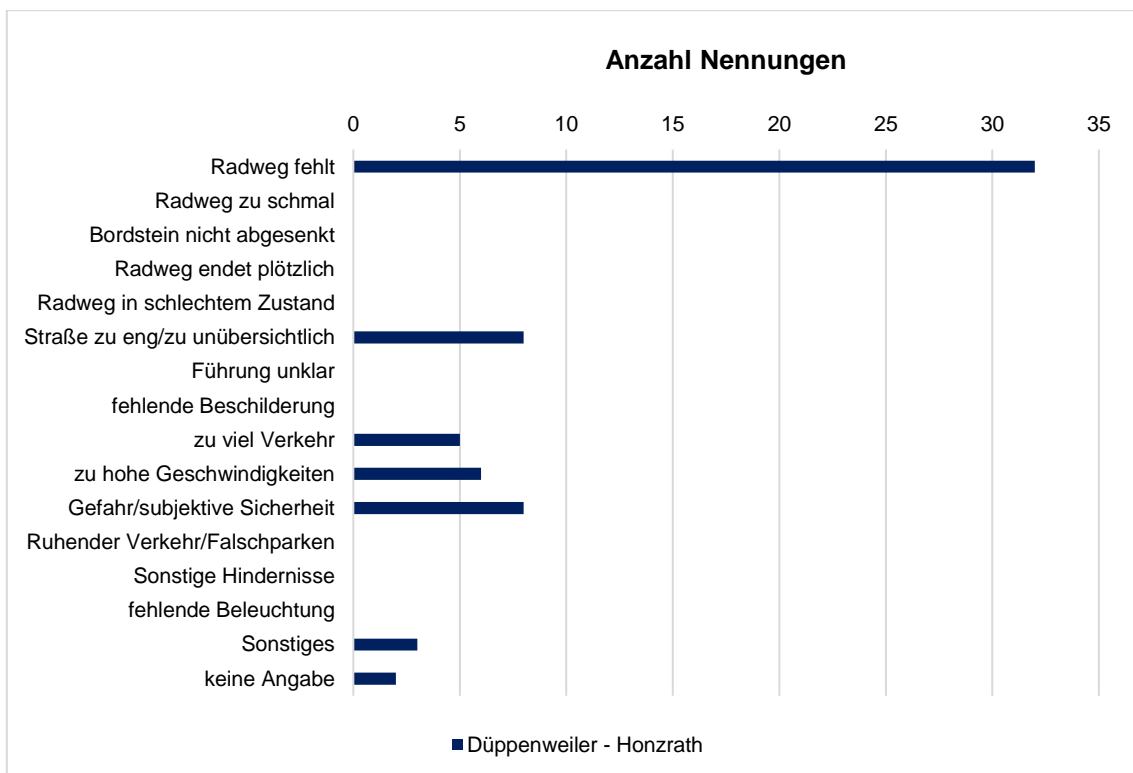
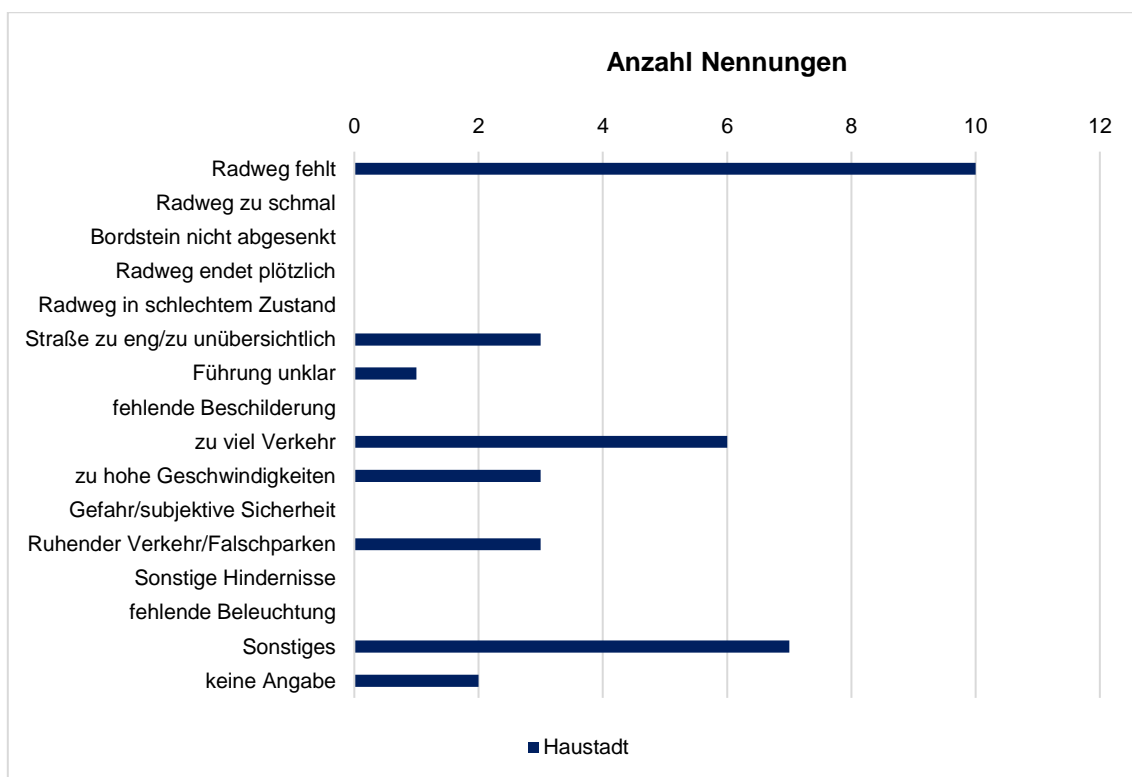


Abb. 30 Problemfelder Düppenweiler - Honzrath



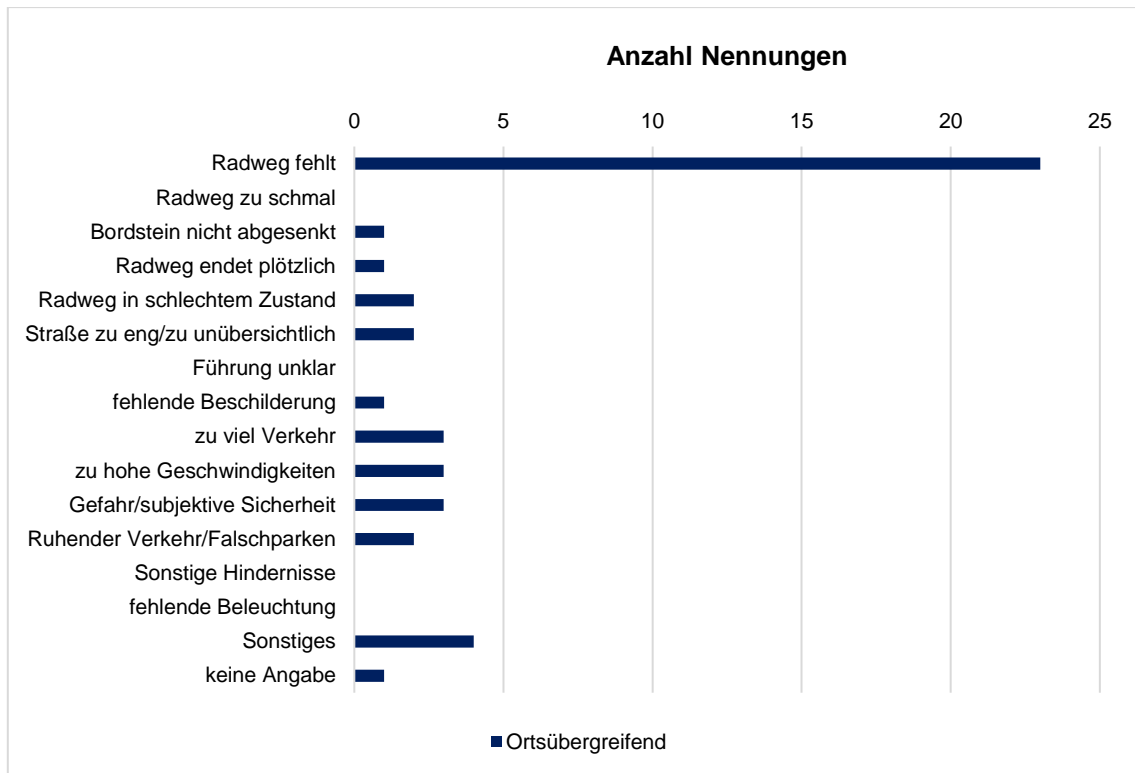
In Haustadt dominieren die fehlenden Radwege wie in allen anderen bisher ausgeführten Hotspots. Weiterhin empfinden viele die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt Haustadter Talstraße als hoch, was für sie ein Hindernis im Alltagsradverkehr darstellt. Enge und Unübersichtlichkeit, hohe Geschwindigkeiten und das Thema Ruhender Verkehr werden ebenfalls benannt. Einschränkend ist hier zu erwähnen, dass die Stichprobe im Falle von Haustadt mit 27 Meldungen eher als gering einzustufen ist und dementsprechend wenige Nennungen bei der Verteilung bereits ins Gewicht fallen. Unter der hier etwas größeren Rubrik Sonstiges waren sehr viele spezifische Angaben, z.B. nochmals ein Hinweis auf geringe Überholabstände, dass die Topographie für ältere Menschen anspruchsvoll sei oder dass optische Markierungen auf der Fahrbahn sinnvoll sein könnten (vgl. Abb. 31).

**Abb. 31 Problembereiche Haustadt**



Viele Teilnehmende haben problematische Orte nicht spezifiziert, sondern sehen in allen Ortsteilen Verbesserungsbedarf in bestimmten Bereich. Auch hier ist das Thema Radinfrastruktur unter dem Stichwort „Radweg fehlt“ sehr präsent und überwiegt alle weiteren Aspekte bzw. Probleminhalte (vgl. Abb. 32).

Abb. 32 Problembereiche ortsübergreifend



### Alter

Das Durchschnittsalter unter den Befragten, die eine Angabe machten, betrug 49 Jahre. Damit haben eher Personen höheren Alters an der Umfrage teilgenommen. Die Gruppe der 50 bis 69 Jährigen stellt hier mit 51 % rund die Hälfte der Gesamtheit (vgl. Tab. 6). Ursachen hierfür könnten z.B. die Verteilkanäle hauptsächlich über die Homepage der Gemeinde und das Amtsblatt sein, welche möglicherweise in geringerem Maße von den jüngeren Personengruppen genutzt und gelesen werden.

Tab. 6 Alter der Teilnehmenden

Alterstufe	absolut	relativ
<10	1	0,4%
10-19	12	4%
20-29	19	7%
30-39	44	16%
40-49	47	17%
50-59	81	29%
60-69	63	22%
70-80	15	5%
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>282</b>	<b>100%</b>

### 3.3 Befahrungen vor Ort

Wie in den einleitenden Kapiteln beschrieben und ausgeführt, sind die Bedingungen zum Radfahren in der Gemeinde Beckingen grundsätzlich gut und geeignet. Sowohl die klimatischen Bedingungen als auch die überschaubaren Distanzen stellen keine Hindernisse dar. Die ein oder andere topographische Herausforderung im Gemeindegebiet wird durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs sehr gut zu bewältigen sein. Erhöhte Verkehrsmengen treten lediglich in den Ortsdurchfahrten sowie auf der L174 nach Merzig respektive Dillingen auf. Die Ortsdurchfahrten der Gemeinde stellen insofern Herausforderungen dar, da sie durch die historische Entwicklung in Teilbereichen sehr geringe Straßenquerschnitte aufweisen und so den planungstechnischen Spielraum einschränken. Abgesehen davon ergeben sich für die Gemeinde Potenziale durch ihre Schienenanbindung und unmittelbare Nähe zum Saarradweg. Hier gilt es, das Thema Bike+Ride zu forcieren, indem die vorhandene Anbindung des Bahnhofes aus Sicht des Radverkehrs weiter verbessert und zudem das Fahrradparken nach Errichtung einer Abstellanlage samt Fahrradboxen und Schließfächern weiter vorangetrieben wird. Der Saarradweg dient einerseits in seiner touristischen Funktion als Zugang zum Radfernwegenetz, kann aber auch als attraktive Alternativroute im Alltagsverkehr (z.B. für Schüler/-innen nach Merzig) dienen. Daher sind die Anstrengungen und Bemühungen der Gemeinde um Ausbau des Leinpfades zwischen der Gemeinde und Fremersdorf zu begrüßen. In weiteren Bereichen hat die Gemeinde sich bereits auf den Weg gemacht, sich fahrradfreundlich aufzustellen. So sind die Wohngebiete weitestgehend als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, die ein gutes Miteinander von Radverkehr und motorisiertem Individualverkehr ermöglichen. Außerdem sind bereits einige Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet, sodass hier dem Radverkehr wortwörtlich viele Wege offenstehen und diese somit als Abkürzung genutzt werden können. Es gibt aber auch noch Bereiche mit Verbesserungspotenzial.

**Abb. 33** Bahnhofsbereich als ein Thema bei der Ortsbegehung





Beckingen verfügt innerhalb seines Gemeindegebietes über zahlreiche Feld-, Forst- und Wirtschaftswege, die sich zum Teil sehr gut für den Radverkehr nutzen lassen. Derzeit dienen sie vor allem den touristischen Ansprüchen, sodass es sehr viele ausgeschilderte Freizeitstrecken bereits gibt. Teilabschnitte dieser Strecken lassen sich jedoch gut als Verbindungen zwischen den Ortsteilen nutzen. Einige sind geeignete Strecken mit tatsächlichen Zeitvorteilen gegenüber dem MIV. Andere können als attraktive Alternativroute ausgebaut werden, um dem häufig in der Bevölkerung herrschenden Wunsch nach Radnetzabschnitten mit wenig MIV-Belastung oder gar vollständiger Trennung vom MIV nachzukommen. An dieser Stelle ist dabei jedoch anzumerken, dass die Anforderung an die Wegequalität im Alltag höher liegt bzw. weniger Toleranzspielraum vorhanden als bei touristischen Ausflügen. Belagsschäden oder unbefestigter Untergrund mindern den Fahrkomfort wie auch die Reisezeiten und bergen im schlechtesten Fall auch Gefahren wie Stürze. Schlechte Wetterbedingungen und mögliche Folgen wie Verschmutzung der Bekleidung sind im Alltag oder sogar auf dem Weg zur Arbeit kritischere Faktoren. Deshalb gilt es hier, die für den Alltagsverkehr relevanten Verbindungen zu verbessern und auszubauen. Dabei sind andere Belange, wie z.B. naturschutzrechtliche Aspekte, zu berücksichtigen.

**Abb. 34 Beispiele für relevante, aber auszubauende Verbindungen**



Im Gemeindegebiet sind auch Absperrungen, die i.d.R. den Kfz-Verkehr an der Durchfahrt hindern sollen, öfter aufgefallen. Sind sie wie in den Beispielen sehr eng aufgestellt und erfüllen nicht die in Regelwerken geforderte Durchlassbreite, werden sie auch für den Radverkehr zum Hindernis und Ärgernis. Zwingen sie den normalen Radfahrenden möglicherweise „nur“ zur Reduktion der Geschwindigkeit oder zum Absteigen und Hindurchmanövrieren, können beispielsweise Menschen auf dem Lastenrad oder auf Fahrrädern mit Anhänger diese Stellen gar nicht mehr passieren. Durch Fehleinschätzungen beim Durchfahren oder bei schlechten Sichtverhältnissen oder nachts, kann es auch zu folgenschweren Stürzen kommen. Daher sind solche Absperrungen möglichst zu entfernen und bei verbleibendem Bedarf z.B. durch reflektierende Markierungen deutlich sichtbar zu machen.

**Abb. 35 Absperrungen als unnötige Hindernisse für den Radverkehr**



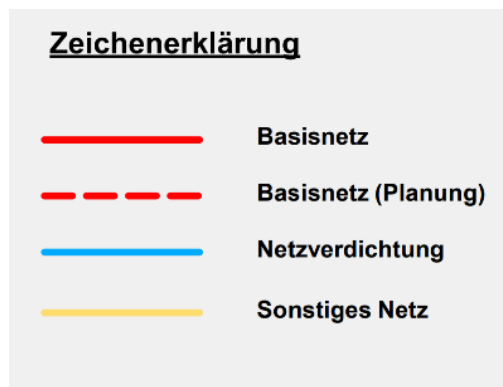
Im Vergleich zu Projekten in anderen Regionen fällt ebenfalls auf, wie verbreitet und geduldet das regelwidrige Parken, v.a. auf Gehwegen, ist. Dabei wird nicht nur das einhüftige Parken praktiziert, bei dem „nur“ eine Seite des Fahrzeugs auf dem Gehweg stehen. Zum Teil wird der Bürgersteig auch vollständig blockiert. Das schafft gefährliche Situationen, wenn z.B. zu Fuß Gehende auf die Fahrbahn ausweichen müssen. V.a. betroffen sind dann Kinder, Senioren oder auch Mobilitätseingeschränkte wie Menschen mit Rollator oder auch Rollstuhlfahrer. Aber auch Kinder, die altersbedingt noch auf dem Gehweg, auch in Begleitung der Eltern, fahren dürfen, sind gefährdet. Für Radfahrende besteht vermehrt die Gefahr des Doorings, d.h. dem unachtsamen Öffnen von Türen beim Aussteigen verbunden mit der Gefahr von schwerwiegenden Kollisionen. Bedeutsamer ist zudem der Nachahmereffekt, dass die Duldung dieses Verhaltens das gleiche Verhalten in anderen Bereich als tolerabel erscheinen lässt, z.B. Halten und Parken auf Schutz- und Radfahrstreifen oder Radwegen. Die ersten Eindrücke bei den Befahrungen werden auch durch die Aussagen in der Befragung gestützt. Im Bereich des Hauptortes Beckingen wird das Thema häufiger angesprochen und moniert.

**Abb. 36 Regelwidriges Parken**



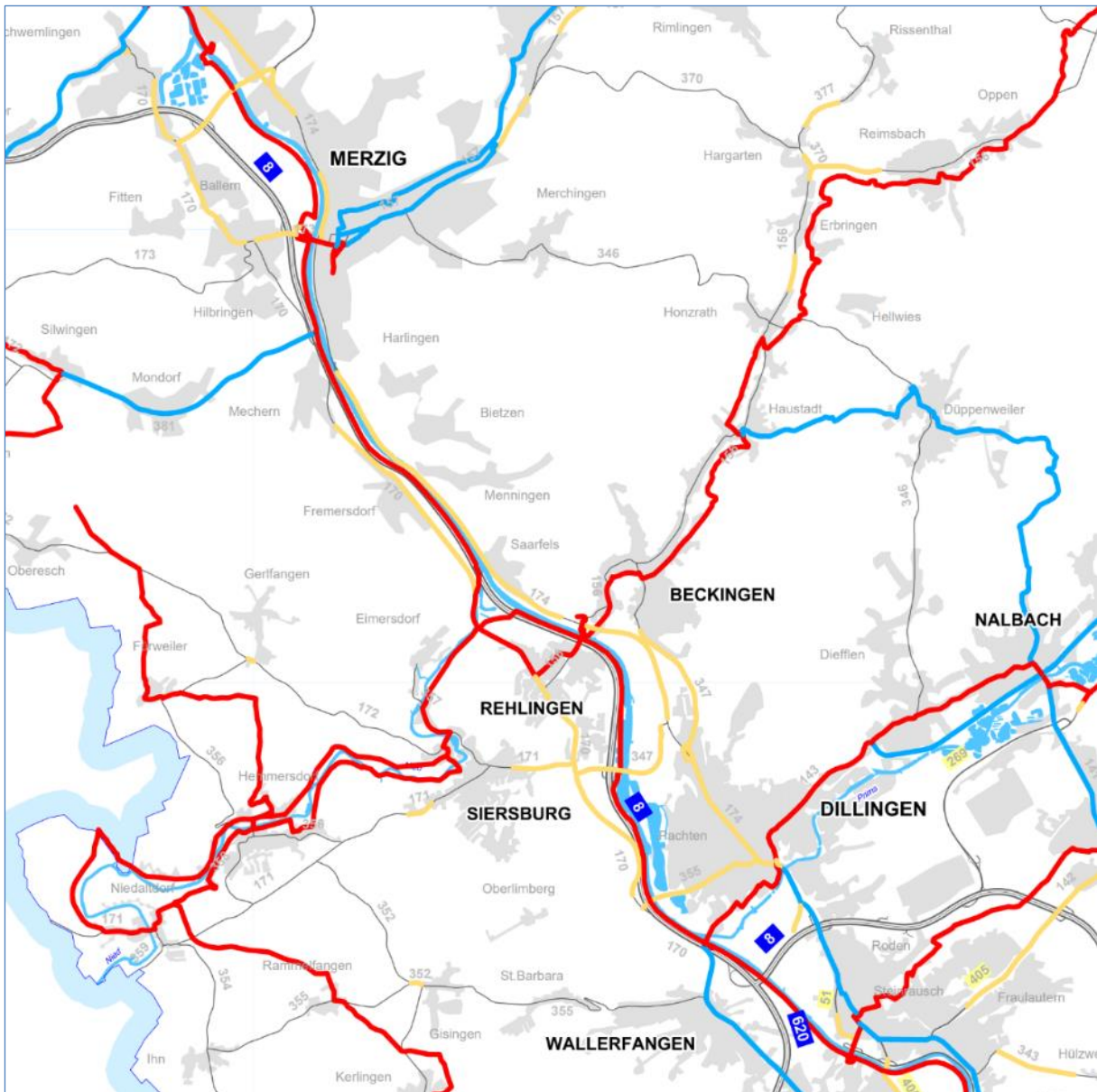
Die Befahrungen führten u.a. auch entlang des Landesnetzes des Saarlandes. Ein wichtiger Baustein für die Radverkehrsförderung in Beckingen liegt damit auch in der Fortschreibung des Radverkehrsplans Saarland. Der ursprünglich im Jahr 2011 erstellte Plan soll die auf Landesebene und überörtlich notwendige Radverkehrsinfrastruktur umfassen und aktualisiert werden. Es ist ein flächendeckendes Radwegenetz geplant, welches vor allem auch stärker als bisher auf den Alltagsverkehr ausgerichtet ist. Erstellt wird das neue Radverkehrskonzept im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr und der Straßenbauverwaltung des Landes (LfS) durch das Planungsbüro PGV aus Hannover. Die Fortschreibung des Radverkehrsplans Saarland war während der Projektlaufzeit des vorliegenden Konzeptes noch nicht abgeschlossen. Das aktuelle Radverkehrsnetz des Saarlandes (Stand 2015) tangiert das Territorium Beckingens bereits mit einigen Linien. Routen des Basis-Netzes (rote Linien) führen mit Ausnahme von Düppenweiler und Hargarten durch alle Ortsteile von Beckingen und folgen in der Regel parallel dem Verlauf der Hupterschließungsstraße (Talstr. - Haustadter-Tal-Str. - Honzrather Str. - Erbringer Str. - Reimsbacher Str. – Oppener Str.). Düppenweiler wird im Sinne einer Netzverdichtung erschlossen (blaue Linie), welche dann weiter u.a. bis nach Nalbach führt.

**Abb. 37 Netzebenen des Radverkehrsplans Saarland**



Quelle: Radverkehrsplan Saarland (2015)

Abb. 38 Radverkehrsplan Saarland - Ausschnitt Beckingen



## 4 Maßnahmen

Die Maßnahmen für das Radverkehrskonzept Beckingen zielen darauf ab, ein in Gänze möglichst zusammenhängendes Netz zum Radfahren im Gemeindegebiet von Beckingen zu ergeben. Dabei sollen auch die Anschlüsse zu den angrenzenden Orten, vor allem auch Merzig und Dillingen mit größeren Arbeitsplatzkonzentrationen, berücksichtigt werden. Das Netz ist prioritär auf den alltäglichen Radverkehr ausgerichtet. Es konzentriert sich daher weniger auf einzelne Quell- und Zielorte, sondern versucht in der Fläche alle für den Radverkehr wichtigen Relationen zu berücksichtigen. Es wird also nicht in einzelnen Linien oder spezifischen Routen gedacht, sondern insgesamt versucht, so viel Angebote wie möglich für den Radverkehr zu schaffen. Dabei wurde bei der Planung sehr darauf geachtet, lokale Details und spezielle Sachverhalte und Bedürfnisse aufzugreifen und zu berücksichtigen. Gleichzeitig ist es aber auch von großer Bedeutung, dass der Radverkehr zügig vorankommt, um insbesondere gegenüber dem MIV im Alltag konkurrenzfähig zu sein.

Die Bürgerinnen und Bürger wurden im Rahmen einer Onlinebefragung (siehe ausführliche Darstellungen in Kapitel 3.2) befragt und hatten somit Gelegenheit, sich und ihre Ideen einzubringen. Die Befragung wurde, wie im vorangegangenen Kapitel beschrieben, gut angenommen und lieferte wichtige Erkenntnisse aus dem Alltag der Radfahrenden vor Ort. Die eingegangenen Anmerkungen und Ideen wurden geprüft und in geeigneter Art und Weise aufgenommen. Dabei wurden die inhaltlichen Zielrichtungen sehr häufig aufgegriffen. Bei der Wahl der Mittel, also der konkreten Führungsform und deren Ausgestaltung, wurde jeweils die geeignetste Variante auf Basis der aktuellen Regelwerke abgeleitet.

### 4.1 Vorgehensweise

Selbstverständlich können im Zuge der Radverkehrsplanung nicht alle Anmerkungen und Wünsche erfüllt werden. Dies liegt grundlegend an der Topographie, an der Siedlungsstruktur und den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen. Darüber hinaus werden nur Maßnahmen vorgeschlagen, denen ein gewisser Bedarf zugrunde liegt und die bezüglich ihres Aufwandes vertretbar erscheinen. Darüber hinaus werden nicht nur die Belange des Radverkehrs berücksichtigt, sondern auch die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden sowie von Fauna und Flora.

Das Netz wird auf den folgenden Seiten mit verschiedenen Karten zunächst im Überblick dargestellt. Dabei werden der aktuelle Bestand, die Vorschläge und das gesamte Zielnetz im Ergebnis unterschieden. Es folgen Detailkarten, in denen die Maßnahmen der einzelnen Ortsteile gebündelt mit grünen Punkten und durchnummeriert dargestellt werden. Danach werden die Vorschläge einzeln kurz vorgestellt. Nach den Maßnahmen im Streckennetz werden abschließend die Fahrradabstellanlagen aufgegriffen.

Eine tabellarische Gesamtübersicht über alle vorgeschlagenen Maßnahmen findet sich in den Tabellen auf den Folgeseiten nach den ersten drei Karten. Die Maßnahmen sind laufend durchnummeriert. Jede Maßnahme wird in Ortsteil und Straße/Bereich lokalisiert und kurz inhaltlich beschrieben. Es folgen Angaben dazu, welchen Gesamtumfang die Maßnahme ungefähr hat (Länge) und welches Maß für die

vorgeschlagene Radverkehrsführung in der Breite vorgesehen ist. Die Kosten werden vorwiegend auf Basis dieser Angaben geschätzt, wobei verschiedene Basiseinheiten (z.B. m<sup>2</sup> oder lfm) genutzt werden. Die zu Grunde gelegten Kostensätze stammen aus dem Jahr 2021, da aktuell eine hohe Preisdynamik im baulichen Gewerbe aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen zu verzeichnen ist und seriöse Kostenschätzungen derzeit enorm erschweren. Abschließend erfolgen eine Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen. Der Nutzen beschreibt, welche positive Wirkung die Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs hat, wobei der Wert 5 den höchsten Nutzen darstellt. Der Zeithorizont spiegelt wider, ob die Maßnahme kurz- (<2 Jahre), mittel- (2-5 Jahre) oder langfristig (>5 Jahre) umgesetzt werden kann und sollte. Die Priorität führt beide Aspekte schließlich zusammen und benennt, welche Maßnahmen aus Sicht der Gutachter zuallererst angegangen werden sollten und welche zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden können. Maßnahmen der Priorität 1 sind demnach dringlich und zeitnah umzusetzen, während Priorität 3 nachrangig behandelt werden kann. Neben einem hohen Bedarf werden bei der Priorität 1 auch Maßnahmen aufgeführt, die zwar nicht so wichtig sind, aber aufgrund ihres geringen Aufwandes zeitnah realisiert werden sollten.

Vorab ist festzustellen, dass die historisch gewachsenen Strukturen häufig mit sehr engen Straßenquerschnitten und geringen Fahrbahnbreiten einhergehen, welche oftmals keinen ausreichenden Platz für eine Radverkehrsanlage bieten. Hier kann eine neue Form der Radverkehrsführung, die alternierenden Schutzstreifen, in manchen Fällen Abhilfe schaffen, um den Radverkehr auch in diesen Fällen besser sichtbar zu machen. Dabei werden Schutzstreifen auf einer Fahrbahnseite markiert, wobei die jeweils markierte Fahrbahnseite dann im Straßenverlauf wechselt. Zusätzlich werden in der Gegenrichtung des jeweiligen Schutzstreifenabschnittes Fahrradpiktogramme aufgebracht, welche die Fahrbahnnutzung sowohl für den MIV wie auch den Radverkehr signalisieren und unterstreichen sollen. Weiterhin verfügen die Gemeinde Beckingen und ihre Nachbarn bereits über eine Vielzahl an Feld-, Wirtschafts- oder Waldwegen, die hervorragend als Radwegeverbindungen genutzt werden können. Die Belagsqualitäten sind leider nicht immer ausreichend oder in schlechtem Zustand. Drittens kommen in einigen Fällen straßenbegleitende Wege hinzu, die in Breite und Belagsqualität ebenfalls zu verbessern sind. Hier besteht die Zielstellung darin, diese Wege in einer Art Daueraufgabe langfristig in Stand zu setzen und zu sanieren.

Die auf den nächsten drei Seiten folgenden Gesamtkarten zeigen, wie sich das Radverkehrsnetz der Gemeinde entwickeln soll. Danach folgen die Maßnahmentabellen und schließlich Einzelkarten mit der Verortung der nummerierten Maßnahmen in den Ortsteilen.

Abb. 39 Radverkehrskonzept Beckingen - Bestandsnetz





Abb. 40 Radverkehrskonzept Beckingen - Vorschläge



Abb. 41 Radverkehrskonzept Beckingen - Zielnetz



Tab. 7 Maßnahmenübersicht

Maßnahmen - Saarfels					Kosten						Bewertung		
Nr.	Straße	von	bis	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
1	Leinpfad Rtg. Merzig	Fremersdorf	Saarfels	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.000	3,0	3.000	m²	120	360.000	5	2-5	1
2	Feldweg Höhe Saarfels	Ende Leinpfad	Höhe Abzw. Saarfels	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	400	3,0	1.200	m²	120	144.000	4	2-5	1
3	Im Gässchen	Saarfelder Str.	Im Bornfloß	Anordnung T 30	100		1	Bereich	500	500	2	<2	2
	Im Gässchen	Saarfelder Str.	Im Bornfloß	Sackgassenschild tauschen			1	Stück	200	200	2	<2	2
4	Saarfelder Str. Süd	In der Olk	Beginn T30	eins. Schutzstreifen, bergauf	350	1,5	525	lfm	10	5.250	4	<2	1
	Saarfelder Str. Nord	Ende T30	Im Steinigen Weg	eins. Schutzstreifen, bergauf	400	1,5	600	lfm	10	6.000	4	<2	1
5	Wendelinusstraße	Saarfelder Str.	Lutwinustr.	Einbahnstr. öffnen	50		1	Bereich	500	500	3	<2	1

Maßnahmen - Beckingen					Kosten						Bewertung		
Nr.	Straße	von	bis	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
6	Parkplatz Saargarten	nördl. Weg Saargarten	Saarradweg	Neubau Geh-/Radweg, asphaltiert	100	3,0	300	m²	120	36.000	3	2-5	2
7	Bahnhofstr. westl. Bf	Merziger Str.	L156	Sperrung für Kfz-Verkehr	400		1	Bereich	500	500	3	<2	2
	Bahnhofstr. westl. Bf	Merziger Str.	L156	Anordnung T 30			1	Bereich	500	500	3	<2	2
8	Bahnhofstr. östl. Bf	Zuweg Bahnhof	Talstraße	Schutzstreifen südl. Seite	250	1,5	375	lfm	10	3.750	4	<2	1
	Bahnhofstr. östl. Bf	Zuweg Bahnhof	Talstraße	Gehweg, RV frei - nördl. Seite	250		1	Bereich	500	500	4	<2	1
9	Bahnhof	Bahnhof inkl. Umfeld		Unterführung bis Bf-Str. verlängern			1	Bereich			5	>5	1
10	Deutscherrenpfad	Bahnhof	Herrenbergstr.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	600	3,0	1.800	m²	120	216.000	5	2-5	1
11	Mühlenbach Saargarten	Talstr.	Parkstr.	Neubau Geh-/Radweg, asphaltiert	50	3,0	150	m²	120	18.000	4	2-5	1
	Mühlenbach Saargarten	Talstr.	Parkstr.	Neubau Brücke	20	4,0	80	lfm	4.000	320.000	4	2-5	1
12	L 156 Saarbrücke	Saarbrücke	L 174	Neubau Rampe zum Saarradweg	150	3,0	450	m²	120	54.000	4	>5	2
	L 156 Saarbrücke	Saar-/Autobahnbrücke	Saar-/Autobahnbrücke	Verbreiterung Gehwegkappen	250	3,0	750	m²	120	90.000	4	>5	2
	L 156 Saarbrücke	L 174	Saarbrücke	Verbreiterung bestehender Rampen		3,0	0	m²	120	0	3	2-5	2
13	Kreuzung L 156 / L 174	Kreuzung L 156 / L 174		Radverkehrsfurt Rtg. Bahnhof			1	Bereich		0	4	>5	2
14	Rehlinger Str.	Dillinger Str.	Saarradweg	Anordnung T 30			1	Bereich	500	500	2	<2	2
	Rehlinger Str.	Dillinger Str.	Saarradweg	Anschluss Saarradweg, asphaltiert	3	5,0	15	lfm	120	1.800	3	<2	1
15	Dillinger Str.	Talstr.	Kreisverk. Bergstraße	beids. Schutzstreifen	400	1,5	600	lfm	20	12.000	4	<2	1
	Dillinger Str.	Kreisverkehr Bergstr.	Dillinger Str. Nr. 59	eins. Schutzstreifen, östl. Seite	850	1,5	1.275	m²	10	12.750	4	<2	1
	Dillinger Str.	Dillinger Str. Nr. 59	Keltenweg	beids. Schutzstreifen	850	1,5	1.275	lfm	20	25.500	4	<2	1
	Dillinger Str.	Keltenweg	Hinter der Felsmühle	eins. Radfahrstreifen - südl. Seite	850	2,0	1.700	lfm	15	25.500	4	<2	1
	Dillinger Str.	Keltenweg	Hinter der Felsmühle	Gehweg, RV frei - nördl. Seite	850	2,5	1	Bereich	500	500	4	<2	1
16	L 347 Rtg. Dillingen	Hinter der Felsmühle	Kreisverk. Siemensstr.	beids. Ausbau Geh-/Radweg	1.000	2,5	2.500	m²	240	600.000	4	2-5	1
17	Gewerbegeb. Südstr.	Südstr.	Dieselstr.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	150	2,5	375	m²	120	45.000	3	>5	3

	Gewerbegeb. Südstr.	Südstr.	Dieselstr.	Neubau Brücke	50	4,0	200	m <sup>2</sup>	4.000	800.000	3	>5	3
18	Hinter der Felsmühle	Hinter der Felsmühle	Vor den Mühlen	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	250	2,5	625	m <sup>2</sup>	120	75.000	3	2-5	2
19	Fußweg Parkstr.-bach	Parkstraße	Mühlenbach	Brücke	20	4,0	80	m <sup>2</sup>	3.500	280.000	4	2-5	1
	Fußweg Parkstr.-bach	Parkstraße	Mühlenbach	Ausbau zu Geh-/Radweg	300	3,0	900	m <sup>2</sup>	120	108.000	4	2-5	1
	Fußweg Parkstr.-bach	Parkstraße	Mühlenbach	Brücke	20	4,0	80	m <sup>2</sup>	3.500	280.000	4	2-5	1
20	Fußweg Mühlenbach	Mühlenbach	Bergstr.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	200	2,5	500	m <sup>2</sup>	120	60.000	3	>5	3
21	Brückenstraße	Fußw. Mühlenb./Bergstr.	Parkstr.	Anordnung T30	200		1	Bereich	500	500	4	<2	1
22	Bergstr.	Fußw. Mühlenb./Bergstr.	Reihersbergstr.	eins. Schutzstreifen bergauf	500	1,5	750	lfm	10	7.500	4	<2	1
	Bergstr.	Kreisverkehr	Reihersbergstr.	eins. Schutzstreifen bergauf	500	1,5	750	lfm	10	7.500	4	<2	1
23	Talstraße	Bahnhofstr.	Mühlenbach	eins. Schutzstreifen östl. Seite	300	1,5	450	lfm	10	4.500	4	<2	1
	Talstraße	Mühlenbach	Herrenberg	südl. Verlängerung Anordnung T30	125		1	Bereich	500	500	4	<2	1
	Talstraße	nördl. Ende T30	Mühlenbachstr.	eins. Schutzstreifen südl. Seite	400	1,5	600	lfm	10	6.000	4	<2	1
	Talstraße	Mühlenbachstr.	Schweizerstr.	eins. Schutzstreifen nördl. Seite	300	1,5	450	lfm	10	4.500	4	<2	1
	Talstraße	Schweizerstr.	Ortseingang Haustadt	beids. Schutzstreifen	1.000	1,5	1.500	lfm	20	30.000	4	<2	1
24	Waldweg Stockwiesgr.	Haustadter-Tal-Str.	Waldstr.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	300	2,5	750	m <sup>2</sup>	120	90.000	2	>5	3
25	Waldstraße	Brückenstraße	Sankweg / Tennisplatz	beids. Schutzstreifen	850	1,5	1.275	lfm	20	25.500	3	<2	1
26	Waldstraße	Sankweg/Tennisplatz	Bauhof	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	450	2,5	1.125	m <sup>2</sup>	120	135.000	4	2-5	1
	Waldstraße	Sankweg/Tennisplatz	Am Sportplatz	eins. Schutzstreifen südl. Seite	450	1,5	675	lfm	10	6.750	4	<2	1
	Waldstraße	Bauhof	Abzweig Haustadt	Neubau einseitiger baul. Radweg	250	2,5	625	m <sup>2</sup>	120	75.000	4	2-5	1
27	Waldweg Drosselweg	Drosselweg	Marienstraße	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	500	2,5	1.250	m <sup>2</sup>	120	150.000	3	>5	3
28	Waldweg Marienstraße	Verlängerung Marienstr.	Zur Kondelermühle	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	700	2,5	1.750	m <sup>2</sup>	120	210.000	4	2-5	2
29	Wasserturm Dillingen	Zur Kondelermühle	Berliner Str.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.000	2,5	2.500	m <sup>2</sup>	120	300.000	4	2-5	2
30	Marienstr.	Marienstr. Beckingen	Hauptstr. Düppenweiler	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	3.100	2,5	7.750	m <sup>2</sup>	120	930.000	5	2-5	1
31	Waldweg Marienkapelle	Kreuzung Marienkapelle	Hauptstr. Düppenweiler	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	500	2,5	1.250	m <sup>2</sup>	120	150.000	4	2-5	2

Maßnahmen - Haustadt					Kosten				Bewertung				
Nr.	Straße	von	bis	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
32	Waldweg Mühlenbach	Gabelung "Waldstraße"	Lindenstr.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	850	3,0	2.550	m²	60	153.000	4	2-5	1
	Waldweg Mühlenbach	Waldweg Mühlenbach	Haustadter-Tal-Str.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	150	3,0	450	m²	60	27.000	4	2-5	1
33	Waldweg Rtg. Friedhof	Gabelung "Waldstraße"	Friedhofstr.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	950	2,5	2.375	m²	60	142.500	3	2-5	2
34	Feldweg Friedh ./Hauptstr.	Friedhofstr.	Hauptstr.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	300	2,5	750	m²	60	45.000	4	2-5	1
35	Friedhofstr. - Hauptstr.	Friedhofstr.	Hauptstr.	Neubau einseitiger baul. Radweg	400	2,5	1.000	m²	120	120.000	3	2-5	2
36	Feldweg Helleschter Tal	Friedhofstr.	Am Weiher	Ausbau Geh-/Radweg, wassergeb.	1.200	2,5	3.000	m²	120	360.000	2	2-5	3
37	Feldweg Weiher/Reitersbr.	Zum Weiher	Reitersbruch	Ausbau Geh-/Radweg, wassergeb.	200	2,5	500	m²	60	30.000	2	2-5	3
38	Waldweg Reitersbr./L 346	Reitersbruch	L 346	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	2.000	2,5	5.000	m²	60	300.000	3	2-5	2
39	Fußweg Hinter der Kirch	Hinter der Kirch	Vor der Löw	Drängelgitter mit Pfosten ersetzen	1	1,0	1	Stück	200	200	2	<2	1
40	Fußweg Vor Löw/Auf Löw	Vor Löw	Auf Löw	Poller durch Pfosten ersetzen	1	1,0	1	Stück	200	200	2	<2	1
41	Fußweg	Haustadter-Tal-Str.	Friedhofstr.	Stein durch Pfosten ersetzen	1	1,0	1	Stück	200	200	2	<2	1
42	Pfarrer-Clotten-Weg	Haustadter-Tal-Str.	Friedhofstr.	Einbahnstr. öffnen	200		1	Bereich	500	500	4	<2	1
43	Im Brühl	Haustadter-Tal-Str.	Im Bungert	Brücke verbreitern	10	3,0	30	m²	3.000	90.000	3	>5	2
	Im Brühl	Haustadter-Tal-Str.	Im Bungert	Weg verbreitern	100	3,0	300	m²	120	36.000	3	>5	2
44	Feldweg Im Bungert	Im Bungert	Am Millessen	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	350	2,5	875	m²	120	105.000	4	2-5	1
45	Haustadter-Tal-Straße	Ortseingang Haustadt	Haustadter-Tal-Str. 134	beids. Schutzstreifen	1.200	1,5	1.800	m²	20	36.000	4	<2	1
	Haustadter-Tal-Straße	Haustadter-Tal-Str. 134	Beginn T30 (Nr. 162)	eins. Schutzstreifen südl. Seite	200	1,5	300	lfm	10	3.000	4	<2	1
	Haustadter-Tal-Straße	Ende T30 (Nr. 186)	Reitersbruch	eins. Schutzstreifen westl. Seite	400	1,5	600	lfm	10	6.000	4	<2	1
	Haustadter-Tal-Straße	Reitersbruch	Haustadter-Tal-Str. 272	eins. Schutzstreifen östl. Seite	350	1,5	525	lfm	10	5.250	4	<2	1
	Haustadter-Tal-Straße	Haustadter-Tal-Str. 273	OA Haustadt	eins. Schutzstreifen westl. Seite	250	1,5	375	lfm	10	3.750	4	<2	1
	Haustadter-Tal-Straße	OA Haustadt	OE Honzrath	beids. Neubau baul. Radwege	200	2,5	500	m²	120	60.000	4	2-5	1

Maßnahmen - Honzrath					Kosten						Bewertung		
Nr.	Straße	von	bis	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
46	Honzrather Str.	OE Honzrath	Im Nachtweg	eins. Schutzstreifen westl. Seite	300	1,5	450	lfm	10	4.500	4	<2	1
	Honzrather Str.		Im Nachtweg	Beginn T30 (Nr. 59)	300	1,5	450	lfm	10	4.500	4	<2	1
	Honzrather Str.	Ende T30 (Nr. 77)	OA Honzrath	eins. Schutzstreifen westl. Seite	550	1,5	825	lfm	10	8.250	4	<2	1
	Honzrather Str.	OA Honzrath	OE Erbringen	Neubau Geh-/Radweg, östl. Seite	550	3,0	1.650	m²	120	198.000	4	2-5	1
47	Merchinger Str.	Am Wingertsberg	ehem. Grundschule	eins. Schutzstreifen südwestl. Seite	250	1,5	375	lfm	10	3.750	3	<2	1
	Merchinger Str.	Höhe ehemalige GS	Honzrather Str.	eins. Schutzstreifen nordöstl. Seite	250	1,5	375	lfm	10	3.750	3	<2	1
48	Poststr.	Poststr.	Panoramaweg	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.300	2,5	3.250	m²	120	390.000	2	>5	3
49	Feldweg Kathreinenstr.	Kathreinenstr.	Honzrather Str.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	600	2,5	1.500	m²	60	90.000	3	2-5	2
50	Mühlenstraße	Honzrather Str.	Zur Hellwies	Öffnung Einbahnstraße			1	Bereich	500	500	3	<2	1
51	Zur Dammheck	Zur Dammheck	Waldkante Wilsch. Hof	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.000	2,5	2.500	m²	120	300.000	4	2-5	2
52	Weidenweg	Weidenweg	Verl. Hellwies	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	600	2,5	1.500	m²	120	180.000	2	>5	3
53	Zur Hellwies	Zur Hellwies	Im Nachtweg	eins. Schutzstreifen südl. Seite	200	1,5	300	lfm	10	3.000	5	<2	1
	Zur Hellwies	Im Nachtweg	Abzw. L346/Zur Hellw.	Neubau eins. baul. Radweg west. S.	300	3,0	900	m²	120	108.000	5	2-5	1
54	Hellbachweiher	Zur Hellwies	Hellbachweiher	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	350	3,0	1.050	m²	60	63.000	3	2-5	2
	Hellbachweiher	Hellbachweiher	Gabelung Waldkante	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	250	3,0	750	m²	60	45.000	3	2-5	2
55	Waldweg Am Kamm	Am Kamm	Gabelung Waldkante	Ausbau Geh-/Radweg, wassergeb.	200	2,5	500	m²	60	30.000	3	2-5	2
56	Waldweg Hellwies	Gabelung Waldkante	Mühlenbach	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	450	3,0	1.350	m²	60	81.000	4	2-5	1
	Waldweg Hellwies	Gabelung Waldkante	Mühlenbach	Neubau Brücke	10	4,0	40	m²	3.000	120.000	4	2-5	1

Maßnahmen - Erbringen					Kosten						Bewertung		
Nr.	Straße	von	bis	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
57	Anschluss Mühlenbach	Mühlenbach	Zum Bach	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	500	3,0	1.500	m²	120	180.000	4	2-5	1
58	Anschluss Mühlenbach	Mühlenbach	Erbringer Str.	Ausbau Geh-/Radweg	200	2,5	500	m²	120	60.000	3	2-5	2
59	Waldweg Sportplatz	Mühlenbach	Sportplatz	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	300	2,5	750	m²	60	45.000	3	2-5	2
60	Zur Nachtwacht	Zur Nachtwacht		neuen Pfosten installieren	1	1,0	1	Stück	200	200	2	<2	1
61	Heidebach	Zur Nachtwacht	Auf der Heide	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	200	2,5	500	m²	60	30.000	3	2-5	2
62	Auf der Heide	Zur Nachtwacht	Sportplatz	Belag sanieren	1.000	3,0	3.000	m²	60	180.000	3	2-5	2
63	Im Dampen	Gärtnerei		Ausbau Parkmöglichkeiten			1	Bereich	500	500	2	2-5	2
64	Im Dampen Wanderw.	Im Dampen	Erbringer Str.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	500	2,5	1.250	m²	60	75.000	4	2-5	1
65	Erbringer Straße	Ortseingang Erbringen	Zum Bach	eins. Schutzstreifen östl. Seite	400	1,5	600	lfm	10	6.000	4	<2	1
	Erbringer Straße	Zum Bach	Im Fredelchen	eins. Schutzstreifen westl. Seite	300	1,5	450	lfm	10	4.500	4	<2	1
	Erbringer Straße	Ende T30 (Nr. 60)	Erbringer Str. Nr. 74	eins. Schutzstreifen östl. Seite	250	1,5	375	lfm	10	3.750	4	<2	1
	Erbringer Straße	Erbringer Str. Nr. 76	Ortsausgang Erbringen	eins. Schutzstreifen westl. Seite	250	1,5	375	lfm	10	3.750	4	<2	1
66	nördlicher Ortseingang	Ortsausgang	Hargarter Str.	eins. Zweirichtungs Geh-/Radweg	200	3,0	600	lfm	60	36.000	4	2-5	1

Maßnahmen - Hargarten					Kosten					Bewertung			
Nr.	Straße	von	bis	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
67	Hargarter Kehr	kompl. Kreuzungsbereich		kleiner Kreisverkehr			1	Bereich		500.000	5	2-5	1
68	Hargarter Str.	Querung Harg. Kurve	Brückenstraße	Ausbau Geh-/Radweg, west. S.	250	3,0	750	m²	60	45.000	4	2-5	1
	Hargarter Str.	Erbringer Str.	L 156	Ausbau Querung	30	3,0	1	Bereich		10.000	4	2-5	1
	Hargarter Str.	Brückenstraße	Rissenthaler Str.	eins. Schutzstreifen östl. Seite	100	1,5	150	lfm	10	1.500	4	<2	1
	Hargarter Str.	Rissenthaler Str.	Brotdorfer Str.	eins. Schutzstreifen westl. Seite	200	1,5	300	lfm	10	3.000	4	<2	1
69	L 156	Hargarter Str.	Anfang offiz. Radweg	Verbreiterung Seitenstreifen	100	1,5	150	lfm	120	18.000	4	<2	1
	L 156	Hargarter Str.	Anfang offiz. Radweg	Verbreiterung Brücke	10	2,0	20	lfm	3.000	60.000	5	<2	1
70	Brückenstr.	westliches Ende		Markierung T 30 erneuern			1	Bereich	500	500	3	<2	2
71	Rissenthaler Straße	Hargarter Str.	Ortsausgang	eins. Schutzstreifen westl. Seite	400	1,5	600	lfm	10	6.000	3	<2	2
	Rissenthaler Straße	Ortsausgang		Einrichtung einer Querungshilfe			1	Bereich		20.000	3	<2	2
	Rissenthaler Straße	Ortsausgang	Ortseingang Rissenthal	Ausbau Seitenstr.zu Geh-/Radweg	600	2,5	1.500	m²	120	180.000	4	2-5	2
72	Waldweg Am Stederw.	Am Stederwald	asphaltierten Abschnitt	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	300	2,5	750	m²	60	45.000	3	>5	3
73	Feldweg L 370/Bachem	L 370	Bachem	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	700	2,5	1.750	m²	90	157.500	3	2-5	2
74	Rimlingen	Im Dell	Wirt.-weg Rtg. Losheim	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	600	2,5	1.500	m²	60	90.000	2	>5	3
75	Rissenthal	L 370	Im Dell	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.400	2,5	3.500	m²	60	210.000	2	>5	3

Maßnahmen - Reimsbach					Kosten					Bewertung			
Nr.	Straße	von	bis	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
76	L 377	Abzwg. Rissenthal	Wirt.-weg Rimlingen	Neubau Geh-/Radweg, asphaltiert	600	2,5	1.500	m²	120	180.000	3	>5	2
77	Wirt.-weg im Wald	Waldanfang Rtg. Losheim	Rissenthal Friedelchen	Belag sanieren	400	2,5	1.000	m²	60	60.000	4	<2	1
78	Rissenthal	Im Friedelchen	Abzwg. Reimsbach	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	100	2,5	250	m²	60	15.000	4	<2	1
79	Waldweg	Sportplatz	Rissenthal Friedelchen	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	600	2,5	1.500	m²	120	180.000	4	2-5	2
80	Fußweg Grundschule	Andreasstr.	Zur Plätsch	Drängelgitter mit Pfosten ersetzen	1	1,0	1	Stück	200	200	2	<2	2
81	Zur Plätsch	Fußweg	Kriegerfriedhofstr.	Einbahnstr. öffnen	200	2,5	1	Bereich	500	500	3	<2	1
	Zur Plätsch	Fußweg	Kriegerfriedhofstr.	Ausweisung Verkehrsber. Bereich	200	2,5	1	Bereich	500	500	3	<2	1
82	Reimsbacher Str.	OE Reimsbach	Zur Plätsch	eins. Schutzstreifen südl. Seite	600	1,5	900	lfm	10	9.000	4	<2	1
	Reimsbacher Str.	Zur Plätsch	Kapellenstr.	eins. Schutzstreifen nördl. Seite	400	1,5	600	lfm	10	6.000	4	<2	1
	Reimsbacher Str.	Kapellenstr.	Ortsausg. Reimsbach	einseitigen Schutzstreifen südl. Seite	600	1,5	900	lfm	10	9.000	4	<2	1
	Reimsbacher Str.	westlicher Ortseingang		Einbau einer Querungshilfe			1	Bereich		20.000	4	<2	1
83	In d. Fußkaul	Sportplatz	Oppen, In d. Fußkaul	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	400	2,5	1.000	m²	60	60.000	3	2-5	2
84	Straße Erbringen	Im Dampen, Erbringen	Unter den Buchen	Umwidmung zu Wirt.-weg, RV frei	1.200		1	Bereich	500	500	3	<2	1
85	Kapellenstraße	Höhe Reimsbacher Hof		Berliner Kissen			1	Bereich	1.500	1.500	3	<2	1
86	Waldweg	Im Rohr	Reimsbacher Hof	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.400	2,5	3.500	m²	60	210.000	3	2-5	2
87	Waldweg	Rübengarten	Reimsbacher Hof	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.000	2,5	2.500	m²	90	225.000	3	>5	3
88	Waldweg	Rübengarten	Oppen, Mackenbach	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	600	3,0	1.800	m²	60	108.000	4	2-5	1

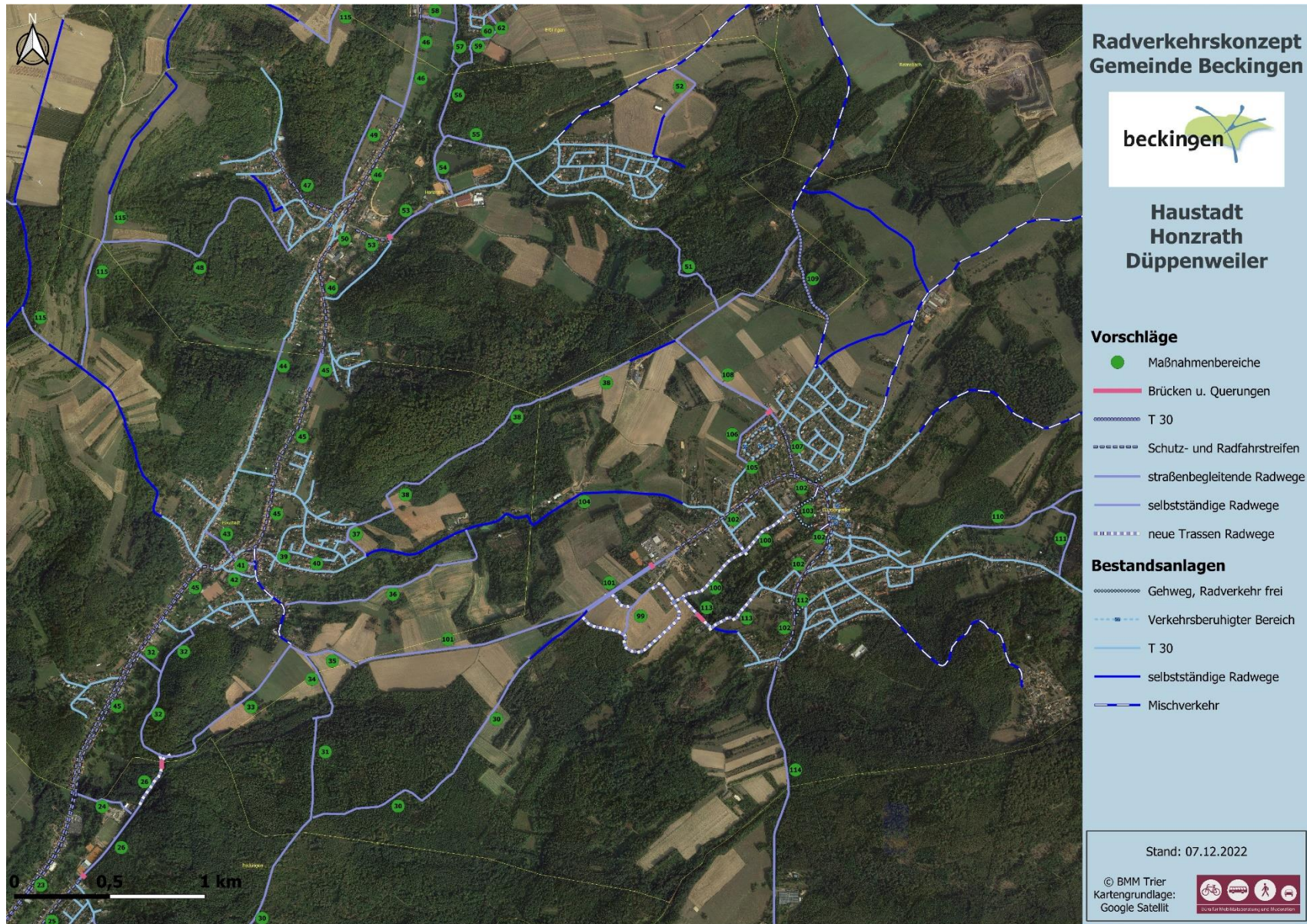
Nr.	Maßnahmen - Oppen				Kosten					Bewertung			
	Straße	von	bis	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
89	St. Florian-Straße	Ortsausgang	"Höhenweg" Schmelz	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.600	2,5	4.000	m <sup>2</sup>	120	480.000	3	>5	3
90	Wiesenstraße	Ortsausgang	"Höhenweg" Schmelz	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.500	2,5	3.750	m <sup>2</sup>	60	225.000	3	2-5	2
91	"Höhenweg" Schmelz	St. Florian-Straße	Wiesenstraße	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.000	2,5	2.500	m <sup>2</sup>	60	150.000	3	2-5	2
92	Saarlandradweg	L 156	L 369	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.500	2,5	3.750	m <sup>2</sup>	60	225.000	2	2-5	2
93	Radweg L 156	Ortsausgang	Saarlandradweg L 156	Ausbau zu Geh-/Radweg, einseitig	700	2,5	1.750	m <sup>2</sup>	90	157.500	4	2-5	1
94	Oppener Str.	Sonnenhang	T 30-Bereich	eins.Schutzstreifen nördl. Seite	350	1,5	525	lfm	10	5.250	4	<2	1
	Oppener Str.	T 30-Bereich	Oppener Str. 106	eins. Schutzstreifen südl. Seite	400	1,5	600	lfm	10	6.000	4	<2	1
95	Fußweg	Lücknerstr.	Oppener Str.	Drängelgitter neu setzen			1	Stück	200	200	2	<2	1
96	Geh-/Radweg	Zwischen den Gärten	Mühlengärten	Betonkübel durch Pfosten ersetzen			1	Stück	200	200	2	<2	1
97	Geh-/Radweg	Kreuzgarten	Zwischen den Gärten	Betonkübel durch Pfosten ersetzen			1	Stück	200	200	2	<2	1
98	Losheimer Straße	Ortsausgang	Abzwg. Rissenthal	Belag sanieren	800	3,0	2.400	m <sup>2</sup>	60	144.000	4	<2	1

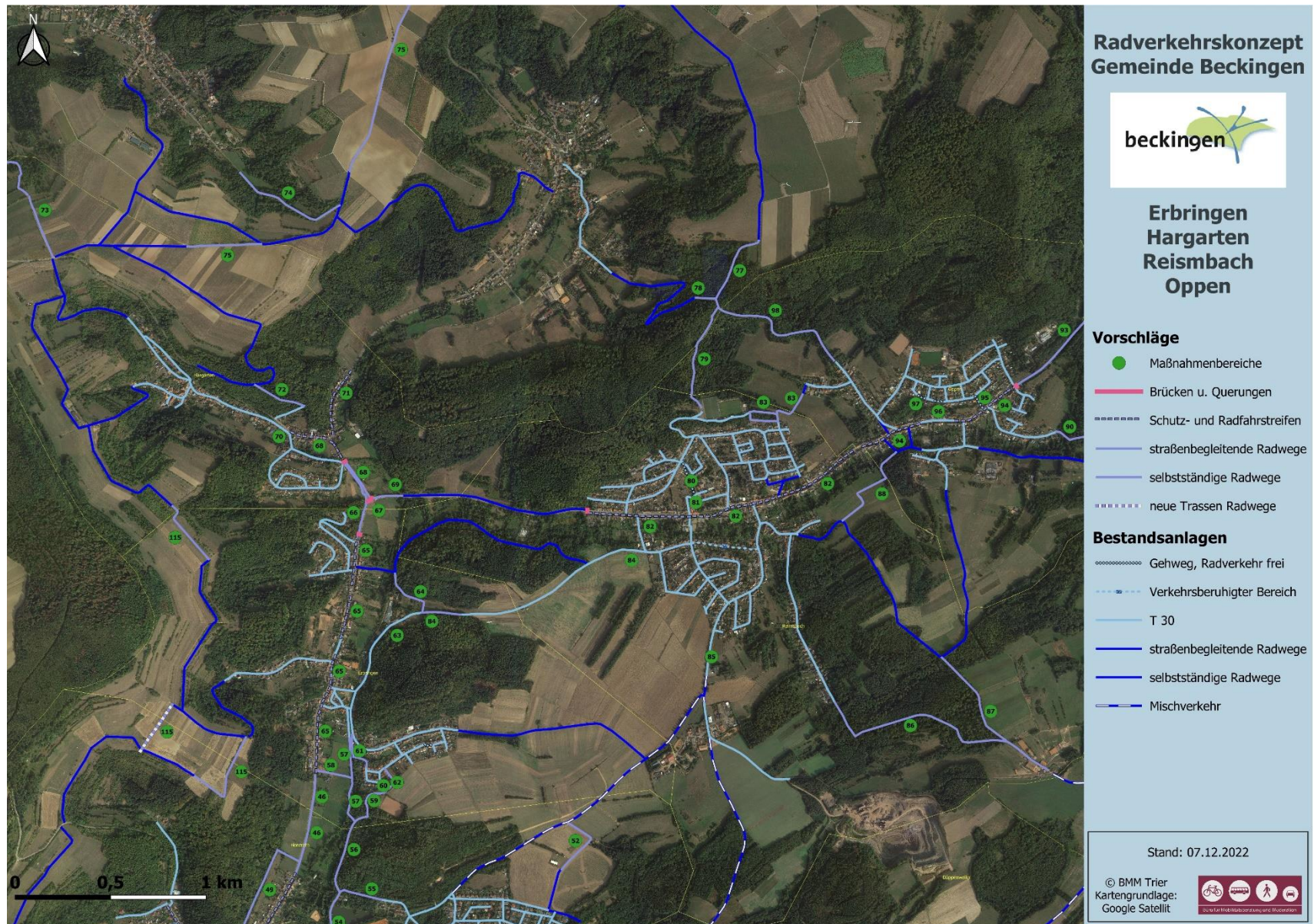


Maßnahmen - Düppenweiler					Kosten				Bewertung				
Nr.	Straße	von	bis	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
99	neuer Radweg Beck.	Feldweg Fa. Manstein	Hauptstr.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	500	3,0	1.500	m <sup>2</sup>	120	180.000	4	2-5	1
100	neuer Radweg Beck.	Pfarrer-Gierend-Str.	Kondeler Bach	Neubau Geh-/Radweg, asphaltiert	900	3,0	2.700	m <sup>2</sup>	120	324.000	4	2-5	1
101	Hauptstraße	OA Düppenweiler	Abzwg. Friedhofstr.	Neubau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.700	2,5	4.250	m <sup>2</sup>	120	510.000	3	2-5	2
102	Ortsdurchfahrt	Fa. Manstein	Pfarrer-Gierend-Str.	eins. Schutzstreifen westl. Seite	500	1,5	750	lfm	10	7.500	4	<2	1
	Ortsdurchfahrt	Pfarrer-Gierend-Str.	Hüttersdorfer Str.	eins. Schutzstreifen östl. Seite	400	1,5	600	lfm	10	6.000	4	<2	1
	Ortsdurchfahrt	Hüttersdorfer Str.	Graugarten	eins. Schutzstreifen westl. Seite	300	1,5	450	lfm	10	4.500	4	<2	1
	Ortsdurchfahrt	Graugarten	Neustraße	eins. Schutzstreifen nördl. Seite	250	1,5	375	lfm	10	3.750	4	<2	1
	Ortsdurchfahrt	Neustraße	Ortsausgang	eins. Schutzstreifen südl. Seite	500	1,5	750	lfm	10	7.500	4	<2	1
103	Fußwege	Kolpingstr.	Pfarrer-Gierend-Str.	Drängelgitter und Pfosten ersetzen			1	Stück	200	200	3	<2	1
104	Am Weiher	Ilsenhof		Sichtbeziehung verbessern			1	Bereich	500	500	3	<2	1
105	Römerstraße			Betonkübel durch Pfosten ersetzen			1	Stück	200	200	2	<2	1
106	west. Auf d. Langenfelde	Römerstr.	Auf der Hilt	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	400	2,5	1.000	m <sup>2</sup>	120	120.000	2	>5	3
107	Auf der Hilt	Hauptstr.	Zum Wilscheider Hof	eins. Schutzstreifen bergauf	300	1,5	300	lfm	10	3.000	4	<2	1
108	L 346 Rtg. Honzrath	Zum Wilscheider Hof	Feldweg Wilsch.	Neubau eins. baul. Radweg	700	2,5	1.750	m <sup>2</sup>	120	210.000	4	2-5	1
109	Wilscheider Hof	OA Am Rübenberg	Oppen Schmelzer Str.	T 30 und T 50	2.100		4	Ber.	500	2.000	4	<2	1
110	Lohwiese - Hüttersdorf	Lohwiese	Düppenweiler Str.	Sanierung Belag, asphaltieren	1.500	3,0	4.500	m <sup>2</sup>	60	270.000	4	2-5	1
	Wirt.-weg Hüttersdorf	Düppenweiler Str.	Hüttersdorf, Im Wildg.	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.600	2,5	4.000	m <sup>2</sup>	60	240.000	4	2-5	1
111	Kupferbergwerk	Lohwiese	Piesbacher Str.	Ausbau Geh-/Radweg, wassergeb.	500	2,5	1.250	m <sup>2</sup>	120	150.000	2	>5	3
112	Fußweg	Dieffler Str.	Blandine-Merten-Str.	Drängelgitter neu setzen			1	Stück	200	200	2	<2	1
113	neuer Weg Klärwerk	Klärwerk	Kondeler Bach	Neubau Geh-/Radweg, asphaltiert	200	2,5	500	m <sup>2</sup>	120	60.000	3	2-5	2
	neuer Weg Klärwerk	Klärwerk	Kondeler Bach	Neubau Brücke	15	3,0	45	m <sup>2</sup>	3.000	135.000	3	2-5	2
	neuer Weg Klärwerk	Klärwerk	Feldstraße	Neubau Geh-/Radweg, asphaltiert	200	2,5	500	m <sup>2</sup>	120	60.000	3	2-5	2
114	L 346 Rtg. Nalbach	Blandine-Merten-Str.	Ortseingang Nalbach	Neubau einseitiger baul. Radweg	1.500	2,5	3.750	m <sup>2</sup>	120	450.000	4	2-5	1

Maßnahmen - Panoramaweg und Rtg. Merzig					Kosten				Bewertung				
Nr.	Straße	von	bis	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
					Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
115	Haustädter Höhe	Menningen	Militärgelände	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.400	2,5	3.500	m <sup>2</sup>	60	210.000	3	2-5	2
	Haustädter Höhe	Militärgelände	Wirt.weg Haust. Höhe	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	300	2,5	750	m <sup>2</sup>	60	45.000	3	2-5	2
	Haustädter Höhe	Honzrath	Haustädter Höhe	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	900	2,5	2.250	m <sup>2</sup>	60	135.000	3	2-5	2
	Haustädter Höhe	Honzrath	Erbringen	Neubau Geh-/Radweg, asphaltiert	300	2,5	750	m <sup>2</sup>	60	45.000	2	>5	3
	Haustädter Höhe	Honzrath	Erbringen	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	600	2,5	1.500	m <sup>2</sup>	60	90.000	2	>5	3
	Haustädter Höhe	Erbringen	Hargarten, Kalkofen	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	400	2,5	1.000	m <sup>2</sup>	60	60.000	2	>5	3
116	Merchingen	Windpark Merchingen	Dreieckiges Wäldchen	Ausbau Geh-/Radweg, asphaltiert	1.300	2,5	3.250	m <sup>2</sup>	60	195.000	3	2-5	2
	Harlingen	Bergstr.	Zum Hohen Berg	Neubau Geh-/Radweg, asphaltiert	200	2,5	500	m <sup>2</sup>	120	60.000	2	>5	3
	Merzig	Panoramaweg	Harlinger Weg	Neubau Geh-/Radweg, asphaltiert	500	2,5	1.250	m <sup>2</sup>	120	150.000	3	>5	3







## 4.2 Maßnahmen im Streckennetz

Im Folgenden werden die Vorschläge der Gutachter zu Verbesserungen im Streckennetz im Detail beschrieben. Die Maßnahmen sind nach den Ortsgemeinden von Beckingen untergliedert. Die Beschreibung umfasst eine kurze Schilderung des Ist-Zustandes bzw. des Verbesserungsbedarfes. Es folgt eine Lösungsskizze für die Situation aus Sicht des Radverkehrs. Begleitet werden die Darstellungen von Vor-Ort-Fotos der vorgefundenen Situation.

### Saarfels

#### 1) Leinpfad Rtg. Merzig

Der Radverkehrsplan des Saarlandes weist das Saartal als wichtige Verbindung für den Tourismus aus. Dabei ist jedoch ein vor allem attraktives Radwegenetz besonders wichtig, was auf den rund 3 km zwischen Saarfels und Fremersdorf direkt an der Straße mit einer Verkehrsmenge von über 8.000 Fahrzeugen am Tag nicht gegeben ist. Insbesondere die hohen Geschwindigkeiten inkl. von Lärmpegel und Abgaswerten üben einen sehr negativen Einfluss aus. Dabei steht weniger die Unfallgefahr im Vordergrund, als vielmehr ein erhebliches Unbehagen bis Stressempfinden als subjektive Wahrnehmung. Die Führung des Radverkehrs am Leinpfad hingegen wäre sicherlich hoch attraktiv.

Noch wichtiger erscheint allerdings die Bedeutung des Streckenabschnitts für den Alltagsverkehr. Vor dem Hintergrund des inzwischen allseitigen Wunsches, deutlich mehr Alltagswege auf das Fahrrad zu verlagern, bekommt diese Strecke eine enorme Bedeutung für das Saarland. So liegen mit Merzig im Norden und Beckingen, Rehlingen, Dillingen und Saarlouis im Süden nicht nur erhebliche Bevölkerungsteile des Saarlandes in diesem Bereich, sondern auch große Arbeitsplatzkonzentrationen. Von Merzig nach Rehlingen und Beckingen sind es lediglich 9 km, bis zu den Ford-Werken und der Dillinger Hütte zwischen Dillingen und Saarlouis um die 15 km. Da hier großteils auf dem Saarradweg gefahren werden kann und alle anliegenden Gemeinden derzeit neue Radverkehrskonzepte mit attraktiven Strecken entwickeln, ist das Radverkehrspotenzial im Berufsverkehr enorm hoch. Insbesondere durch die inzwischen häufig genutzten und stark boomenden Pedelecs, können diese Strecken bequem und vor allem auch zügig zurückgelegt werden. Praktiziert wird dies allerdings nur, wenn die Strecken ausreichend sicher und attraktiv sind. Aufgrund der bisherigen, deutlich unter dem Potenzial liegenden Nutzung im Berufsverkehr, muss davon ausgegangen werden, dass die Strecke nicht ausreichend attraktiv ist.

Aus planerischer Sicht kann festgehalten werden, dass die straßenbegleitenden Radwege nur knapp die in den Regelwerken vorgegebenen Maße für Außerortsstrecken erfüllen, teilweise sogar unterschreiten (Sicherheitsabstand von 1,75 m zwischen Radweg und Kfz-Fahrbahn, Radwegbreite von 2,50 m). Es wären folglich auch Nachbesserungen an der Straße erforderlich, weshalb vorgeschlagen wird, den Leinpfad als Radweg in Richtung Merzig herzurichten.

Die Gemeinde Beckingen hat bereits den Ausbau des Leinpfades vor Beauftragung des vorliegenden Radverkehrskonzepts beim LfS beantragt. Das Verfahren hierzu läuft.

➔ Ausbau des Leinpfades zu Geh- und Radweg



2) Feldweg Höhe Saarfels

Die Ortsdurchfahrt Saarfels ist auch problematisch. Hier werden die für die Radverkehrsinfrastruktur notwendigen Maße ebenfalls nicht eingehalten. Teilweise sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Bei Führung des Radverkehrs nach Fremersdorf auf den straßenbegleitenden Radwegen wären diese herzustellen. Dabei wäre ein einseitiger Zweirichtungsverkehr suboptimal, da i.d.R. Querungen des Radverkehrs über stark belastete Straßen nach Möglichkeit vermieden werden sollten. Eine Möglichkeit

für die Ortsdurchfahrt in Saarfels läge darin, die überbreite Spur zum Abbiegen in die Saarfelser Str. auf Normalmaß zu reduzieren. In Richtung Fremersdorf könnte der Parkstreifen auf der südlichen Seite umgebaut und in die Fahrbahn integriert werden. Im Ergebnis könnten beidseitig Schutzstreifen auf der gesamten Ortsdurchfahrt markiert werden. Alternativ zu diesem sehr aufwändigen Umbau wird vorgeschlagen, den zwischen der Bebauung und der Saar liegenden Feldweg zu einem Geh- und Radweg auszubauen und zu asphaltieren. Richtung Fremersdorf würde sich der zukünftig ebenfalls ausgebauten Saarleinpfad dann nahtlos anschließen.

Unabhängig von den vorgenannten Vorschlägen sollte der Belag des bereits asphaltierten Wegeabschnittes zwischen Straße und Saar saniert werden.

- ➔ Ausbau zu Geh- und Radweg
- ➔ Belag sanieren



### 3) Im Gässchen

Die Straße Im Gässchen hat nur eine minimale Verbindungsfunktion. Dennoch sollte ihre Durchlässigkeit für den Radverkehr mit der entsprechenden Beschilderung kenntlich gemacht werden.

- ➔ Saarfelser Str. – Im Bornfloß: Schild durch VZ 357-50 („für den Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse“) ersetzen



#### 4) Saarfelser Straße

Die Saarfelser Straße ist die zentrale Ortsdurchfahrt Richtung Menningen. Die sehr starke Steigung von über 20% kann mit einem modernen Pedelec auch von Radlern gut befahren werden. Bergauf sollte daher ein Schutzstreifen markiert werden. Bergab ist dies nicht nötig bzw. sollte nicht erfolgen, da der Radverkehr bei höheren Geschwindigkeiten nicht auf den rechten Fahrbahnrand verwiesen werden sollte. Im oberen Teil der Saarfelser Straße, von Menningen kommend, ist es noch nicht so steil. Insofern kann von Menningen kommend, ein einseitiger Schutzstreifen in Richtung L 174 markiert werden.

- ➔ südlich T30-Abschnitt: Markierung einseitiger Schutzstreifen bergauf
- ➔ nördlich T30-Abschnitt: Markierung einseitiger Schutzstreifens



#### 5) Wendelinusstraße

Die Wendelinusstraße ist in Richtung Saarfelser Straße als Einbahnstraße eingerichtet. Vom Radverkehr kann sie jedoch aufgrund der geringen Verkehrsmenge und den geringen Geschwindigkeiten problemlos in Gegenrichtung befahren werden. Insofern wird die Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung vorgeschlagen. Aufgrund der Fahrbahnbreite von rund 4,5 m sollte auch geprüft werden, ob sogar ein Schutzstreifen in Gegenrichtung markiert werden kann. Dies wäre vor allem aufgrund der leicht eingeschränkten Einsehbarkeit sinnvoll.

- ➔ Öffnung der Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung





## Beckingen

### 6) Parkplatz Saargarten

Entlang der nördlichen Seite des Saargartens verläuft ein Geh- und Radweg entlang der L 174 Richtung Saarfels. Bisher mündet dieser Weg vor dem Mühlenbach auf die L 174 und man kann erst wenige Meter später auf den Saarradweg einbiegen. Diese umwegige und zudem gefährliche Führung im Bereich des Parkplatzes soll durch ein neues Verbindungsstück ergänzt werden. Auch diese Maßnahme ist bereits von der Gemeinde Beckingen auf den Weg gebracht worden und in Bearbeitung.

➔ Merziger Str. – Saarweg: Neubau Verbindungsweg



Bildquelle: Google Streetview

### 7) Bahnhofstraße, Abschnitt westlich Bhf.

Derzeit wird der westliche Teil der Bahnhofstraße neben dem Radverkehr und den Bussen auch von einigen Pkw benutzt, obwohl diese eigentlich über die L 174 fahren könnten. Daher wird vorgeschlagen, diesen Abschnitt der Bahnhofstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu sperren und lediglich Busse passieren zu lassen. Neben der verkehrsrechtlichen Anordnung mit entsprechender Beschilderung kann diese Maßnahme zur Not auch mit einer baulichen Vorrichtung unterstützt werden, die Busse mit ihrer breiteren Spurweite passieren können, Kfz aber nicht. Ergänzend sollte auf diesem Abschnitt T 30 angeordnet werden. Für den Radverkehr würde damit eine eigene Radverkehrsanlage nicht benötigt.

➔ Bahnhof – Merziger Str.: Sperrung des Abschnittes für den Kfz-Verkehr

➔ Bahnhof – Merziger Str.: Anordnung T 30





#### 8) Bahnhofstraße Abschnitt östlich Bf.

Für den östlichen Teil der Bahnhofstraße wird für die Unterführung die Ausweisung eines „Überholverbots für einspurige Fahrzeuge“ empfohlen. Östlich der Unterführung wird eine unterschiedliche Lösung für die nördliche und die südliche Seite vorgeschlagen. Aufgrund der fehlenden Breite kann hier keine beidseitige Markierungslösung erfolgen. Der Fußweg auf der nördlichen Seite ist allerdings so breit, dass er zur Mitbenutzung durch den Radverkehr freigegeben werden kann. Es ist dabei lediglich die im Bestand zur Verfügung stehende Breite zu nutzen, frei zu halten und punktuell nachzubessern. Ein benutzungspflichtiger Geh- und Radweg sollte nicht ausgewiesen werden, da der geübte Radverkehr problemlos und zügiger auf der Fahrbahn fahren kann. Auf der Gegenseite in Fahrtrichtung Dillinger Straße sollte ein Schutzstreifen auf die Fahrbahn markiert werden. Der Fußweg kann hier nicht für den Radverkehr freigegeben werden, da er zu schmal ist. Überholverbotszeichen bezüglich einspuriger Fahrzeuge



- ➔ Überholverbot einspuriger Fahrzeuge im Unterführungsbereich
- ➔ Markierung einseitiger Schutzstreifen (südliche Fahrbahnseite)
- ➔ Freigabe des Gehweges für den Radverkehr (nördlicher Gehweg)



## 9) Bahnhof, Unterführung

Zur Unterquerung der Gleise gibt es bereits eine Unterführung am Bahnhof. Diese ist allerdings lediglich mit Treppen ausgestattet und kann vom Radverkehr somit nicht genutzt werden. Dieser muss durch die sehr schmale Unterführung auf der für Beckinger Verhältnisse stark befahrenen L 156 fahren. Auch im Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Menschen wird daher vorgeschlagen, die bestehende Unterführung geradeaus in Richtung Bahnhofstraße/L 156 zu verlängern, so dass sie ebenerdig direkt bei den Fahrradständern herauskommt. Auf der nördlichen Seite wäre eine fahrrad- und behindertengeeignete Rampe zu bauen. Gelingt es, diese Verbindung in ausreichend guter Qualität, sprich Befahrbarkeit für den Radverkehr, zu gestalten, wäre dies zusammen mit dem Deutschherrenpfad eine hervorragende Abkürzung Richtung Talstraße und Parkstraße bzw. Mühlenbach im Ortszentrum.

Obwohl dies nicht unmittelbar zu den Belangen des Radverkehrs gehört, wäre diese Maßnahme auch geeignet, das Bahnhofsumfeld mit seinem bereits sanierten historischen Bahnhof weiter zu verbessern. Neben der Unterführung könnte darüber nachgedacht werden, auch den ÖPNV in Folge der Sperrung der westlichen Bahnhofstraße neu zu ordnen. Dabei könnte den Bussen womöglich deutlich mehr Platz eingeräumt werden und der ÖPNV dadurch effektiver geführt werden. Möglicherweise lässt sich eine Wendeschleife über die westliche Bahnhofstraße direkt vor dem Bahnhof einrichten, wenn dort mehr Platz durch eine etwas großräumigere Neuordnung zur Verfügung stünde.

- ➔ Barrierefreier Ausbau der Unterführung unter Beachtung der jeweiligen Anschlüsse in Rtg. Saargarten/Deutschherrenpfad/Bahnhofstr.



## 10) Deutscherrenpfad

Wie im vorigen Punkt bereits angesprochen, kann der Deutscherrenpfad eine wichtige Verbindungsfunktion übernehmen. Die Trasse ist dort, soweit während der Sperrung einsehbar, vorhanden und müsste ggf. lediglich im Belag saniert werden.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg



## 11) Mühlenbach Saargarten

Vom Bahnhof zum Saargarten muss man derzeit für ein kurzes Stück über die L 156 fahren. Aufgrund der Verkehrsmenge und der rechtwinkligen Kurve vor dem Bahnhof sollte dies vermieden werden. Die Gemeinde Beckingen hat hierzu ebenfalls die ersten Überlegungen schon vor der Erstellung des Radverkehrskonzeptes angestellt. Dabei unterstützen die Gutachter die Überlegung, eine neue Brücke direkt von der Bahnhofstraße auf den Geh- und Radweg zum Saargarten zu führen. Damit wäre die Nutzung der L 156 in diesem Bereich obsolet.

Darüber hinaus wären einige kleinere, ergänzende Maßnahmen sinnvoll. So sollten die Steine entfernt werden und durch gut sichtbare Pfosten mit eindeutiger Beschilderung ersetzt werden. Zudem sind die Beläge der bestehenden Wege zum und im Saargarten zu sanieren. Dabei können die unterschiedlichen Belagsvarianten im Saargarten (asphaltiert/wassergebunden) auf den jeweiligen Streckenabschnitten grundsätzlich beibehalten werden.

- Neubau Geh- und Radweg
- Bau einer Brücke über Mühlenbach
- Sanierung bestehender Beläge
- Ersatz Steine durch Pfosten



## 12) Saar- und Autobahnbrücke L156

Von Rehlingen über die Brücke kommend endet der straßenbegleitende Weg noch vor der Kreuzung der L 156 und L 174. Der Saarradweg kann dadurch derzeit nur über den westlichen Weg erreicht werden. Um die Querung der L 156 oder die lange Fahrt auf der Gegenseite über die Brücke zu vermeiden, sollte eine neue Rampe am derzeitigen Ende des straßenbegleitenden Radwegs Richtung Beckingen gebaut werden. Mit dieser Rampe könnte der Rad- und Fußverkehr von dieser Seite mittels einer Kehre direkt zum Saarradweg hinab auf die östliche Seite der Brücke geführt werden.

In Gegenrichtung sollte, der Bedeutung der Verbindung entsprechend, die Rampe hinauf zur Brücke verbreitert werden. Gleiches gilt für die Bürgersteige/Gehwegkappen auf beiden Seiten der Brücke. Diese sind insbesondere durch die fehlende Absicherung zu den Fahrbahnen hin zu schmal. Insofern ist zu prüfen, inwieweit die Gehwegkappen durch einen Anbau, ggf. in Metallbauweise, nach außen verbreitert werden können. Auf der Fahrbahn steht hierfür nicht genug Platz zur Verfügung.

- ➔ Neubau einer Rampe zum Saarradweg
- ➔ Verbreiterung der Gehwegkappen auf der Brücke
- ➔ Verbreiterung der zuführenden Wege/Rampen



## 13) Kreuzung L 156 und L 174

Diese für Beckinger Verhältnisse große und stark befahrene Kreuzung hat bisher keinerlei Radverkehrsanlage. Die Führung erfolgt über den westlichen Weg entlang des Saargartens über die Brücke. Der bestehende Bordsteinweg auf der Brücke ist zu schmal für die Führung des Radverkehrs in beide Richtungen. Insbesondere für den Alltagsverkehr ist der Umweg auch keine ausreichende Führung. Von Rehlingen aus kommend fährt der Radverkehr bisher ebenfalls ungesichert bis zum Bahnhof. Aus diesem Grund sollte die Kreuzung auch auf der östlichen Seite eine Radverkehrsführung erhalten. Hilfreich wird hierbei sein, dass ein breiter Seitenstreifen von der Brücke kommend bis zur Kreuzung und auch von dieser weiter bis zum Knick der L 156 unmittelbar vor dem Bahnhof besteht, bevor die privaten Grundstücke angrenzen. Nach Rehlingen hin könnten von der Brücke ab auf beiden Seiten die Wege in die angrenzenden Grünstreifen verbreitert werden.

Zusätzlich oder alternativ könnte von der Kreuzung ein neuer Weg entlang der L 174 bis zur Rehlinger Str. gebaut werden. Über diesen Weg und die Rehlinger Str. könnten die östlichen Bereiche Beckingens gut erreicht werden. Für den Bahnhof und den Norden wäre die Überquerung der L 174 und die weitere Führung durch die auszubauende Unterführung am Bahnhof und den Deutschherrenpfad besser.

- ➔ Brücke – Bahnhofstraße: Einrichtung einer Führung/Furt über Kreuzung
- ➔ Brücke – Bahnhofstraße: Neubau straßenbegleitender Radweg als Lückenschluss



## 14) Rehlinger Straße

Von der Dillinger Straße und von der Talstraße aus ist die Rehlinger Straße eine gute Verbindung zum Saarradweg aufgrund ihrer geringen Verkehrsmenge. Eine extra Radverkehrsanlage ist hier nicht nötig. Bei der gegebenen Fahrbahnbreite könnten hier maximal einseitige, alternierende Schutzstreifen markiert werden. Alternativ dazu wird vorgeschlagen, T 30 für die gesamte Rehlinger Straße anzuordnen.

Des Weiteren sollte der Übergang zum Saarradweg hin am Ende der Straße ausgebaut werden. Dies gilt insbesondere in Richtung Saargarten. Hierzu ist lediglich das Verbindungsstück zu asphaltieren und vom ruhenden Kfz-Verkehr freizuhalten.

- ➔ Ausweisung von T30-Bereich bzw. Begrenzung
- ➔ Anschluss an Saarradweg (fehlenden minimalen Bereich asphaltieren)





#### 15) Dillinger Straße, Abschnitt westlich des Kreisverkehrs

Die Dillinger Straße bildet zusammen mit der Bahnhofstraße eine wichtige Achse Richtung Schule, Schwimmbad und Gemeindeverwaltung. Auch aufgrund des Schwerlastverkehrs sind die bestehenden Parkstände durchaus hinderlich für den Verkehrsablauf. Die bestehende Fahrbahn sollte zudem möglichst optimal genutzt werden und eine Radverkehrsführung mit beidseitigen Schutzstreifen bekommen. Hierzu ist jedoch der ruhende Kfz-Verkehr anders zu organisieren. Dabei kann festgehalten werden, dass die privaten Anlieger ausreichend Parkmöglichkeiten auf ihren eigenen Grundstücken haben. Lediglich die Seniorenresidenz verfügt über ein sehr knappes Parkraumangebot. Abhilfe könnte hier der selten ausgelastete Parkplatz des Discounters schaffen. Auch die anderen Dienstleister bzw. medizinischen Versorger könnten ein Angebot für ihre Kunden mittels privatwirtschaftlicher Regelung schaffen. Es sei allerdings darauf hingewiesen, dass die derzeit in diesem Bereich der Dillinger Straße Parkenden weniger die Kunden- und Patientenfahrzeuge sind, sondern diese vorwiegend den Anwohnern zuzurechnen sind, die auf ihren privaten Grundstücken parken könnten. Ggf. ist die Stellplatzsatzung der Gemeinde nachzuschärfen und deren Umsetzung sowie der ruhende Verkehr im Straßenraum stärker zu kontrollieren.

##### → Markierung beidseitiger Schutzstreifen



#### Abschnitt östlich des Kreisverkehrs

Aktuell gibt es auf diesem recht langen Abschnitt lediglich ab der Einmündung Zur Au einen einseitigen Zweirichtungs-Geh- und Radweg. Dieser ist jedoch nicht regelkonform ausgebaut (Breite zu gering und Sicherheitsabstand zur Fahrbahn fehlt). Hinzu kommt der Sachverhalt, dass einseitige Lösungen, auf denen der Radverkehr in beide Richtungen unterwegs ist, zu vermeiden sind. Dies liegt zum einen daran, dass man zusätzlich die Fahrbahn queren muss, wenn man aus der „falschen“ Richtung kommt oder in die „falsche“ Richtung abbiegen möchte. Darüber hinaus rechnet der abbiegende Kfz-Verkehr nicht immer mit Radfahrern, die ihm als vermeintliche Geisterradler aus der falschen Richtung entgegenkommen.

Der LfS plant hier, die einseitige Lösung beizubehalten und lediglich etwas auszubauen. Die Gutachter sehen eine solche Lösung aus den vorab genannten Gründen sehr kritisch. Darüber hinaus besteht ab

Ortsausgang bzw. der Einmündung der Straße Hinter der Felsmühle Richtung Dillingen bereits eine beidseitige Radverkehrsführung, die es auszubauen gilt.

Alternativ zum Vorschlag des LfS wird von den Gutachtern vorgeschlagen, einen einseitigen Schutzstreifen Richtung Westen kurz hinter der Einmündung des Keltenweges bis zum Kreisverkehr zu markieren. In diesem Abschnitt ist kein Platz für eine beidseitige Lösung gegeben. Der LfS hat hier keine Lösung für den Radverkehr vorgesehen. In der Gegenrichtung nach Dillingen sollte kurz vor der Kurve auf Höhe des Autohändlers zunächst ein Schutzstreifen bis zur Einmündung des Weges Zur Au markiert werden. Im weiteren Verlauf sollte der bestehende Seitenstreifen als gemeinsamer Geh- und Radweg genutzt werden. Der Radverkehr ist dabei nur in Richtung Dillingen vorgesehen. Auf diesem Abschnitt kann der Radverkehr in der Gegenrichtung auf dem bestehenden Fußweg geführt werden. Dieser für die Mitführung des Radverkehrs in eine Richtung ausreichend breit. Die dort geparkten Pkw stehen jetzt schon ganz überwiegend auf ihren privaten Grundstücken und würden den Radverkehr somit nicht weiter behindern. Am Ende dieses Weges bzw. der Mitführung des Radverkehrs sollte eine Einfädelungshilfe für den Radverkehr auf den Schutzstreifen markiert werden.

- ➔ Schutzstreifen von Keltenweg bis Kreisverkehr auf nördl. Fahrbahnseite
- ➔ Einrichtung geh- und Radweg von Autohändler bis Zur Au auf südl. Fahrbahnseite
- ➔ Fortsetzung Einrichtung geh- und Radweg von Zur Au bis Ortsausgang auf südl. Fahrbahnseite
- ➔ Fußweg auf nördl. Fahrbahnseite von Ortseingang bis Schutzstreifen für Radverkehr freigeben
- ➔ Markierung Einfädelungshilfe am Übergang von Fußweg zum Schutzstreifen



## 16) L 347 Rtg. Dillingen

Der unter dem vorigen Punkt 15 skizzierte Vorschlag mit einer beidseitigen Lösung begründet sich auch darin, dass die Weiterführung nach Dillingen ab dem Ortsausgang bzw. bereits ab der Einmündung der Straße Hinter der Felsmühle über zwei straßenbegleitende Wege entlang der L 347 erfolgt. Kommt man von Dillingen auf dem entsprechenden Radweg, müsste man bei der vom LfS favorisierten Variante die L 347 queren. Wenn man bis zum Kreisverkehr im Zentrum weiter möchte, würde man später wieder zurück queren müssen. Die bestehenden Wege entlang der L 347 Richtung Dillingen sind beide etwas zu schmal und sollten entsprechend verbreitert werden. Die aktuell auf der Südseite gewählte Variante des Fußwegs mit Freigabe für den Radverkehr ist in einer solchen Situation und auf die Streckenlänge ungeeignet.

→ beidseitige Verbreiterung der Geh- und Radwege



## 17) Gewerbegebiet Südstraße – Dieselstr.

Der Weg des Radverkehrs in das Gewerbegebiet Südstraße wird zukünftig über die verbesserte Anbindung entlang der L 347 aufgewertet. Allerdings ist in das dahinter liegende Gewerbegebiet Siemensstraße und Dieselstraße derzeit noch der Umweg über den Kreisverkehr am Ortseingang Dillingen zu nehmen, weil ein direkter Durchstich fehlt. Dieser könnte von der Südstraße über die Aue zur Dieselstraße hin erfolgen. Der Weg zu den im nördlichen Teil der Dieselstraße gelegenen Arbeitsplätze würde sich dadurch um fast 1 km verkürzen. Alternativ könnte auch etwas länger der L 347 gefolgt werden und dann erst auf Höhe des Anfangs der Dieselstraße die Querung über einen neuen Radweg erfolgen. Diese Variante ist jedoch bezüglich Neubaustrecke etwas länger und erscheint somit aufwändiger.

- ➔ Neubau Geh- und Radweg als Durchstich zwischen Südstraße und Dieselstraße inkl. Neubau einer Brücke
- ➔ Alternativ: Anbindung von Radweg L347 nördlich Ende Dieselstraße



## 18) Feldweg Hinter der Felsmühle

Der Feldweg zwischen den Straßen Hinter der Felsmühle und Vor den Mühlen kann gerade für den Berufsverkehr aus Dillingen helfen, frühzeitig in das große Wohngebiet im östlichen Beckingen zu gelangen, ohne sich länger auf der Dillinger Str. aufzuhalten. Die Strecke hat zwar einen kurzen, steilen Abschnitt, ist aber aufgrund der wenigen Höhenmeter auch mit einem Normalrad gut zu befahren. Sie sollte alltagstauglich asphaltiert werden.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg, asphaltieren



## 19) Parkstraßenbach – Mühlenbach

Von der Talstraße führt bereits ein schmaler Fußweg Richtung Parkstraße. Dieser sollte zur gemeinsamen Nutzung für Fuß- und Radverkehr auf 3,00 m verbreitert werden. Von der Talstraße aus ist eine neue Erschließung aufgrund des Wehrs und den dort befindlichen sehr schmalen Brücken nötig. Diese könnte mit einer neuen Brücke von der Talstraße auf den Wegeabschnitt hinter den Brücken erfolgen, wie es während der ersten Ortsbegehung gemeinsam überlegt wurde. Am Ende des Weges auf der Seite der Parkstraße wird das Gleiche vorgeschlagen. Die Brücke sollte Richtung Parkstraße ausgerichtet werden, da der Radverkehr über diese bis zur Brückenstraße im T 30-Bereich fließen soll. Der Abschnitt des Fußweges zwischen Anfang Parkstraße/östliches Wehr bis zum Parkplatzanfang Richtung Brückenstraße sollte den Fußgängerinnen und Fußgängern vorbehalten bleiben, auch weil dort ein Spielplatz liegt.

- ➔ Talstraße am Mühlenbach: Neubau Brücke zum Geh- und Radweg
- ➔ Verbreiterung des Geh- und Radwegs auf mindestens 3,00 m
- ➔ Mühlenbach - Parkstraße: Neubau Brücke zur Parkstraße



## 20) Mühlenbach – Bergstr.

Vom Mühlenbach weg führt bereits ein schmaler Weg zur Brückenstraße und von dort weiter zur Bergstraße. Gerade der zweite Abschnitt dürfte aufgrund seiner Hanglage und geringen Breite nur sehr aufwändig zu einem regelkonformen Geh- und Radweg ausbaubar sein. Dieser Vorschlag wird daher als langfristige Perspektive eingebracht. Der große Vorteil läge darin, dass man vom Mühlenbach nicht über die Kreuzungen Parkstraße/Brückenstraße und Brückenstraße/Waldstraße müsste, um die Bergstraße und in deren späteren Verlauf auch die Schule zu erreichen.

## ➔ Ausbau zu Geh- und Radweg



## 21) Brückenstraße

Die Brückenstraße hat eine große Verbindungsfunktion auch für den Radverkehr aufgrund ihrer zentralen Lage. Eine Umfahrung ist kaum möglich. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden und können unter den gegebenen baulichen Umständen nicht installiert werden. Dies ginge nur, wenn die Abbiegespuren und die Querungshilfe entfallen würden. Beides wird nicht empfohlen. Stattdessen sollte alternativ T 30 für die Brückenstraße angeordnet werden. Aufgrund der kurzen Strecke von 250 m ist die Beeinträchtigung für den Kfz-Verkehr irrelevant. In den Hauptverkehrszeiten darf schon heute davon ausgegangen werden, dass die Regelgeschwindigkeit kaum höher liegt.

## ➔ Anordnung von T30-Bereich bzw. -begrenzung



## 22) Bergstraße

Die Bergstraße hat nicht nur eine große Bedeutung auf dem Weg zur Schule. Daher sollte eine Radverkehrsanlage auch hier auf jeden Fall eingerichtet werden. Dabei reicht es, wenn dies auf beiden Seiten bergauf erfolgt, da der Radverkehr bergab mit seiner Geschwindigkeit im Mischverkehr geführt werden sollte. Die aktuellen Fahrbahnbreiten ermöglichen auch nicht mehr als jeweils einen Schutzstreifen bergauf. Die aktuell vom LfS durchgeführte Sanierung der Bergstraße sollte nach Möglichkeit genutzt werden, die notwendigen Breiten soweit möglich herzustellen, um zusätzlich die Freigabe der Fußwege für den Radverkehr zu ermöglichen.

- ➔ Markierung einseitiger Schutzstreifen jeweils in Richtung bergauf
- ➔ ggf. zusätzliche Freigabe der Fußwege für den Radverkehr





## 23) Talstraße – Ortsausgang Rtg. Haustadt

Die Talstraße ist mit mehr als 2 km die längste Straße im Hauptort Beckingen. Bisher sind auf keinem Abschnitt der Talstraße Radverkehrsanlagen vorhanden. Dies wird aufgrund der fehlenden Fahrbahnbreiten und Seitenräume auch nicht auf allen Abschnitten gleichermaßen möglich sein. Die Chancen, die bestehen, sollten jedoch konsequent genutzt werden. In wenigen Abschnitten ist dabei auch der ruhende Verkehr zu beachten. Die meisten Abschnitte werden mit einseitigen oder beidseitigen Schutzstreifen zu verbessern sein. Nachfolgend werden die einzelnen Abschnitte kurz angesprochen.

- ➔ Bahnhofstraße - Mühlenbach: Markierung einseitiger Schutzstreifen östliche Seite
- ➔ Mühlenbach - T30-Bereich: Verlängerung des T30-Bereiches in südlicher Richtung
- ➔ Nördl. Ende T30 – Mühlenbachstr.: Markierung einseitiger Schutzstreifen südliche Seite
- ➔ Mühlenbachstr. – Schweizer Str.: Markierung einseitiger Schutzstreifen nördliche Seite
- ➔ Schweizer Str. – Ortseingang Haustadt: Markierung beidseitiger Schutzstreifen





#### 24) Waldweg Stockwiesgraben

Der Stockwiesgraben verbindet die Talstraße mit der Waldstraße im nördlichen Teils Beckingen. Derzeit ist es lediglich ein Trampelpfad. Da der Radverkehr problemlos über den weiter südlich gelegenen Schwarzen Weg fahren kann, ist die verkehrliche Bedeutung nicht allzu hoch. Daher wird vorgeschlagen, diese Verbindung ggf. erst in einer späteren Phase regelkonform auszubauen.

➔ Talstr. – Waldstr.: ggf. späterer Ausbau zu Geh- und Radweg



## 25) Waldstraße bis Tennisplätze

Die Waldstraße verläuft parallel zur Talstraße und ist mit 1,5 km bis zum Bauhof am Ortsausgang die zweitlängste Straße des Hauptortes. Sie erhält ihre Bedeutung im Wesentlichen durch die Anbindung der Sportplätze und darüber hinaus des Ortsteils Düppenweiler. Radverkehrsanlagen sind bisher nicht vorhanden. Die Waldstraße kann aufgrund ihrer aktuellen Straßenraumaufteilung in zwei Bereiche unterteilt werden. Der erste Teil reicht mit etwa 900 m von der Brückenstraße bis zu den Tennisplätzen. Die Breite dieses Abschnitts reicht nicht für beidseitige Schutzstreifen. Alternierend sollten jedoch einseitige Schutzstreifen in drei etwa 300 Meter lange Abschnitte von der Brückenstraße bis zu den Tennisplätzen markiert werden. Von dort aus kommend, sollte auf der nordwestlichen Seite und Fahrbahn in Richtung Zentrum begonnen werden.

➔ Markierung von 3 Abschnitten einseitig, alternierender Schutzstreifen



## 26) Waldstraße Sportplätze und Bauhof

Der zweite hier betrachtete Abschnitt der Waldstraße reicht etwas über diese hinaus bis zum Abzweig des Wald- und Radweges nach Haustadt kurz hinter dem Bauhof. Auf Höhe der Sportplätze und bis zum Bauhof ist derzeit eine einseitige Radverkehrsführung in unzulässiger Ausführung vorhanden. Der Abschnitt nördlich des Sportplatzes ist für einen Zweirichtungs-Geh- und Radweg zu schmal und hat im nördlichen Teil keinen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Diese Situation sollte zumindest durch die Aufhebung der Benutzungspflicht und Ausweisung als Radweg kurzfristig entschärft werden. Für die Schaffung einer neuen Radverkehrsführung soll zunächst von Haustadt kommend, der Waldweg als straßenbegleitender Geh- und Radweg im Seitenraum der Straße auf der westlichen Seite fortgesetzt werden. Aufgrund der Vorgaben durch die StVO ist eine Weiterführung des in der vorigen Maßnahme angedachten Schutzstreifens auf der östlichen Seite außerorts nicht möglich.

Mit Beginn des Fußballplatzes beginnt ein auf der Fahrbahn markierter Parkstreifen. Nach außen läuft der, trotz des hier vorhandenen Sicherheitstrennstreifens, zu schmale Geh- und Radweg weiter. Hier sollte dieser Weg auf der vollen Länge an Fußball- und Tennisplätzen vorbei ausreichend breit ausgebaut werden. Dies wären aufgrund der parallel verlaufenden Parkplätze 3,0 Meter. Sollte dies nur in geringerem Maße möglich sein, wäre alternativ als zweite Variante zu prüfen, inwieweit auf der östlichen Seite ein Weg im Seitenraum angebaut werden kann. Hier steht allerdings zu befürchten, dass dieser Weg bei gut besuchten Spielen zugesperrt wird. Es sollte daher ggf. überlegt werden, ob in den Seitenräumen weitere Stellplätze geschaffen werden können. Dabei wäre auch zu prüfen, ob der südlich der Tennisplätze gelegene Platz dauerhaft mit Baumaterialien belegt bleiben muss oder auch als Parkplatz zur Verfügung stehen kann.

Für den „neuen“ Geh- und Radweg auf der westlichen Seite sollte über die Zufahrt zum Bauhof hinweg die Bevorrechtigung des Geh- und Radweges erfolgen und mittels Furt markiert werden. Darüber hinaus sollte der komplette Abschnitt von Beginn der Tennisplätze und der dort befindlichen Querungshilfe bis hin zum Abzweig in den Wald Richtung Haustadt nördlich des Bauhofs zwar in den Maßen eines Geh- und Radweges ausgebaut werden, jedoch nur als Fußweg mit Freigabe für den Radverkehr ausgewiesen werden. Dies liegt daran, dass die Waldstraße nur zu wenigen Zeiten stärker vom Kfz-Verkehr befahren wird. Geübte Radler würden ortsausträts folglich auf der Fahrbahn weiterfahren, um den Abzweig nach Haustadt zu erreichen. Für diejenigen, die über die Straße zum Friedhof nach Haustadt oder nach Düppenweiler weiter möchten, ergäbe sich durch eine Benutzungspflicht der westlichen Seite, eine unnötige doppelte Querung. Diese müsste ggf. beim Abzweig in den Wald mit einer zusätzlichen Querungshilfe gesichert werden.

- ➔ Abzw. Haustadt – Fußballplatz: Neubau straßenbegl. 2-Rtg-Geh- und Radweg im Seitenraum
- ➔ Fußballplatz – Tennisplätze: Verbreiterung des bestehenden Geh- und Radwegs
- ➔ Tennisplätze – Fußballplatz / Ortsausgang: Markierung einseitiger Schutzstreifen südöstl. Seite
- ➔ Fußballplatz / Ortsausgang - Abzweig Haustadt: sofern Gegenseite nicht als Zweirichtungsweg ausgebaut werden kann Neubau einseitiger baulicher Radweg





## 27) Waldweg Drosselweg – Marienstraße

Die Verbindung der Waldstraße mit den südöstlichen Wohngebieten verläuft über den Sankweg und Drosselweg durch und entlang des Waldes bis zur Marienstraße. Diese Verbindung ist jedoch von eher untergeordneter Relevanz und kann damit in einer späteren Phase ausgebaut werden. Es kann auch in Erwägung gezogen werden, diese Strecke wassergebunden auszubauen, da sie eine hohe Erholungsfunktion für die Anwohnerinnen und Anwohner haben dürfte.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg



## 28) Zur Kondelermühle – Verlängerung Marienstr.

Diesem Weg kommt eine größere Bedeutung im Gesamtnetz zu, da er mit anderen Streckenabschnitten die direkte Verbindung aller nördlich von Beckingen gelegenen Ortsteile nach Dillingen darstellt. So sind es im neuen Radverkehrsnetz über diese Strecke weniger als 8 km zum Regionalexpress-Bahnhof in Dillingen. Der Weg ist derzeit nur ein Waldweg mit keinem alltagstauglichen Belag und sollte entsprechend asphaltiert werden. Der Dillinger Bahnhof und die Dillinger Hütte wären im Ergebnis von Haustadt aus mit einem Pedelec in gut 20 Minuten zu erreichen. Mit dem Pkw würde man im Berufsverkehr lediglich etwa fünf Minuten schneller sein. Die komplette Verbindung wäre außer der Querung der Hauptstraße bis Ortseingang Dillingen zudem frei von Kraftfahrzeugverkehr.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg



## 29) Wasserturm Dillingen

Um die in der vorgenannten Maßnahme beschriebenen Vorteile zu erreichen, ist auch der sich südlich anschließende Waldweg zwischen Kondeler Mühle und Wasserturm am Ortseingang von Dillingen entsprechend auszubauen. Der bestehende Waldweg ist hier zwar weitestgehend ausreichend breit, aber in mehreren Passagen mit einer schlechten Oberfläche nicht alltagsverkehrstauglich und sollte ebenfalls asphaltiert werden.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg



## 30) Beckingen Düppenweiler über Marienstraße – Marienkapelle – Dreizehn Buchen Hauptstraße

Eine bessere Radverkehrsanbindung Düppenweilers war eine der hervorgehobenen Aufgaben im Rahmen dieses Konzeptes. So wurde die Strecke auch in die gemeinsame Befahrung aufgenommen. Im Ergebnis besteht darin Einigkeit, dass die sinnvollste Verbindung über die Verlängerung der Marienstraße, an der Marienkapelle vorbei, über Dreizehn Buchen bis zur Hauptstraße und nicht entlang des Kondeler Baches führt. Von der Hauptstraße geht es dann über die Maßnahmen 99 und 100 auf Düppenweiler Gemarkung ins Zentrum von Düppenweiler hinein. Die Strecke besteht bereits aus vorhandenen Waldwegen mit wassergebundenen Decken. In einigen Streckenabschnitten sind die Beläge besonders untauglich für den Radverkehr, wie z.B. kurz vor der Marienkapelle. Die Strecke hat eine sehr hohe Bedeutung für das Radverkehrsnetz und sollte deshalb durchgehend asphaltiert werden.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg durch Asphaltierung





### 31) Waldweg Marienkapelle, Bildchen – Hauptstraße

Von der Verbindung nach Düppenweiler zweigt kurz hinter der Marienkapelle ein Weg Richtung Haustadt ab. Über die Hauptstraße gelangt man später zum Friedhof. Auch dieser Waldweg ist derzeit nicht asphaltiert, sollte dies aber werden, da er den Lückenschluss zwischen den Maßnahmen 28 und 29 zwischen Dillingen und Haustadt bildet.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg



**Haustadt**

## 32) Waldweg Bauhof – Mühlenbach – Haustadt

Neben der Anbindung von Düppenweiler war auch eine Verbindung von Beckingen nach Haustadt mit möglichst wenig Kraftfahrzeugverkehr ein wichtiges Ziel dieses Konzepts. Hierfür bietet sich der Waldweg in Verlängerung der Waldstraße (Maßnahme 26) an. Hierzu gilt es zum einen eine neue Brücke zu setzen und zum anderen den Weg zu asphaltieren. Im Ergebnis wäre eine hervorragende Verbindung ohne Höhenstufe abseits der Tal- und Haustader-Tal-Straße geschaffen, welche mit weiteren Maßnahmen zudem in die nördlicheren Ortsteile fortgesetzt wird. Ergänzend sollte in Haustadt die Anbindung an die Lindenstraße erfolgen.

- ➔ Bauhof – Lindenstr.: Ausbau zu Geh- und Radweg durch Asphaltierung
- ➔ Bauhof – Lindenstr.: Neubau einer Brücke, ggf. alte Brücke für Spaziergänger belassen
- ➔ Abzweig Waldweg – Haustader-Tal-Str.: Ausbau bis Asphaltierung fortsetzen



### 33) Waldweg Richtung Friedhof

In Ergänzung zur Verbindung der vorgenannten Maßnahme soll auch der bestehende Wald- und Feldweg vom Abzweig des Waldweges Richtung Haustadt hinterm Bauhof bis zum Haustadter Friedhof in das Netz einbezogen werden. Er wird aber gegenüber der Verbindung in Maßnahme 32 als nachrangig erachtet, da in Haustadt der obere Teil der Friedhofstraße sehr steil und aufgrund der S-Kurve recht unübersichtlich ist. Dieser Weg ist bereits ausreichend breit, sollte aber asphaltiert werden.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg durch Asphaltierung



### 34) Feldweg Friedhof – Hauptstraße

Der Feldweg zwischen Haustadter Friedhof und der Hauptstraße ist ein Feldweg mit Schlaglöchern und nicht alltagstauglichem Belag. Der Weg ist dennoch bereits als Radroute ausgeschildert. Im zukünftigen Netz ist er ein wichtiger Bestandteil und bildet den letzten Baustein zwischen Haustadt und Dillingen.

➔ Friedhof – Hauptstraße: Ausbau zu Geh- und Radweg durch Asphaltierung



### 35) Friedhofstraße – Hauptstraße

Von Haustadt nach Düppenweiler führt eine mögliche Verbindung über die Friedhofstraße hinaus zur Hauptstraße und dann weiter über die Felder nach Düppenweiler. Derzeit ist auf dieser Strecke keine Radverkehrsanlage vorhanden. Außerhalb der Ortslage wäre ein straßenbegleitender Radweg die geeignete Form. Da dieser recht aufwändig zu realisieren ist, wird diese Verbindung etwas nachrangig betrachtet, da eine gute Verbindung über den Weg Zum Weiher am Helleschter Bach entlang bereits besteht. Sollte zukünftig vor dem Ortseingang von Düppenweiler eine neue Verbindung entlang des Kondeler Baches bis zur neuen Verlängerung der Pfarrer-Gierend-Straße nach Düppenweiler hinein bestehen, erhält die Verbindung am Friedhof entlang eine größere Bedeutung.

➔ Ortsausgang/Friedhof – Hauptstr.: Neubau eines einseitigen, straßenbegleitenden Radweges



### 36) Feldweg Helleschter Tal: Friedhofsstr. – Am Weiher

Eine weitere Alternative nach Düppenweiler ist ein bestehender Feldweg südlich des Helleschter Baches. Er beginnt an der Friedhofstraße und mündet in die Straße Zum Weiher. Obwohl dies in Verlängerung der Radverkehrsführung über die Lindenstraße die direkteste Verbindung wäre, wird sie auch nachrangig eingestuft. Dies liegt vor allem an dem zu erwartenden Aufwand für den sandigen Streckenabschnitt. Zudem gibt es die Alternative über die Straße Zum Weiher. Letztlich kann der Weg auch in seinem Zustand verbleiben und vorrangig den Spaziergängern zur Verfügung stehen. Wenn ein Ausbau erfolgen sollte, wäre zu prüfen, ob dies mit einer wassergebundener Decke erfolgen könnte.

➔ Friedhofstr. – Zum Weiher: ggf. Ausbau zu Geh- und Radweg mit wassergebundener Decke



## 37) Feldweg Am Weiher – Reitersbruch

Der Feldweg zwischen der Straße Zum Weiher und dem Reitersbruch ist derzeit nicht asphaltiert. Da man von hier Richtung Norden weiter bis nach Reimsbach und Oppen kommt, sollte dies mit einer geringeren Priorität nachgeholt werden. Zumindest sollte der Weg mit einer fahrradtauglichen wassergebundenen Decke versehen werden.

➔ Zum Weiher – Reitersbruch: Belag sanieren, wassergebunden



## 38) Reitersbruch – L 346

Vom Reitersbruch gibt es eine über eine lange Strecke sehr geradlinig verlaufenden Wald- und Feldweg Richtung Nordosten. Kurz vor seinem Ende quert der Weg die L 346 und verläuft dann weiter zum Wilscheider Hof. Dieser Waldweg ist somit zukünftig eine sehr gute Verbindung nach Reimsbach, aber derzeit noch nicht vollständig asphaltiert. Dies sollte nachgeholt werden. Dabei kann auch geprüft werden, ob die bisher nicht asphaltierten Streckenabschnitte alternativ mit einer wassergebundenen, aber fahrradtauglichen Decke versehen werden können.

➔ Ausbau zu Geh- und Radweg durch Asphaltierung



## 39) Fußweg: Hinter der Kirch – Vor Löw

In Haustadt gibt es mehrere Fußwege, die bereits jetzt vom Radverkehr befahren werden. Dies sollte mittels Beschilderung auch offiziell erlaubt werden, sofern noch nicht erfolgt. Darüber hinaus sollten Hindernisse beseitigt oder besser gestaltet werden. Der Weg zwischen Hinter der Kirch und Vor Löw ist ausreichend breit. Hier sollten jedoch die Drängelgitter weiter auseinandergesetzt werden, sodass der Radverkehr zwar leicht gebremst wird, aber dennoch gut passieren kann. Alternativ könnte statt der Drängelgitter ein Pfosten mit dem Hinweis „Geh- und Radweg Ende“ gesetzt werden.

➔ Hinter der Kirch - Vor Löw: Drängelgitter weiter auseinander oder durch Pfosten ersetzen



## 40) Fußweg: Vor Löw – Auf Löw

Ähnlich zu Maßnahme 39 sollte auch das Verbindungsstück zwischen Vor Löw und Auf Löw für den Radverkehr sicherer gestaltet und für alle Fahrradtypen passierbar werden. Hier ist nicht der Kraftfahrzeugverkehr problematisch, sondern der alte, niedrige Pfosten, dessen reflektierende Farbe bereits abgeblättert ist. Der Pfosten steht mitten auf dem schmalen Weg. Mit Fahrradanhänger ist es schwierig, daran vorbei zu kommen. Der Poller sollte gänzlich entfernt werden, da die Passage für Pkw zu schmal ist. (Ggf. sollte eine geringfügige, einseitige und gut sichtbare Einengung erfolgen, welche die Pkw-Passage verhindert.) Ein so niedriger Poller stellt zudem ein Sturzrisiko für Radler dar, wenn er nicht rechtzeitig gesehen wird. Dies kann beispielsweise bei anderen Radelnden oder Spaziergehenden im Sichtfeld der Fall sein.

➔ Vor Löw – Auf Löw: Poller entfernen



#### 41) Fußweg Haustader-Tal-Straße – Friedhofstraße

Zwischen Haustader-Tal-Straße und Friedhofstraße gibt es einen weiteren Verbindungsweg mit ähnlicher Problematik. Statt des Pfostens liegt hier allerdings ein gerade im Dunklen noch schlechter sichtbarer Stein. Der Stein sollte durch einen seitlich aufzustellenden hohen Pfosten mit entsprechender Beschilderung und Reflektor ersetzt werden. Die Höhe spielt dabei insofern eine Rolle, als dass niedrige Hindernisse, ebenso Pfosten bei anderen Radlern oder Spazierengehenden auf dem Weg evtl. nicht rechtzeitig gesehen werden und es zum Sturz kommen kann. Bei richtiger Positionierung würde der Pfosten auch die Durchfahrt von Pkw verhindern.

➔ Haustader-Tal-Straße – Friedhofstraße: Stein durch hohen Pfosten ersetzen



#### 42) Pfarrer-Clotten-Weg

Der Pfarrer-Clotten-Weg ist eine Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Friedhofstraße. Sie ist 3,50 m breit und kann bzw. sollte für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Da der Pfarrer-Gierend-Weg kurz vor der Friedhofstraße in einer Kurve verläuft, sollte man den Kfz-Verkehr vor dieser Kurve auf den Radverkehr („Achtung Radverkehr“) hinweisen.

➔ Einbahnstr. In Gegenrichtung öffnen



## 43) Im Brühl,

Im Brühl ist der letzte Verbindungsweg in Haustadt, den es fahrradfreundlicher zu gestalten gilt. Im aktuellen Zustand ist der Weg zu schmal. Dies gilt insbesondere für die Brücke, vor die zusätzlich noch ein Drängelgitter quergestellt wurde. Hinzu kommt, dass neben der Brücke noch eine Hecke die Einsehbarkeit des weiteren Weges verhindert. Die Brücke sollte verbreitert werden. Ebenso sind das Drängelgitter und die Hecke auf Höhe der Brücke zu entfernen. Der westliche Teil des Weges Richtung Im Bungert ist eigentlich aufgrund der fehlenden Breite nicht regelkonform. Er könnte auf den anliegenden Grünstreifen verbreitert werden. Hier würde auch der regelmäßige Rückschnitt der seitlich verlaufenden Hecken schon etwas weiterhelfen. Aufgrund des Aufwandes und der nicht allzu hohen Bedeutung im Netz kann die Maßnahme mit einer niedrigeren Priorität verfolgt werden. Dies gilt allerdings nicht für das Entfernen des Drängelgitters und der Hecke auf Höhe der Brücke, da beides sicherheitsrelevant ist. Unabhängig von den Verbesserungen auf der Strecke ist das Sackgassenschild zu tauschen, da die Durchlässigkeit für Rad- und Fußverkehr nicht angezeigt wird.

- ➔ Im Brühl: Brücke verbreitern
- ➔ Drängelgitter und Hecke entfernen
- ➔ Seitlich verlaufende Hecken zurückschneiden
- ➔ Schild durch VZ 357-50 („für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse“) ersetzen





## 44) Feldweg Im Bungert - An Millessen

Der Verbindungsweg zwischen Im Bungert in Haustadt und An Millessen in Honzrath hat zwar fast die gleiche Problematik, wie die Wege zuvor, ist aber deutlich länger und in seiner Bedeutung im Netz viel höher einzustufen. Dieser Weg stellt eine gute Alternative zur Ortsdurchfahrt dar und sollte daher auf jeden Fall als gute Radverkehrsverbindung ausgebaut werden. Dazu wäre der Weg zu asphaltieren und der mitten auf der Strecke gesetzte Pfosten zu entfernen. Sofern es nicht anders geht, kann der Pkw-Verkehr mit einem höheren und damit besser sichtbaren Pfosten abgehalten werden. Dabei ist allerdings zu beachten, dass dieser so gesetzt wird, dass der Radverkehr nicht weiter ausgebremst wird und auch Kinderanhänger problemlos durchpassen.

- ➔ Im Bungert - An Millessen: Ausbau zu Geh- und Radweg durch Asphaltierung
- ➔ Im Bungert - An Millessen: Poller entfernen



## 45) Haustadter-Tal-Straße

Die Haustadter-Tal-Straße durchzieht den kompletten Ortsteil von Süd nach Nord. Sie weist dabei unterschiedliche Fahrbahnbreiten auf. Daher können nur in einem Teil beidseitige Schutzstreifen markiert werden. Im weiteren Verlauf sind folglich alternierende, einseitige Schutzstreifen zu markieren. Am nördlichen Ortsausgang Richtung Honzrath sollte ein straßenbegleitender, baulicher Radweg auf beiden Seiten neu angelegt werden. Obwohl dies eine Außerortsstrecke ist und solche in der Regel nur mit einem einseitigen Radweg versehen werden, sollte in diesem Fall davon abgewichen werden. Bei einer einseitigen Führung würde dies bedeuten, dass jemand von der „falschen“ Seite kommend die Straße zweimal queren müsste. Dies ist aus Sicherheitsgründen zu vermeiden. Darüber hinaus ist die Strecke mit 200 m sehr kurz. Dies wiederum würde die Akzeptanz eines solche Wechsel deutlich verringern und viele Radler und Radlerinnen würden auf der Fahrbahn weiterfahren, anstatt unnötig die Seite zu wechseln.

- ➔ Südlicher Ortseingang – Haustadter-Tal-Str. Nr. 134: beidseitig schutzstreifen markieren
- ➔ Haustadter-Tal-Str. Nr. 134 – Anfang T 30: einseitiger Schutzstreifen auf südöstlicher Seite
- ➔ T 30 – Reitersbruch: einseitiger Schutzstreifen auf westlicher Seite
- ➔ Reiterbruch – kurz vor leichte Kurve ca. Nr. 272: einseitiger Schutzstreifen östliche Seite
- ➔ von leichter Kurve ca. Nr. 272 – Ortsausgang: einseitiger Schutzstreifen westliche Seite
- ➔ Ortsausgang Haustadt – Ortseingang Honzrath: beidseitiger Bau straßenbegleitender Radwege



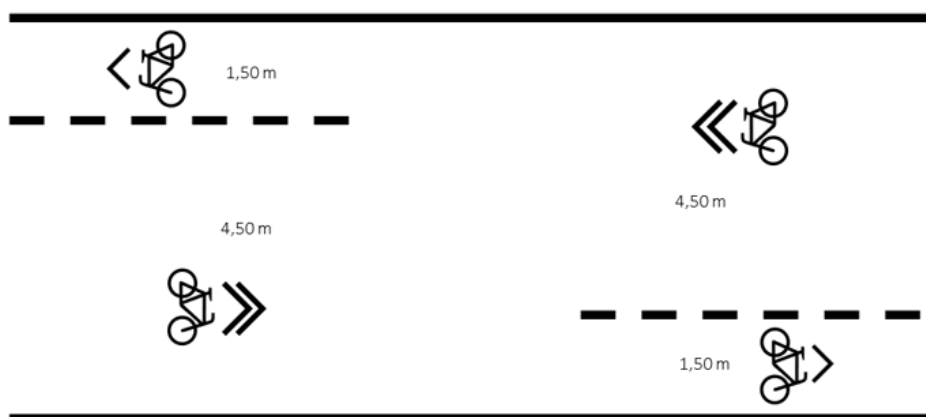
## Honzrath

### 46) Honzrather Straße,

Im Ortsteil Honzrath setzt sich die Ortsdurchfahrt als Honzrather Straße fort. Auch hier bestehen bisher keine Radverkehrsanlagen. Weiterhin können hier aufgrund der gegebenen Breiten nur einseitige, alternierende Schutzstreifen zum Einsatz kommen. Nach Erbringen hinüber ist die Strecke mit 550 m etwas länger. Es sollte dennoch eine zweiseitige Lösung angestrebt werden. Diese kann folgendermaßen aussehen: Auf der westlichen Seite wird ein neuer, baulich von der Fahrbahn abgesetzter Geh- und Radweg für beide Richtungen angelegt. Hierzu wären an beiden Ortsausgängen entsprechend Querungshilfen zu installieren. Der Weg sollte allerdings nur aus Richtung Erbringen benutzungspflichtig ausgewiesen werden. Von Honzrath kommend, kann der Radverkehr so auch auf dem breiten Seitenstreifen neben der Fahrbahn verbleiben, ohne die Straßenseite zweimal zu wechseln. Nach Möglichkeit sollte dieser Seitenstreifen noch um einen Meter verbreitert werden. Dann bestünde die Möglichkeit, ihn zusätzlich mit einer Leitplanke gegenüber der Fahrbahn zu sichern.

- ➔ OE Honzrath – Im Nachtweg: Markierung einseitiger Schutzstreifen auf westl. Seite
- ➔ Im Nachtweg – T30 (südl.): Markierung einseitiger Schutzstreifen auf östl. Seite
- ➔ T30 (nördl.) – OA Honzrath: Markierung einseitiger Schutzstreifen auf westl. Seite
- ➔ OA Honzrath – OE Erbringen: baulich abgesetzter Geh- und Radweg westl. Seite
- ➔ OA Honzrath – OE Erbringen: Verbreiterung Seitenstreifen östliche Seite

**Abb. 42 Alternierende einseitige Schutzstreifen**



## 47) Merchinger Straße – Ortsausgang Honzrath

Die Merchinger Straße ist gerade so breit, dass einseitige Schutzstreifen markiert werden können. Es wird vorgeschlagen, dies in drei Abschnitten zu tun. Dabei sollte der erste Abschnitt vom Ortseingang weg auf der südlichen Fahrbahnseite markiert werden, damit der Kraftfahrzeugverkehr neben dem Ortsschild auch den Schutzstreifen als optischen Hinweis auf eine Temporeduzierung erhält.

- ➔ Ortseingang - Grundschule: Markierung einseitiger Schutzstreifen auf südwestliche Seite
- ➔ Grundschule - Poststraße: Markierung einseitiger Schutzstreifen auf nordöstliche Seite

## 48) Poststraße – Panoramaweg

Von der Poststraße weg gibt es einen Feldweg oberhalb des Hirtengrabens, der einen weiten Bogen in seinem weiteren Verlauf macht und auf die Haustadter Höhe führt. Dort schließt der Weg an den Panoramaweg an. Dies wäre für Honzrath eine von der Merchinger Straße bzw. L 346 unabhängige Verbindung auf die Haustadter Höhe. Allerdings ist eine nutzbare Trasse derzeit im mittleren Teil bei dieser Verbindung kaum vorhanden. Folglich ist von einem großen Ausbauraufwand auszugehen und die Verbindung daher in eine niedrigere Priorität eingeordnet.

- ➔ Ausbau zu Geh- und Radweg durch Asphaltierung



## 49) Feldweg Kathreinenstraße – Ortsausgang Honzrath

Nördlich der Kathreinenstraße führt ein Waldweg parallel zur Ortsdurchfahrt Richtung Erbringen. Nördlich von Honzrath führt dieser Weg allerdings an die Haustader-Tal-Straße zurück und nicht bis Erbringen durch. Deshalb sollte diese Verbindung zwar gemacht werden, allerdings nicht mit erster Priorität.

➔ Kathreinenstr. – Honzrather Str.: Ausbau zu Geh- und Radweg durch Asphaltierung



## 50) Mühlenstraße

Die Mühlenstraße ist ein kurzes Verbindungsstück zwischen Honzrather Straße und Hellwies. Sie ist als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Honzrather Straße ausgewiesen und bisher für den Radverkehr nicht in Gegenrichtung freigegeben. Dies sollte im Rahmen des Radverkehrskonzeptes erfolgen.

- ➔ Honzrather Str. – Zur Hellwies: Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung



## 51) Zur Dammheck – Düppenweiler/L 346

Neben der Anbindung Düppenweilers von Beckingen aus, ist bisher auch keine Radverkehrsanbindung von Honzrath aus gegeben. Bisher werden Honzrath und Düppenweiler nur durch die L 346 verbunden. Daher wird vorgeschlagen, den Weg am Ende der Straße Zum Dammheck zur Höhe hinauf auszubauen und zu asphaltieren. Von dort würde es auf einem ebenfalls auszubauenden Feldweg bis zur L 346 weitergehen. Den letzten Abschnitt bildet ein neuer straßenbegleitender Radweg entlang der L 346 (siehe Maßnahme108).

- ➔ Zur Dammheck – L 346: Ausbau des bestehenden Weges zum Geh- und Radweg, asphaltiert





#### 52) Weidenweg - Reimsbach

Eine weniger bedeutende Strecke ist die Anbindung des Wohngebiets Hellwies Richtung Reimsbach. Hierfür kann ein anfangs bereits bis zur Pferderennbahn asphaltierter Wirtschaftsweg genutzt werden. Im weiteren Verlauf wäre der Weg zu asphaltieren oder mit wassergebundener Decke herzurichten, bevor er auf die Straße Zur Hellwies Richtung Reimsbach stößt. Die Priorität dieser Verbindung wird aufgrund ihrer geringeren Verbindungsfunktion niedriger eingestuft.

➔ Weidenweg – Zur Hellwies: Ausbau zu Geh- und Radweg, asphaltiert oder wassergebunden



## 53) Zur Hellwies

Die Straße Zur Hellwies ist gerade so breit, dass ein einseitiger Schutzstreifen bis zur Straße Im Nachtweg markiert werden kann. Dies wäre anhand der Fahrbahnbreite auch bis zum Abknicken der Hellwies zu den Sportplätzen möglich. Dies wird allerdings nicht vorgeschlagen, da der Radverkehr dann in der am Ortsausgang befindlichen Kurve der L 346 queren müsste, um zu den Sportplätzen und zum Weiher zu gelangen. Dies sollte aufgrund der schlechten Einsehbarkeit der Kreuzung und der anzunehmenden hohen Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs vermieden werden. Zudem läge ein Teil des Schutzstreifens außerorts, was nicht zulässig wäre. Stattdessen wird der Ausbau des bestehenden, straßenbegleitenden Geh- und Radweges als regelkonformer Zweirichtungsweg vorgeschlagen.

- ➔ Haustadter-Tal-Str. – Im Nachtweg: einseitiger Schutzstreifen auf südlicher Fahrbahnseite
- ➔ Im Nachtweg – Abzweig Hellwies zu Sportplätzen: Ausbau des bestehenden Weges zum Geh- und Radweg für beide Richtungen





## 54) Hellbachweiher

Von der Hellwies kommend, soll die Verbindung Richtung Erbringen entlang des Weihers fortgesetzt werden. Hierzu ist der Spazierweg westlich entlang des Weihers auszubauen. Er wäre in diesem Abschnitt alltagstauglich herzurichten und zu asphaltieren. Für die Pferde könnte nebendran begleitend ein Geläuf mit dem bisherigen Belag belassen werden.

- Zur Hellwies – Gabelung nordwestlich Weiher: Ausbau des bestehenden Weges zum Geh- und Radweg unter Beibehaltung eines Streifens mit wassergebundenem Belag für die Pferde



## 55) Waldweg Am Kamm:

Nördlich des Weihers gibt es zwei Wege Richtung Osten. Der eine davon sollte auch zukünftig den Reitenden vorbehalten bleiben. Der zweite Weg führt direkt auf die Straße Am Kamm und darüber zur Hellwies. Diese Verbindung ist besonders für die Anbindung von Hargarten und Erbringen an das Wohngebiet Hellwies sinnvoll. Daran vorbei geht es zudem auf die Höhe und weiter nach Düppenweiler (siehe Maßnahme 51). Da dieser Weg im Alltag womöglich weniger genutzt wird, könnte er wassergebunden hergerichtet werden. Sollte später eine höhere Nutzung festgestellt werden, kann die Asphaltierung nachgeholt werden.

- ➔ Gabelung nordwestlich Weiher – Am Kamm: wassergebundener Ausbau des bestehenden Weges



#### 56) Waldweg nach Erbringen

Vom Weiher in Honzrath aus kommt man über einen bestehenden Waldweg nach Erbringen weiter. Dieser Weg soll die Fortsetzung der Hauptverbindung parallel zu den Ortsdurchfahrten bilden. Dabei gäbe es auf Erbringer Gemarkung mehrere Streckenvarianten, wobei eine klar favorisiert wird. Auf Honzrather Gemarkung liegt dabei nur der längere Abschnitt durch den Wald Richtung Norden. Dieser sollte ausgebaut und asphaltiert werden. An der Gemarkungsgrenze folgt der Weg in einer Kurve Richtung Sportplatz in Erbringen. Vor der Kurve führt ein Trampelpfad nach Westen und mit einer kleinen Holzbrücke über den Mühlenbach. Auch dieser Abschnitt ist inklusive neuer Brücke auszubauen, um Erbringen möglichst optimal anzubinden.

- ➔ Hellwies Weiher – Mühlenbach Erbringen: Ausbau der Strecke zu Geh- und Radweg asphaltiert
- ➔ Hellwies Weiher – Mühlenbach Erbringen: Neubau der kleinen Brücke über den Mühlbach



## Erbringen

### 57) Anschluss Mühlenbach - Zum Bach

Die drei folgenden Maßnahmen sind die in der vorigen Maßnahme angesprochenen Varianten zur Fortsetzung der Verbindung Honzrath – Erbringen auf der Gemarkung Erbringens. Die favorisierte Variante ist diese, welche entlang des Waldes auf dem Wiesenweg Richtung Norden führt, bis dort das südliche Ende der Straße Am Bach erreicht wird. Dieser Abschnitt wäre ebenfalls zu asphaltieren.

- ➔ Brücke Mühlenbach – Zum Bach, Erbringen: Ausbau zu Geh- und Radweg, asphaltiert



### 58) Anschluss Mühlenbach – Erbringer Str.

Eine Variante könnte hierbei das vorzeitige Abknicken der Verbindung zur Erbringer Straße darstellen. Aus Sicht der Gutachter wird dies allerdings eher als Ergänzung gesehen. Dabei ist zu klären, ob die Führung an der Pferdekoppel vorbei und über das private Grundstück an der Erbringer Straße überhaupt möglich ist. Wenn ja, wäre der bestehende Wiesenweg bis dahin auszubauen. Aufgrund der nicht allzu großen Verbindungsfunktion dieses Abschnittes kann dies mit einer wassergebundenen Decke erfolgen.

- ➔ Mühlenbach – Erbringer Str.: Ausbau der Strecke zu Geh- und Radweg, wassergebunden



## 59) Anschluss Sportplatz

Eine Alternative zur Parallele am Mühlenbach ist die Weiterführung bis zum Sportplatz von Erbringen. Dort würde man an der Straße Zur Nachtwacht bzw. Auf der Heide anschließen. Der große Nachteil dieser Strecke liegt in seiner Umwegigkeit weiter nach Erbringen hinein. Zum Erreichen des Wohngebietes Auf der Heide ist dieser Weg trotzdem wichtig und sollte entsprechend ausgebaut werden.

- ➔ Waldweg – Erbringer Sportplatz: Ausbau der Strecke zu Geh- und Radweg, asphaltiert

## 60) Verbindungsweg Zur Nachtwacht

Die vorherige Maßnahme schließt mit einem kurzen Verbindungsweg an die Straße Zur Nachtwacht an. Hier sollte der Poller entfernt werden, da er zum einen übersehen werden kann und somit eine Sturzgefahr bildet und zum anderen mit Fahrradanhänger schwer zu passieren ist.

- ➔ Sportplatz – Zur Nachtwacht: Entfernung des Pollers und Ausweisung als Geh- und Radweg



## 61) Verbindungsweg Heidebach

Ähnlich wie der Verbindungsweg Zur Nachtwacht ist auch der Weg von der Nachtwacht Richtung Erbringen über den Heidebach hinweg eine kleine, aber interessante Verbindung. Aktuell ist der Weg als gemeinsamer Geh- und Radweg zu schmal und sollte, soweit möglich, verbreitert werden. Darüber hinaus ist der Belag zu verbessern. Hierzu ist der Weg möglicherweise zu asphaltieren. Sollten die Pfützen und tiefen Rillen bei Nässe auch mit einer wassergebundenen Decke beseitigt werden können, wäre das ausreichend und ggf. zu bevorzugen. Denn mit einer wassergebundenen Decke würde der Weg eher den Charakter eines Spazierweges behalten, was im Hinblick auf den Radverkehrsbedarf durchaus in Ordnung ist.

- ➔ Zur Nachtwacht – Auf der Heide: Verbreiterung des Weges und Verbesserung des Belags, bevorzugt wassergebunden, notfalls asphaltiert



#### 62) Auf der Heide

Die Verlängerung der Straße auf der Heide führt zunächst hinauf auf die Höhe. Dort erreicht man die Straße Zur Hellwies Richtung Reimsbach. Der Weg ist grundsätzlich gut befahrbar. Es sollte aber der Belag saniert werden.

➔ Auf der Heide – Zur Hellwies: Sanierung des Belages



#### 63) Erbringen Im Dampen

Von Erbringen aus kann man über die Straße Im Dampen hinaus gut nach Reimsbach weiterfahren. Dabei wurde während der Befahrung vor Ort überlegt, ob die Parkplatzsituation im Umfeld der Gärtnerei problematisch sein könnte. Grundsätzlich kann hier baulich geprüft werden, ob die Parkmöglichkeiten entlang der Straße im Dampen durch kleinere, bauliche Veränderungen erweitert werden könnten. Somit würde der ruhende Verkehr nicht mehr dem Radverkehr im Wege stehen. Dies gilt auch für Kraftfahrzeuge, die sich auf der Straße gegenseitig im Weg stehen und nicht mehr vorankommen.

➔ Im Dampen, Umfeld der Gärtnerei: Prüfung zur Schaffung weiterer Parkmöglichkeiten mit geringem Aufwand



#### 64) Wanderweg Im Dampen – Mühlenbach

Kurz hinter der Gärtnerei zweigt der nächste Weg nach links zum nördlichen Teil Erbringens und weiter Richtung Hargarten ab. Dieser Weg ist nicht asphaltiert, bildet aber das letzte Stück der langen Süd-Nordverbindung parallel zu den Ortsdurchfahrten. Bis zur Erbringer Straße sollte er deshalb asphaltiert werden. Für den weiteren Verlauf durch den Wald nach Reimsbach wird vorgeschlagen, die wassergebundene Decke zu belassen. Der Radverkehr kann hier bevorzugt über die Verlängerung der Straße im Dampen fahren (siehe Maßnahme 84).

➔ Im Dampen - Erbringer Straße: Ausbau zu Geh- und Radweg inkl. Asphaltierung



## 65) Erbringer Str.

Auf der Erbringer Straße fehlen wie zuvor die nötigen Breiten, um mehr als einseitige, alternierende Schutzstreifen zu markieren. Es wird daher vorgeschlagen, von Süden kommend am Ortseingang auf der östlichen Seite anzufangen. Mit insgesamt drei weiteren Abschnitten und dem T 30-Abschnitt in der Mitte wird das nördliche Ende von Erbringen erreicht.

- ➔ Südl. Ortseingang – Zum Bach: Markierung einseitiger Schutzstreifen östl. Seite
- ➔ Zum Bach – T 30-Abschnitt: Markierung einseitiger Schutzstreifen westl. Seite
- ➔ T 30-Abschnitt – Erbringer Str. Nr. 74: Markierung einseitiger Schutzstreifen östl. Seite
- ➔ Erbringer Str. Nr. 74 – nördl. Ortsausgang: Markierung einseitiger Schutzstreifen westl. Seite



## 66) Erbringen nördlicher Ortseingang

Vom nördlichen Ortsausgang Erbringens sind es nur knapp 200 Meter bis zur Hargarter Kehr. Von dort kommend, gibt es einen straßenbegleitenden Zweirichtungs-Geh- und Radweg auf der westlichen Seite. Dieser sollte regelkonform, also mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, ausgebaut werden. Zusätzlich sollte überlegt werden, die Bushaltestelle neu zu gestalten und die Busse mit einem neuen Buscap auf der Fahrbahn halten zu lassen. So könnte der Radverkehr ungestörter passieren und würde seinerseits die Wartenden nicht stören. Das Belassen der Busse auf der Fahrbahn hätte den weiteren Vorteil, dass hierdurch der Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn eingebremst wird und später der Bus nicht im Stau der kurz vorher passierenden Pkw stehen kann. Da der Weg zur Hargarter Kehr einseitig bleiben wird, ist am Ortseingang zusätzlich eine Querungshilfe zu installieren. Es wird zudem empfohlen, den Weg bis zur Hargarter Kehr von Erbringen kommend nicht benutzungspflichtig zu machen. Geübte Radler fahren problemlos auf der Fahrbahn bis zum Abzweig der Hargarter Straße und folgen dieser nach Hergarten oder fahren von dort auf dem straßenbegleitenden Radweg nach Reimsbach weiter. Auch weil am Anfang dieses Radwegs eine viel zu schmale Brücke zu befahren ist (s. Maßnahme 69), sollte den Radlern hier die freie Routenwahl ermöglicht werden.

- ➔ Erbringen Ortsausgang – Hargarter Kehr: regelkonformer Ausbau bestehender Radweg
- ➔ Erbringen Ortsausgang: Einrichtung einer Querungshilfe





## Hergarten

### 67) Hargarter Kehr

Die Kreuzung der L 156 (Erbringer Str.) und der L 370 (Hargarter Str.) wird vor Ort auch „Hargarter Kehr“ genannt. Sie ist derzeit nur bedingt fahrradfreundlich. Insgesamt ist die Situation über den Radverkehr hinaus zu betrachten, weil die Führungsform der L 156 recht hohe Kfz-Geschwindigkeiten in diesem Abschnitt ermöglicht, obwohl sich der Ortseingang von Erbringen quasi unmittelbar an diesen Kreuzungsbereich anschließt. Auch das Einbiegen des Kfz-Verkehrs von der Hargarter Straße auf die L 156 nach Erbringen kann, die Vorfahrtsregelung außer Acht gelassen, fast ohne Geschwindigkeitsreduzierung erfolgen. Beim Abbiegen, von Reimsbach kommend in die Hargarter Straße, muss der Kfz-Verkehr zwar stärker abbremsen, kann diesen Abschnitt aber dennoch zügig befahren. Erschwert wird die Situation zusätzlich durch die in diesem Kreuzungsbereich weiträumig angeordneten Bushaltestellen. Diese befinden sich zur Ermöglichung des Umsteigens von einer auf die andere Linie (insbesondere im Schülerverkehr) am Ortseingang von Erbringen und am Anfang der Hargarter Straße kurz hinter der Hargarter Kehr. Der Radverkehrsführung erfolgt derzeit über den bestehenden Weg auf der westlichen Seite der Erbringer Straße. Eine früher evtl. vorhandene Benutzungspflicht gibt es nicht. Diese dürfte auch nicht angeordnet werden, weil der Teil zu schmal ist. Dies gilt insbesondere für den Wegeabschnitt entlang der Kreuzung Richtung Hergarten und, über die Kreuzung (L 370) hinweg, weiter nach Reimsbach.

Um den derzeit möglichen, hohen Geschwindigkeiten entgegenzuwirken, wäre die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes die sinnvollste Möglichkeit. Hierbei sollte der Weg entlang der Erbringer Straße bis zur Hargarter Straße regelkonform ausgebaut werden. Gleiches gilt für den Radweg weiter Richtung Reimsbach. Um den Kreisverkehr herum würde dementsprechend eine einseitige Führung des Geh- und Radweges in abgesetzter Form erfolgen. Die Führung würde sich also nicht wesentlich ändern, durch die geringeren Geschwindigkeiten aber sicherer werden.

- ➔ Kreuzung L 156 und L 370: Einrichtung eines kleinen Kreisverkehrs
- ➔ Kreuzung L 156 und L 370: Ausbau einseitiger Zweirichtungsgeh- und Radweg im Seitenraum





## 68) Hargarter Str.

Die Hargarter Straße ist im Rahmen des Radverkehrskonzeptes in engem Zusammenhang mit der Hargarter Kehrl (M67) zu betrachten. So liegt auch sie im südlichen Teil noch außerorts. Deshalb dürfen hier keine Schutzstreifen markiert werden. Auf der westlichen Seite befindet sich bereits ein breiter Fußweg. Dieser sollte bis zur Einmündung der Brückenstraße verbreitert werden. Auf Höhe der Bushaltestelle sollte er zudem um das Bushäuschen außenherum geführt werden. Hierdurch können Konflikte mit Wartenden an der Haltestelle vermieden werden. Unmittelbar an der Einmündung der Brückenstraße muss ggf. der Stromkasten versetzt werden. Außerdem ist die Böschung in der Ecke der Kreuzung mit Hilfe einer kleinen Stützmauer zurückzubauen, damit mehr Platz auf dieser Ecke zur Verfügung steht. Auf der östlichen Seite besteht bereits ein Gehweg, auf den man von Reimsbach kommend geführt wird. Eine Einfädelung für den Radverkehr ist nicht vorhanden. Problematisch sind auch hier die beengten Platzverhältnisse. Zudem sind auch die Sichtbeziehungen durch den anstehenden Bewuchs unterbrochen. Es wird daher vorgeschlagen, auf dieser Ecke einen schmalen Streifen von etwa 2 – 3 Metern bis zur Bushaltestelle vom privaten Grundstück zu erwerben. Damit kann der hier beginnende Fußweg Richtung Hargarten verbreitert und die Einsehbarkeit verbessert werden. Darüber hinaus sollte nach Errichtung des Kreisverkehrs überprüft werden, ob die Haltestelle in Richtung Hargarten auf die Fahrbahn verlegt werden kann. Dadurch könnte der Radverkehr auf dem bestehenden Bordsteinradweg weiter Richtung Brückenstraße geführt werden. Der Kfz-Verkehr würde im Zuge dessen zusätzlich verlangsamt. Bei dieser Lösung ist allerdings darauf zu achten, dass zwischen Kreisverkehr und Haltestelle genug Aufstelllänge verbleibt, damit wartende Kfz den Kreisverkehr nicht blockieren. Alternativ könne ein etwas längerer Streifen der Weide erworben werden, um den Weg noch um die Bushaltestelle herum zu führen. Ist dies nicht möglich, verbliebe nur, den Radverkehr, von Reimsbach kommend, auf die westliche Seite der Hargarter Straße zu führen. Dies ist für alle Richtung Brückenstraße akzeptabel. Für den Radverkehr in Richtung Rissenthaler Straße bedeutet dies jedoch eine unnötige, doppelte Querung der Hargarter Straße, weshalb eine solche Variante nach Möglichkeit zu vermeiden ist. Sollte die östliche Führung möglich sein, ist eine Querung auf Höhe der Brückenstraße zu installieren, die allerdings als unproblematisch eingestuft werden kann.

- ➔ L 15 – Brückenstraße: Verbreiterung westl. Weg, mit Führung außen um Stromhäuschen herum
- ➔ Westl. Seite Hargarter Str./Ecke Brückenstraße: Versatz des Stromkastens und Einbau einer Stützmauer
- ➔ L 15 – Brückenstraße: Verbreiterung östl. Weg durch Geländeerwerb
- ➔ L 15 – Brückenstraße: Versatz der Haltestelle auf Fahrbahn und Verbreiterung westl. Weg





## 69) Hargarten - Reimsbach L 156

Von Hargarten kommend gibt es einen einseitigen Radweg Richtung Reimsbach neben der L 156. Im ersten Abschnitt besteht der „Radweg“ jedoch nur aus einem etwas breiteren Seitenstreifen. Der Weg ist hier dringend regelkonform auszubauen. Dies gilt insbesondere für die vom Radverkehr in beide Richtungen zu befahrende, viel zu schmale Brücke über den Hargarter Bach.

Unabhängig davon sollte die Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn auf 50 km/h gesenkt werden. In Anbetracht der Kreuzung und des kurz dahinter befindlichen Ortseingangs von Erbringen erscheint dies auch für den Kfz-Verkehr die sinnvollere Lösung zu sein. Der Zeitverlust auf den 200 Metern zwischen 70 und 50 km/h beträgt knapp 5 Sekunden und ist gegenüber dem Sicherheitsaspekt nicht relevant.

- ➔ Hargarter Kehr – offizieller Radweganfang Rtg. Reimsbach: regelkonformer Ausbau zu Zweirichtungsgeh- und Radweg außerorts
- ➔ Hargarter Kehr – offizieller Radweganfang Rtg. Reimsbach: regelkonformer Ausbau der Brücke über den Hargarter Bach



## 70) Brückenstraße

Wer in Hargarten die Hargarter Straße vermeiden möchte, kann hierzu die Brückenstraße nutzen. Hier ist bereits Tempo 30 angeordnet. Zur Verdeutlichung sollten die Piktogramme insbesondere am westlichen Ende erneuert und die Straße entsprechend ausgeschildert werden.

- ➔ westl. Ende Brückenstr.: Auffrischung der Markierungen
- ➔ westl. Ende Brückenstr.: Ausschilderung T 30



## 71) Rissenthaler Str.

Die Rissenthaler Straße führt durch den nordöstlichen Teil Hargartens zum entsprechenden Nachbarort. Sie weist dabei keinerlei Anstiege auf, weshalb sie gegenüber den Waldwegverbindungen um Hargarten und Rissenthal herum auch für den Radverkehr sehr attraktiv ist. Sie sollte deshalb mit einem einseitigen Schutzstreifen ausgestattet werden. Im ersten Teil, von der Hargarter Straße weg, wäre hierzu zu prüfen, ob der westliche Bordstein entlang der Mauer entfernt werden kann, um diese Fläche in die Fahrbahn zu integrieren und als Schutzstreifen auszuweisen. Fußgängerinnen und Fußgänger können und werden vermutlich bereits fast ausschließlich die Fußwege auf der östlichen Seite nutzen, da hier die Bebauung anliegt. Auch im weiteren Verlauf wäre etwas zusätzlicher Platz im Seitenraum in Anspruch zu nehmen, bis die Bebauung auf der westlichen Seite beginnt.

Zwischen den beiden Orten sollte geprüft werden, ob der Seitenstreifen auf der östlichen Seite regelkonform ausgebaut werden kann. Möglicherweise wird er auch nur etwas verbreitert und der Radverkehr mittels Leitplanke zur Fahrbahn hin abgesichert. In Folge dessen wäre eine Querungshilfe am Ortsausgang einzurichten.

Die komplette Maßnahme 71 im Zuge der Rissenthaler Straße wird nur mit erhöhtem Aufwand zu realisieren sein, weshalb dem Vorhaben eine geringere Priorität aufgrund der noch geringen Radverkehrsmengen eingeräumt werden sollte.

- ➔ Hargarter Straße – Ortsausgang: Ausbau und Markierung Schutzstreifen westl. Seite
- ➔ Ortsausgang: Einrichtung einer Querungshilfe

➔ Hargarten - Rissenthal: Ausbau Seitenstreifen inkl. Leitplanke als Absicherung



## 72) Waldweg Am Stederwald

Der Straße am Stederwald den Berg hinauf folgt ein Feldweg mit einer wassergebundene Decke auf einem kurzen Abschnitt. Im weiteren Verlauf trifft dieser Weg auf einen bereits asphaltierten Wirtschaftsweg, der auf die Höhe hinaufführt. Da die Verbindung im Tal nach Rissenthal (s. M 71) schwer umzusetzen ist, kommt dieser Verbindung eine größere Bedeutung zu. Dies gilt auch, weil Rimlingen und Bachem von der Höhe aus gut zu erreichen sind. Ebenso geht es von dort nach Losheim weiter. Die Strecke über den Kalkofen ist dabei nur bedingt eine geeignete Alternative.

➔ Ausbaus des bisher nicht asphaltierten Abschnitts



## 73) Hargarten – L 370 - Bachem

Über die Hargarter Straße kommt man mit einer moderaten Steigung am Kalkofen vorbei etwas weiter westlich auf die Höhe zur L 370 hinauf. Auf der anderen Seite führt ein bestehender Weg den Berg hinab nach Bachem. Dieser Weg ist zunächst asphaltiert. Im weiteren Verlauf ist es nur noch ein Waldweg mit einer teilweise kaum befahrbaren Oberfläche. Der Weg stellt eine sehr attraktive Radverbindung nach Bachem dar und sollte ausgebaut werden. Dabei sollte die Strecke aufgrund des Gefälles durchgehend asphaltiert werden. Der Streckenabschnitt auf Hargarter Gemarkung beläuft sich auf etwa 700 m, wovon die bereits asphaltierte Strecke etwa die Hälfte ausmacht.

➔ L 370 – Bachem: Sanierung des Belages der bereits asphaltierten Strecke

➔ L 370 – Bachem: Ausbau zu Geh- und Radweg, asphaltiert







#### 74) Rimlingen Im Dell

Auf die gleiche Höhe nördl. von Hargarten führt auch ein Weg von Rimlingen hinauf. Dieser ist anfangs asphaltiert und im oberen Teil mit einer wassergebundenen Decke zu versehen. Der Weg sollte saniert und asphaltiert werden. Im weiteren Verlauf kann die Strecke nach Losheim hin genutzt werden (s. M 75), was auch für die Hargarter gilt, die über den Stederwald hinaufkommen. Da die Strecke nicht auf der Gemarkung von Beckingen liegt, wird die Priorität entsprechend nachrangig eingeordnet.

➔ Rimlingen Im Dell – Höhe nördlich Hargarten: Asphaltierung des fehlenden Abschnitts



## 75) Rissenthal - Feldweg Rtg. Losheim

Auf der Höhe führt oberhalb Rimlingens ein in Teilen asphaltierter Wirtschaftsweg Richtung Losheim. Auch hier sollte der fehlende Abschnitt ausgebaut werden. Bezüglich der Priorität gilt hier das gleiche, wie für die vorherige Maßnahme. In weiterer Zukunft sollte geprüft werden, ob aus dem Stederwald heraus, am Waldrand entlang, ein neuer Weg direkt über die Felder zum Weg nach Losheim gebaut werden sollte. Dies würde die Strecke um rund 1,5 km abkürzen und wäre dann eine attraktive Verbindung sehr gerader Richtung Norden und nach Losheim, bei der man nicht über Rissenthal und die L 377 dahinter hinaufmüsste.

- Rimlingen Im Dell – Höhe nördl. Hargarten Rtg. Losheim: Asphaltierung des fehlenden Abschnitts



## Reimsbach

### 76) Rissenthal – Losheim L 377

Von Oppen aus führt die Losheimer Straße auf die Höhe und oberhalb Rissenthals weiter Richtung Losheim. Bevor der Weg auf die L 377 stößt, sollte ein neuer Weg ansetzen, der zumindest das erste Stück Richtung Losheim und den Abzweig nach Wahlen erreicht. So können Oppen und Reimsbach zukünftig Wahlen ohne Kfz-Verkehr erreichen. Da die Strecke nicht auf der Gemarkung von Beckingen liegt, wird die Priorität entsprechend nachrangig eingeordnet.

➔ L 377 - Abzweig Wahlener Str.: Neubau straßenbegleitender Geh- und Radweg, asphaltiert



### 77) Reimsbach - Rissenthal – Losheim

Um die in der vorgenannten Maßnahme angesprochene Höhenverbindung Richtung Norden zu erreichen, sollte in der Verlängerung der Losheimer Straße, von Oppen aus, der Belag saniert werden. Der nördlichste Abschnitt verläuft im Wald vom Abzweig nach Rissenthal (Im Friedelchen) bis hinauf auf die Höhe. Der Abschnitt bis zum Waldrand hat massive Belagsschäden, die den Radverkehr insbesondere bei der Abfahrt gefährden. Im weiteren Verlauf ist der Belag noch relativ gut erhalten und muss nur punktuell ausgebessert werden.

➔ Im Friedelchen – Waldrand: Sanierung des Belags auf komplettem Streckenabschnitt

➔ Waldrand – L 377: punktuelle Ausbesserung des Belags



## 78) Rissenthal, Im Friedelchen

Von Rissenthal führt die Straße Im Friedelchen auf die Höhe hinauf. Oben kommt man über die Losheimer Straße nach Oppen (s. M 98) oder biegt vorher über einen Feldweg nach Reimsbach zum Sportplatz ab (s. M 79). Die Straße ist neu saniert, aber nur für landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. Die Freigabe für den Radverkehr sollte ergänzt werden. Im oberen Teil ist der Belag auf den letzten 100 m noch schadhaft und sollte saniert werden.

- ➔ Im Friedelchen – Losheimer Str.: Ausbesserung des Belags
- ➔ Im Friedelchen – Losheimer Str.: Freigabe für den Radverkehr



## 79) Waldweg Sportplatz

Die Fortsetzung der Verbindung von Rissenthal nach Reimsbach hinein ist von der Losheimer Straße über einen bisher nicht ausgebauten Feldweg möglich. Dieser mündet bisher am Sportplatz als Trampelpfad in die Straße Auf der Alm. Der Weg sollte zu einem Geh- und Radweg ausgebaut werden, da er eine gute Verbindung für Reimsbach nach Norden und Losheim (7 km) bietet. Die Führung über die Straße wäre rund 2,5 km länger. Aufgrund des hohen Aufwandes wird diese Maßnahme zunächst in die zweite Priorität eingestuft.

- ➔ Auf der Alm – Losheimer Str.: Ausbau zu Geh- und Radweg asphaltiert



## 80) Reimsbach Fußweg westl. Grundschule

In Reimsbach gibt es einige kleinere Verbindungen, die für den Radverkehr verbessert werden sollten. Eine davon ist der Fußweg zwischen Friedhof und Grundschule. Er bindet sowohl die Grundschule als auch den Kindergarten an. Es ist folglich eine wichtige Verbindung für die Kinder, um nicht über die Kriegerfriedhofstraße fahren zu müssen. Hier steht ein Drängelgitter, welches durch einen hohen Pfosten ersetzt werden sollte.

➔ Andreasstr. – Zur Plätsch: Drängelgitter durch Pfosten ersetzen



## 81) Reimsbach Zur Plätsch

Der Fußweg aus der vorherigen Maßnahme mündet in seinem weiteren Verlauf in die Straße Zur Plätsch. Diese ist als Einbahnstraße in Richtung Westen ausgewiesen. Sie sollte für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden, damit, wie vorab beschrieben, der Umweg über die Kriegerfriedhofstraße entfällt. Zur Absicherung der Maßnahme sollte die Straße zur Plätsch vom Fußweg bis zur Kriegerfriedhofstraße als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Die Maßnahme wäre langfristig auch baulich entsprechend zu unterstützen.

- ➔ Fußweg – Kriegerfriedhofstraße: Freigabe Radverkehr in Gegenrichtung
- ➔ Fußweg – Kriegerfriedhofstraße: Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich
- ➔ Fußweg – Kriegerfriedhofstr.: langfristig baul. Unterstützung des Verkehrsberuhigten Bereichs



## 82) Reimsbacher Str.

Die Reimsbacher Straße ist die zentrale Ortsdurchfahrt mit einer Länge von knapp 1,6 km vom westl. Ortseingang bis nach Oppen. Wie in den anderen Ortsteilen auch ist die Fahrbahn für eine beidseitige Radverkehrsanlage nicht breit genug. Es werden daher einseitige, alternierende Schutzstreifen vorgesehen. Am westlichen Ortseingang sollte eine Querungshilfe installiert werden, um die Querung zum und vom Radweg abzusichern. Darüber hinaus würde dies die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs in den Ort hinein verringern.

- ➔ Westl. Ortseingang – Zur Plätsch: einseitiger Schutzstreifen, südl. Seite
- ➔ Zur Plätsch – Kapellenstr.: einseitiger Schutzstreifen, nördl. Seite
- ➔ Kapellenstr. – Oppen: einseitiger Schutzstreifen, südl. Seite
- ➔ Westl. Ortseingang: Einbau einer Querungshilfe



## 83) Sportplatz – Oppen In d. Fußkaul

Am Nordrand von Reimsbach und Oppen besteht ein Verbindungsweg vom Sportplatz zur Fußkaul in Oppen. Dieser Weg hat bisher eine wassergebundene Decke und sollte auch aufgrund seines Gefälles asphaltiert werden, da er eine wichtige Verbindungsfunktion unabhängig der Reimsbacher Straße übernehmen kann. Der südlich, entlang der privaten Grundstücke parallel verlaufende Weg kann als Spazierweg wassergebunden bleiben.

- ➔ Sportplatz – In d. Fußkaul: asphaltieren



## 84) Straße bzw. Wirtschaftsweg Dampen

Von der Gärtnerei in Erbringen aus erreicht man Reimsbach in direkter Linie über eine kleine Straße aus (Im Dampen). Die Strecke ist 1,2 km lang und die Geschwindigkeit bereits auf 30 km/h begrenzt. Der Charakter der Strecke entspricht jedoch vielmehr der eines Wirtschaftsweges. Aufgrund der Geschwindigkeitsbeschränkung ist die Strecke für den Kfz-Verkehr bereits jetzt nur wenig attraktiv. Es ist allerdings zu befürchten, dass diese Geschwindigkeit aufgrund der guten Befahrbarkeit häufig nicht eingehalten wird. In Verbindung mit der angesprochenen Streckencharakteristik kann dies für Radelnde und Spazierengehende sehr gefährlich sein. Es wird daher vorgeschlagen, diese Verbindung als Straße zu entwiden und zukünftig nur noch als Wirtschaftsweg auszuweisen, der für den Kfz-Verkehr gesperrt und für den Radverkehr freigegeben ist. Diese Einschränkung ist für den Kfz-Verkehr problemlos, da er über die gut ausgebaute L 156 genauso schnell in Erbringen ist. Je nach exaktem Startort ist man über die L 156 sogar schneller.

Als ergänzende Maßnahmen sollten zum einen die auf der Reimsbacher Seite zur Verkehrsberuhigung angebrachte Bodenschwelle entfernt werden. Alternativ könnte Sie durch ein Berliner Kissen ersetzt werden, welches vom Radverkehr auf beiden Seiten umfahren werden kann. Zum anderen ist am Ende der Strecke vor dem Ortseingang nach Erbringen der Belag auf den letzten 200 m zu sanieren.

- ➔ Unter den Buchen - Im Dampen: Umwidmung der Straße zum Wirtschaftsweg mit Freigabe für den Radverkehr
- ➔ Unter den Buchen: Entfernung der Bodenschwelle
- ➔ Im Dampen, Erbringen: Sanierung des Belages



## 85) Kapellenstr. – Reimsbacher Hof

Auch im Süden von Reimsbach sollte die in der Kapellenstraße auf Höhe des Gasthauses Reimsbacher Hof befindliche und als Verkehrsberuhigung gedachte Bodenschwelle saniert und umgebaut werden. So sollte sie ähnlich eines Berliner Kissens dem Radverkehr die Möglichkeit geben, auf beiden Seiten ohne Schwelle zu passieren. Zudem ist die Farbe soweit abgeblättert, dass die Schwelle selbst kaum noch zu erkennen ist.

➔ Kapellenstraße, Höhe Reimsbacher Hof: Entfernung der Bodenschwelle



## 86) Im Rohr - Reimsbacher Hof

Eine weitere Anbindungsmöglichkeit für Reimsbach Richtung Süden besteht über die Straße Im Rohr und den daran anschließenden Waldweg zum Gestüt Reimsbacher Hof. Darüber hinaus kommt man gut nach Schmelz weiter. Die Strecke hat bisher keinen alltagstauglichen Belag und sollte asphaltiert werden. Da es östlich von diesem Weg noch eine Alternative zum Reimsbacher Hof gibt, kann mit dieser abgewogen werden, welche letztendlich realisiert wird. Dabei sollten auch die Belange der Reiterinnen und Reiter berücksichtigt werden. Ggf. ist neben der asphaltierten Trasse ein begleitender Streifen mit einer wassergebundenen Oberfläche für die Reitenden zu belassen.

➔ Im Rohr – Reimsbacher Hof: Ausbau zu Geh- und Radweg, asphaltiert

➔ Im Rohr – Reimsbacher Hof: ggf. Beibehaltung wassergebundener Seitenstreifen







#### 87) Rübengarten - Reimsbacher Hof

Die in der vorigen Maßnahme angesprochene Streckenalternative Richtung Süden startet im Rübengarten und führt ebenfalls über einen Waldweg zum Gestüt Reimsbacher Hof. Die Strecke ist im ersten Teil bereits asphaltiert. Hier wäre der Belag lediglich punktuell nachzubessern. Allerdings ist der auszubauende Teil aufwändiger, da hier teilweise keine Trasse im weiteren Verlauf vorhanden ist, die genutzt werden kann. Deshalb wird die Alternative über die Straße Im Rohr bevorzugt. Die Verbindung vom Rübengarten aus könnte bei Bedarf ggf. später in gleicher Weise ausgebaut werden, wie Maßnahme 86 und wird daher in die zweite Prioritätsstufe eingeordnet.

- ➔ Rübengarten – Reimsbacher Hof: Ausbau zu Geh- und Radweg, asphaltiert
- ➔ Rübengarten – Reimsbacher Hof: ggf. Beibehaltung wassergebundener Seitenstreifens



## 88) Rübengarten – Oppen Mackenbach

Vom Rübengarten aus kommt man über einen Feldweg auch nach Oppen hinüber. Dieser Weg ist die südliche Alternative zur Ortdurchfahrt. Die Trasse ist grundsätzlich in Ordnung, hat aber Schwächen im Belag. Der Weg sollte daher asphaltiert werden.

➔ Rübengarten – Mackenbach, Oppen: Ausbau zu Geh- und Radweg, asphaltiert



## Oppen

### 89) St. Florian-Str. – Schmelz

Oppen ist der nordöstlichste Ortsteil von Beckingen und hat als nächste Nachbarn Wahlen, Nunkirchen, Michelbach und Schmelz. Um nach Schmelz zu gelangen, bieten sich zwei Varianten an. Die erste Möglichkeit führt über die St. Florian-Straße bis zum Wald. Von dort geht es über Waldwege hinauf, bis man die Höhe etwa bei der Stromtrasse erreicht. Oben gibt es den Anschluss an ein bestehendes Wegenetz nach Hüttersdorf und Schmelz. Auf der Strecke im Wald sind bisher Wegetrassen nicht auf der ganzen Länge vorhanden bzw. die vorhandenen sind recht umwegig und winklig. Die Führung des Radverkehrs wäre dementsprechend suboptimal und der Ausbauaufwand sehr hoch. Diese Variante wird daher gegenüber der folgenden als die B-Variante eingestuft.

➔ St. Florian-Str. – Höhenweg Schmelz: Aus- und Neubau zu Geh- Radweg, asphaltiert



### 90) Wiesenstraße – Schmelz

Über die Wiesenstraße kommt man ebenfalls an den Waldrand und dort auf einen bestehenden Weg, der den Berg in einem leichten Bogen hinaufführt. Dieser Weg schließt es etwas nördlicher an das Wegenetz auf der Höhe an. Gegenüber der St. Florian-Str. ist die Verlängerung der Wiesenstr. jedoch mit ihrem relativ geradlinigen Verlauf deutlich besser zu befahren. Auch der Ausbauaufwand ist deutlich geringer einzustufen, da bereits eine durchgehende Trasse vorhanden ist. Die auszubauende Strecke ist in etwa gleichlang. Im Vergleich zur St. Florian-Str. ist die Führung über die Wiesenstr. die A-Variante.

➔ Wiesenstraße – Höhenweg Schmelz: Ausbau zu Geh- Radweg, asphaltiert



## 91) „Höhenweg“ Schmelz – Nunkirchen L 156

Auf der Höhe Richtung Schmelz angelangt, gibt es einen sehr langen und geradlinigen Weg von Hüttersdorf, an Schmelz vorbei, Richtung Nunkirchen und Wahlen. Dieser Weg ist gut befahrbar, aber nicht alltagstauglich ausgebaut. Er sollte daher ebenfalls, in Ergänzung zur vorherigen Maßnahme, von der Einmündung der Wiesenstraße bis zu den bereits asphaltierten Wegeabschnitten nach Schmelz und Hüttersdorf asphaltiert werden. (Dieser Abschnitt wurde als eigene Maßnahme definiert, weil sie auch für die Nachbargemeinden sinnvoll ist und auf deren Gebiet liegt.)

➔ Wiesenstraße – Wegekreuz Schmelz/Hüttersdorf: Ausbau zu Geh- Radweg, asphaltiert



## 92) Saarlandradweg L 156 – L 369

Nach Nunkirchen und Wahlen gibt es bereits eine Verbindung mit dem Saarlandradweg. Dieser zweigt von Oppen aus kurz hinter dem Wanderparkplatz von der L 156 ab und führt durch den Wald bis zur L 369. Diese quert er und führt, am Golfplatz entlang, weiter nach Nunkirchen. Problematisch ist hierbei allerdings, dass dieser Weg als Waldweg nicht für den Alltagsverkehr ausgebaut ist.

➔ Wanderparkplatz L 156 – L 369 - Golfplatz: Ausbau zu Geh- Radweg, asphaltiert



## 93) Radweg L 156 Ortsausgang – Abzweig Saarlandradweg

Der Saarlandradweg führt offiziell bereits ab Ortsausgang Oppen über einen Weg im Seitenraum der L156 bis zum Wanderparkplatz. Dieser Weg ist deutlich zu schmal und daher regelkonform auszubauen. Dabei kann ein Kompromiss darin bestehen, dass der Sicherheitstrennstreifen in seiner Breite so belassen wird, wie er ist. Aber der Weg selber sollte nach außen hin verbreitert werden. Darüber hinaus ist der Belag zu sanieren. Die Sanierung der straßenbegleitenden Wege sollte in der Regel stets im Zuge von Fahrbahnsanierungen erfolgen. Am Ortsausgang Oppen ist die Sanierung dringend nötig, da der Belag so schadhaft ist, dass er eine Gefahr darstellt. Sobald der Weg verbreitert und der Belag saniert ist, sollte am Ortsausgang ergänzend eine Querungshilfe eingerichtet werden.

- ➔ Ortsausgang Oppen – Wanderparkplatz L 156: Verbreiterung des Weges
- ➔ Ortsausgang Oppen – Wanderparkplatz L 156: Sanierung des Belages
- ➔ Ortsausgang Oppen: Einrichtung einer Querungshilfe



## 94) Oppener Str.

Die Oppener Straße kann aus Radverkehrssicht in drei Teile untergliedert werden. Der östliche und der westliche Teil haben bisher keine Radverkehrsführung. Im mittleren Teil ist T 30 angeordnet und damit eine Fahrradfreundlichkeit hergestellt. Um dies auch in den beiden anderen Abschnitten zu erreichen, sollten zumindest einseitige Schutzstreifen markiert werden. Für eine beidseitige Markierung reicht, wie bei den anderen Ortsdurchfahrten auch, der Platz auf der Fahrbahn nicht.

- ➔ Sonnenhügel – Beginn T 30-Bereich: Markierung einseitiger Schutzstreifen, südl. Seite
- ➔ Ende T 30-Bereich – Oppener Straße 106: Markierung einseitiger Schutzstreifen, nördl. Seite



## 95) Lücknerstraße – Oppener Str.

Zwischen der Oppener Straße und der Lücknerstraße gibt es einen Fußweg, an dessen unterem Ende (zur Oppener Straße hin) ein Querholm eingebaut wurde. Der Holm ist so gesetzt, dass ein Lastenfahrrad oder ein Fahrradanhänger kaum durchkommen. Zudem ist er relativ niedrig und hat keine reflektierende Farbe. Er sollte dementsprechend durch einen hohen, gut sichtbaren Pfosten ersetzt werden. Sollte der Bedarf gesehen werden, den Radverkehr dort stärker abzubremsen, können auch zwei versetzt stehende Pfosten gesetzt werden, die dennoch eine bessere Durchlässigkeit für den Radverkehr bieten.

➔ Lücknerstraße – Oppener Str.: Ersatz Querholm durch hohen Pfosten



## 96) Zwischen den Gärten – Mühlengärten

Im weiteren Verlauf der Lücknerstraße schließen sich nach Westen hin zunächst die Mühlengärten an. Von diesen geht es weiter zur Straße Zwischen den Gärten. Auf dem gut befahrbaren Weg sollte der Betonkübel aus Sicherheitsgründen durch einen hohen Pfosten ersetzt werden.

➔ Mühlengärten – Zwischen den Gärten: Ersatz Betonkübel durch hohen Pfosten



## 97) Kreuzgarten – Zwischen den Gärten

Analog zur vorherigen Maßnahme sollte auch auf dem weiteren Weg der Betonkübel zum Kreuzgarten hin durch einen hohen Pfosten ersetzt werden.

➔ Zwischen den Gärten - Kreuzgarten: Ersatz Betonkübel durch hohen Pfosten



## 98) Losheimer Straße

Die Losheimer Straße führt aus Oppen heraus, im Wald Richtung Nordwesten, den Berg hinauf. Oben angekommen besteht die Möglichkeit, nach Westen ins Rissenthal abzubiegen (M 78). Richtung Norden führt die Strecke weiter den Berg hinauf Richtung Losheim (M 77). Alle Streckenabschnitte sind bereits asphaltiert. Von Rissenthal kommend wurde der Belag bis auf das oberste Stück bereits saniert. Der Belag hat jedoch mehrere Schäden, die saniert werden müssen. Am dringendsten ist ein, von Oppen aus startend, in der ersten Linkskurve befindlicher Längsriss im Belag. Hier besteht eine hohe Sturzgefahr für Radelnde.

➔ Oppen Ortsausgang– Abzwg. Im Friedelchen, Rissenthal: Sanierung des Belages



## Düppenweiler

### 99) Neuer Radweg Düppenweiler – Richtung Beckingen Manstein – Hauptstraße

Die beiden folgenden Maßnahmen bilden den Anschluss vom neuen Radweg nach Beckingen (M30) nach Düppenweiler hinein. Von Beckingen aus kommend, beginnt dieser Abschnitt an der Bauschutthalde und führt bis zur Hauptstraße auf einem asphaltierten Wirtschaftsweg. Auf Höhe der Bauschutthalde wäre der Weg zu asphaltieren. Der nächste Abschnitt verläuft entlang der Hauptstraße Richtung Düppenweiler. Hier wäre ein neuer, straßenbegleitender Weg zu bauen. Die Seitenwahl hängt auch von der weiteren Führung des Radverkehrs nach Haustadt ab. Für die Verbindung nach Beckingen wäre die südöstliche Seite zu bevorzugen, da damit keine doppelte Querung nötig wäre. Denn im weiteren Verlauf soll eine neue Trasse unmittelbar am Waldrand Richtung Süden bis zum nächsten Feldweg errichtet werden. Nach 250 Metern trifft man am Waldrand auf einen Feldweg, der aus dem Wald herauskommt und nach Düppenweiler hineinführt (Rtg. Fa. Manstein). Eine zweite Möglichkeit wäre, den straßenbegleitenden Weg noch am ersten Feld vorbei zu verlängern und vor der ersten Baumreihe entlang zum Feldweg zu führen. Dies hätte den Vorteil, dass der straßenbegleitende Abschnitt länger ist und die Radelnden, die in den vorderen, westl. Teil Düppenweilers möchten, ohne Umweg über die Hauptstraße weiterfahren. Vom Feldweg aus wird ein neuer Weg vom Ortseingang noch vor der Fa. Manstein über das Feld Richtung Süden vorgeschlagen. Dieser Weg bildet bereits den Übergang zur nächsten Maßnahme.

- ➔ Bauschutthalde: Asphaltierung des Parkplatzes
- ➔ Einmündung Wirtschaftsweg Hauptstraße – Baumreihe Hauptstraße: Neubau straßenbegleitender Radweg
- ➔ Baumreihe Hauptstraße – Feldweg Rtg. Fa. Manstein: Neubau selbstständig geführter Radweg
- ➔ Feldweg - Ortseingang: Ausbau zu Geh- und Radweg, asphaltiert







## 100) Neuer Radweg Düppenweiler – Richtung Beckingen, Pfarrer-Gierend-Straße – Kondeler Bach

Der vorab angesprochen neue Weg vom bestehenden Feldweg soll Richtung Süden bis zum Kondeler Bach geführt werden. An diesem entlang soll es zukünftig weiter bis zur Pfarrer-Gierend-Straße gehen. Mit diesem Weg hätte man nicht nur einen neue, vom Kfz-Verkehr befreite, Verbindung nach Beckingen vervollständigt, sondern auch dem neuen Wohngebiet unterhalb der Hauptstraße eine rückwärtige Fahrraderschließung ermöglicht.

- ➔ Feldweg – Pfarrer-Gierend-Str.: Neubau eines Geh- und Radweges, asphaltiert
- ➔ Pfarrer-Gierend-Str.: Absenkung des Bordsteins



## 101) Düppenweiler – Haustadt Ortsausgang – Friedhofstr.

In Maßnahme 99 wurde bereits die Verbindung Düppenweilers über die Hauptstraße nach Haustadt angesprochen. Der vorgeschlagene straßenbegleitende Radweg ist hierfür von der Einmündung der Friedhofstraße bis zum Ortseingang fortzusetzen. Aus Richtung Haustadt kommend, wäre evtl. die nordwestliche Seite sinnvoll. Da der Weg nach Beckingen aber auf der südöstlichen Seite ansetzt, sollte von Düppenweiler aus, der Weg auf dieser Seite anschließen. Die Anlage von neuen Wegen auf beiden Seiten erscheint aufgrund der Radverkehrsmengen eher unwahrscheinlich.

- Düppenweiler Ortsausgang – neuer Radweg Beckingen: Neubau straßenbegleitender Zweirichtungsgeh- und Radweg, asphaltiert



## 102) Düppenweiler Hauptstraße – Schloßstr. – Dieffler Str.

Am Ortseingang Düppenweiler sollte der baulich getrennte Radweg bis zur Einmündung des Feldweges bei der Fa. Manstein fortgesetzt werden. In Ergänzung ist eine Querungshilfe zu installieren. Im weiteren Verlauf von Hauptstraße, Schloßstraße und Dieffler Straße stehen wiederum nicht genug Flächen zur Verfügung, um beidseitig Radverkehrsanlagen einzurichten. Es sollen daher auch hier die alternierenden, einseitige Schutzstreifen zum Einsatz kommen.

- ➔ Einmündung Feldweg – Pfarrer-Gierend-Straße: einseitiger Schutzstreifen, südöstliche Seite
- ➔ Pfarrer-Gierend-Straße – Hüttersdorfer Str.: einseitiger Schutzstreifen, nördliche Seite
- ➔ Hüttersdorfer Str. – Schloßbergstr. 6: einseitiger Schutzstreifen, westliche Seite
- ➔ Schloßbergstr. 6 - Neustraße: einseitiger Schutzstreifen, südöstliche Seite
- ➔ Neustraße – Dieffler Str. 26: einseitiger Schutzstreifen, westliche Seite
- ➔ Dieffler Str. 26 – Blandine-Merten-Str.: einseitiger Schutzstreifen, südöstliche Seite





### 103) Fußweg Kolpingstr. – Pfarrer-Gierend-Str.

Zwischen Kolpingstraße und Pfarrer-Gierend-Straße verläuft ein Geh- und Radweg. Dieser ist aufgrund seiner Breite und den anstehenden Hecken eher langsam mit dem Rad zu befahren. Die Drängelgitter auf Höhe des Kindergartens sollten durch einen hohen Pfosten ersetzt werden. Zur Absicherung gegenüber dem Parkplatz könnten die beiden Gitter als Zaun in Längsrichtung des Weges zwischen Parkplatz und Weg montiert werden. Somit würde vom Parkplatz keine Störung auf dem Weg erfolgen und vom Weg niemand vorzeitig auf den Parkplatz fahren.

Vom Weg aus in die Pfarrer-Gierend-Straße nach rechts hinein befindet sich zudem ein Poller, der ebenfalls durch einen hohen und damit besser sichtbaren Pfosten ersetzt werden sollte. Der neue Pfosten sollte nicht mehr mitten auf der Strecke stehen, wo er nicht erwartet wird, sondern deutlich weiter Richtung Hauptstraße, an den Anfang des Bereiches, der vom Kfz-Verkehr nicht mehr befahren werden soll.

- ➔ Kolpingstr. – Pfarrer-Gierend-Str.: Versatz der Drängelgitter und Neuinstallation Pfosten
- ➔ Pfarrer-Gierend-Str.: Ersatz des Pollers durch Pfosten an anderer Position



## 104) Am Weiher

Von Düppenweiler nach Haustadt gibt es bereits eine sehr gut befahrbare Verbindung für den Radverkehr. So fährt man über die Straße Im Tal von Düppenweiler weiter über die Straße Am Weiher nach Haustadt. Aufgrund des Gefälles kommt man dabei durchaus auf höhere Geschwindigkeiten. Unterwegs passiert man dabei den Ilenhof. Hier macht die Straße, die bisher nur für Anlieger freigegeben ist, einen leichten Knick. In diesem Knick steht ein Gebüsch und verdeckt die Sicht. Dieses Gebüsch sollte zurückgeschnitten werden, damit die Sichtbeziehung gewährleistet ist und Radelnde bergunter nicht stärker abbremsen müssen.

➔ Höhe Ilenhof: Herstellung der Sichtbeziehung



## 105) Römerstraße

Über die Römerstraße kommt man von der Hauptstraße Richtung L 346. Sie ist mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bereits fahrradfreundlich. Im Übergang zum Verkehrsberuhigten Bereich Auf dem Gehren befinden sich jedoch mehrere Betonkübel als Barrieren. Die Kübel sollten durch einen hohen Pfosten ersetzt werden, damit auch Fahrradanhänger durchpassen.

➔ Römerstr. – Auf dem Gehren: Kübel durch hohen Pfosten ersetzen



## 106) Auf dem Langenfelde

Um von der Hauptstraße zur L 346 zu gelangen, fährt man derzeit durch den verkehrsberuhigten Bereich Auf dem Gehren. Die dort gegebene Schrittgeschwindigkeit ist für den Alltagsradverkehr problematisch. Um diesen Abschnitt zu umgehen, könnte auch der außen um das Wohngebiet herum führende Feldweg ausgebaut werden. Diese Maßnahme würde bei dem derzeitigen Radverkehrsaufkommen allerdings einen unverhältnismäßig hohen Aufwand verursachen. Daher wird diese Maßnahme mit einer niedrigeren Priorität eingestuft. Ein Kompromiss läge ggf. darin, beim Ausbau eine wassergebundene Decke zu wählen und damit einen Spazierweg zu schaffen.

→ Römerstr. – L 346: Ausbau zu Geh- und Radweg, wassergebunden



## 107) Auf dem Hilt

Von Düppenweiler nach Honzrath führt die direkte Verbindung über die L 346. Um diese zu erreichen muss man vom Ortskern die Straße Auf d. Hilt hinauf. Diese ist breit genug, um bergauf einen einseitigen Schutzstreifen zu markieren. Aufgrund des Gefälles und der damit verbundenen hohen Geschwindigkeit des Radverkehrs bergab sollte bergab kein Schutzstreifen markiert werden.

➔ Hauptstraße – Ortsausgang: Markierung einseitiger Schutzstreifen bergauf



## 108) Düppenweiler - Honzrath L 346

Vom Ortsausgang Düppenweilers muss man nach Honzrath zunächst auf der L 346 über die Felder bis zum Waldrand. Für diesen Abschnitt ist im Radverkehrskonzept ein neuer, straßenbegleitender Geh- und Radweg vorgesehen. Welche Seite hierfür letztendlich ausgewählt wird, hängt neben der Frage der Grundstücksverfügbarkeit auch vom jeweiligen Bauaufwand ab. Am Waldrand erreicht man den neu geplanten Radweg aus Maßnahme 51 durch den Wald nach Honzrath hinunter in die Straße Zur Dammheck.

➔ Ortsausgang – Waldrand: Neubau einseitiger Zweirichtungsgeh- und Radweg, asphaltiert





## 109) Düppenweiler – Oppen, Wilscheider Hof

Nach Oppen geht es von Düppenweiler über eine schmale Straße am Wilscheider Hof vorbei. Derzeit ist T 30 auf dieser Straße auf der vollen Länge von 2,2 km angeordnet. Ohne weitere Ortskenntnisse und Beobachtungen oder Messungen stellt sich die Frage der Akzeptanz bei der Anordnung eines solchen Geschwindigkeitslimits auf einer so langen Strecke. Hinzu kommt, dass es eine Außerortsverbindung ist. Die eigene Beobachtung der Gutachter und die Schilderung der Akteure vor Ort ergeben entsprechend auch häufige und deutliche Überschreitungen der angeordneten 30 km/h maximal. Hinzu kommen erhebliche Belagsschäden auf Teilen der Strecke. Unabhängig von anderen Maßnahmen sollten diese beseitigt werden, da ein Ausweichen des Radverkehrs bei Schlaglöchern auf der schmalen Straße besonders gefährlich ist. Grundsätzlich kann auf diese Straße im Rahmen des Radverkehrsnetzes kaum verzichtet werden, da der Weg nach Oppen sonst über erhebliche Umwege führen würde. Eine kleine Entlastung kann erfolgen, indem von Düppenweiler aus zunächst zum Valentinushof geradelt wird und man dahinter links Richtung Westen den Berg hinab zur Straße nach Oppen fährt. Damit hätte man den ersten Teil mit einem kleinen Umweg umfahren.

Um eine höhere Akzeptanz der maximal zulässigen Geschwindigkeit auf der ganzen Länge zu erreichen, sollte geprüft werden, ob die Geschwindigkeitsbegrenzung auf kürzere Abschnitte reduziert werden kann. Dies sollte zur Folge haben, dass die vorgegebene Geschwindigkeit auf den verbleibenden Abschnitten deutlich besser eingehalten wird. Denkbar wäre dementsprechend, den ersten Abschnitt vom Ortsausgang Düppenweiler bis zum Waldanfang und der ersten Kurve auf T 50 zu beschränken. Mit der ersten Kurve und dem Waldanfang folgt der unübersichtlichste Teil bis kurz hinter den Wilscheider Hof. Hier sollte auch zukünftig T 30 angeordnet bleiben. Im weiteren Verlauf bis zum Waldrand könnte die Geschwindigkeit wieder auf T 50 erhöht werden. Da auf der Strecke vom nördlichen Waldrand über die Felder bis nach Oppen gute Sichtbeziehungen gegeben sind, könnte hier ggf. T 70 angeordnet werden. Ergänzend sollte die Überwachung der Einhaltung mittels mobilem Blitzer nach der Anordnung der neuen Tempolimits erfolgen.

- ➔ Düppenweiler – Waldrand, 1. Kurve: Anordnung T 50
- ➔ Waldrand, 1. Kurve – nördlich Wilscheider Hof: Anordnung T 30, wie bisher
- ➔ nördlich Wilscheider Hof nördlicher Waldrand: Anordnung T 50
- ➔ nördlicher Waldrand – Ortseingang Oppen/Schmelzer Str.: Anordnung T 70
- ➔ komplette Strecke: mobile Geschwindigkeitsüberwachung



## 110) Hüttersdorf – Düppenweiler

Die Hüttersdorfer Straße führt mit einigen Bögen den Berg hinauf und im weiteren Verlauf als Düppenweiler Straße durch den Wald nach Schmelz. Von Düppenweiler aus gibt es in der Verlängerung der Lohwiese bereits einen asphaltierten Weg als Alternative, der bis hinauf zur Düppenweiler Straße führt. Dieser Weg sollte saniert und der Belag erneuert werden. Auf dem Berg wäre ein kurzes Stück im Mischverkehr auf der Düppenweiler Straße zu fahren, bevor man an der Sodixhütte in Fahrtrichtung Schmelz links in einen Waldweg abbiegen kann. In Schmelz mündet dieser Weg in die Galgenbergstraße.

- ➔ Lohwiese – Düppenweiler Str.: Sanierung des Weges mit neuem Belag, asphaltiert
- ➔ Düppenweiler Str. Sodixhütte – Galgenbergstr., Schmelz: Ausbau zu Geh- und Radweg, asphaltiert



#### 111) Feldweg Kupferbergwerk, Lohwiese – Piesbacher Straße

Vom vorgenannten Weg in Verlängerung der Lohwiese (M 110) gibt es außerhalb Düppenweilers einen Abzweig zum Kupferbergwerk. Dieser Wiesenweg ist bisher jedoch kaum ausgebaut und bedarf daher eines höheren Ausbausaufwandes. Aufgrund der zu erwartenden geringeren Verkehrsmengen wird er mit einer geringeren Priorität versehen. Da die Nutzung vornehmlich touristisch erfolgen wird, kann ggf. ein wassergebundener Belag gewählt werden.

➔ Lohwiese – Kupferbergwerk: Neubau/Ausbau zu Geh- und Radweg, wassergebunden



#### 112) Düppenweiler Fußweg Dieffler Str. – Blandine-Merten-Straße

Die Blandine-Merten-Straße ist mit einem Fußweg zur Dieffler Str. verbunden. Im unteren Teil ist dort ein Drängelgitter gesetzt, welches einen für Fahrradanhänger zu schmalen Durchlass offen lässt. Das Gitter sollte entsprechend durch einen hohen, gut sichtbaren Pfosten ersetzt werden. Sollte der Bedarf gesehen werden, den Radverkehr dort stärker abzubremsen, können auch zwei versetzt stehende Pfosten gesetzt werden, die dennoch eine bessere Durchlässigkeit für den Radverkehr bieten.

➔ Unteres Wegeende: Ersatz des Drängelgitters durch hohen Pfosten, ggf. 2 Pfosten



## 113) Düppenweiler Friedrich-Ebert-Straße – Kläranlage

In Maßnahme 100 wurde ein neuer Radweg entlang des Kondeler Baches in Richtung Beckingen vorgeschlagen. Um diesen Weg ohne größere Umwege und durch den Ortskern auch von den südöstlichen Wohngebieten Düppenweilers problemlos zu erreichen, soll ein Lückenschluss an der Kläranlage vorbei erfolgen. Hierzu ist ein Stichweg von der Kläranlage über den Bach bis zum neuen Weg zu bauen. Ergänzend dazu sollte auch von der Feldstraße aus, die Erschließung erfolgen. Diese kann jedoch mit einer geringeren Priorität verfolgt werden.

- ➔ Kläranlage – neuer Radweg Kondeler Bach: Neubau Geh- und Radweg inkl. Brücke, asphaltiert
- ➔ Kläranlage – Feldstraße: Neubau Geh- und Radweg, asphaltiert



## 114) Düppenweiler – Nalbach

Von Düppenweiler aus sind Richtung Süden gerade im Alltagsverkehr auf der L 34 nach Dillingen Diefflen und Nalbach besonders viele potenzielle Radlerinnen und Radler zu vermuten, da hier sowohl die Dillinger Hütte als auch die Fordwerke mit zusammen rund 10.000 Arbeitsplätzen erreicht werden können. Vom Ortsausgang Düppenweilers sind diese lediglich 6 bzw. 7 km entfernt. Es wird daher vorgeschlagen, einen straßenbegleitenden Weg im Seitenraum der L 346 zu bauen.

- ➔ Düppenweiler OA – Diefflen: Neubau straßenbegleitender Geh – und Radweg, asphaltiert



## Panoramaweg und Anbindung Merzig

### 115) Panoramaweg

Ortsteilübergreifend soll als vorletzte Maßnahme der Panoramaweg westlich Beckingens angesprochen werden. Über diesen Weg kann man vom Nachbarort Menningen beginnend permanent auf der Höhe entlang bis nach Hargarten und den dortigen Anschlüssen nach Bachem, Rimlingen und Losheim fahren. Dabei gibt es mehrere Möglichkeiten ins Tal nach Haustadt, Honzrath, Erbringen und Hargarten zu gelangen. Die Strecke ist bereits zu großen Teilen asphaltiert und kann entsprechend befahren werden. Einzelne Streckenabschnitte sollten jedoch noch saniert bzw. asphaltiert werden, damit die Befahrung durchgehend störungsfrei erfolgen kann. Obwohl zum Erreichen des Panoramaweges zunächst der Berg erklommen werden muss, sehen die Gutachter hier durchaus ein Potenzial für die weiteren Verbindungen. Dies liegt vor allem daran, dass die Höhe durch die Pedelecs an Schrecken verloren haben und gut zu bewältigen sind. Zum anderen werden mit den Pedelecs auch längere Entfernungen mit dem Rad zurückgelegt, wodurch eine so lange Strecke, wie der Panoramaweg mit rund 4 km an Attraktivität gewinnt. Er ist zudem auf der Höhe gänzlich ohne Kfz-Verkehr zu befahren und zusammen mit der Aussicht sehr attraktiv. Aufgrund der dennoch auch zukünftig nicht allzu großen Verkehrsmengen können die meisten Abschnitte in die zweite Priorität eingeordnet werden. Die einzelnen zu asphaltierenden Abschnitte werden nachfolgend, von Menningen aus kommend, nur anhand von Fotos vorgestellt werden.

Menningen, Namborner Str. – Haustadter Höhe, Länge: 1.350 m, derzeit nicht asphaltiert.



Feldweg nördlich Haustadter Höhe, Länge 250 m, derzeit nicht asphaltiert.



Haustädter Höhe – Honzrath, Länge 900 m



Wirtschaftsweg Honzrather Höhe, Länge 500 m



Wirtschaftsweg Honzrather Höhe nördlich (Verlängerung Im Fredelchen), Länge 350 m



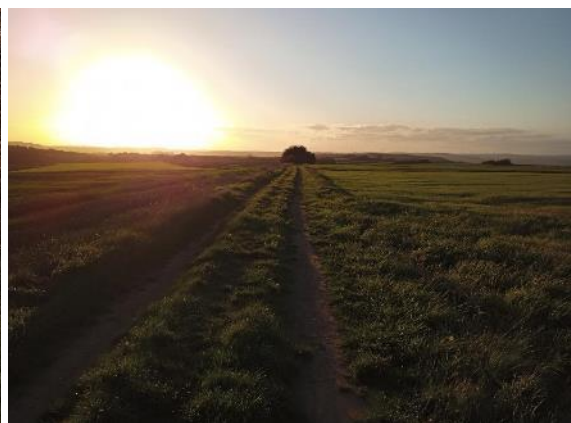
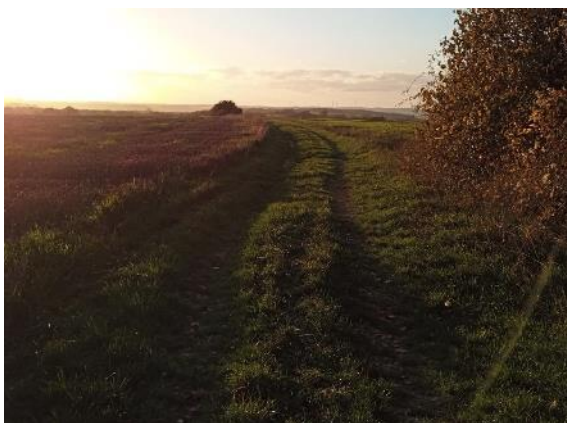
Erbringen – Hargarten, Länge 350 m



## 116) Anbindung Richtung Merzig

Neben der großen Arbeitsplatzkonzentration in Dillingen ist auch die Stadt Merzig ein wichtiges Ziel für die Beckinger Bevölkerung. Es soll daher abschließend eine Achse aufgezeigt werden, wie zukünftig der Radverkehr dort sehr komfortabel hinfahren kann. Die Strecke beginnt auf der Haustadter Höhe am Windpark und führt zunächst durch den Wald und später über einen Feldweg weit südlich an Merchingen vorbei. Der Feldweg ist im weiteren Verlauf bereits asphaltiert und mit seinem sehr moderaten Gefälle bis Harlingen bereits jetzt sehr gut zu befahren. Nördlich von Harlingen könnte/sollte noch ein 200 m langer Lückenschluss erfolgen, um den Merziger Panoramaweg zu erreichen. Dieser ist ebenfalls bereits asphaltiert und sehr gut zu befahren. Vom Merziger Panoramaweg hinab fehlt lediglich noch der Ausbau des Feldweges, der in Bietzen in den Harlinger Weg mündet.

- ➔ Haustadter Höhe, Feldweg Rtg. Merchingen, Harlingen, Bietzen: Ausbau zu Geh- und Radweg
- ➔ Harlingen, Bergstr. – Zum Hohen Berg: Neubau Geh- und Radweg
- ➔ Merzig, Panoramaweg – Harlinger Weg, Bietzen: Neubau Geh- und Radweg







Harlingen Zum hohen Berg



Merziger Panoramaweg



### 4.3 Infrastrukturmaßnahmen - Fahrradabstellanlagen

In der Gemeinde Beckingen herrscht Handlungs- und Verbesserungsbedarf mit Blick auf das Thema Fahrradparken bzw. Fahrradabstellanlagen. Im Zuge der Befahrungen und Besichtigungen von öffentlichen Einrichtungen und Points of Interest hat sich gezeigt, dass an vielen Orten keine Abstellanlagen vorhanden sind oder dass es sich, wenn es der Fall ist, um ungeeignete oder zum Teil in schlechtem Zustand befindliche Anlagen handelt. Aber es gab auch einige Positivbeispiele. Ihre Zahl sollte gesteigert werden, vor allem vor dem Hintergrund der in Kapitel 6 geschilderten, aktuellen Förderkulissen. Da der Trend zu hochwertigen Fahrrädern (insbesondere Pedelecs) ungebrochen ist und auch in Zukunft eher zu- denn abnehmen wird, wird an dieser Stelle ausdrücklich dafür plädiert, adäquate und sichere Abstellmöglichkeiten zu errichten. Bei der Förderung von Radverkehr muss das Thema Fahrradparken stets mitgedacht werden.

Bei der Begutachtung der Abstellanlagen im Gemeindegebiet unterscheiden die Gutachter folgende Kategorien:

- Geeignet
- Aufwertung
- Austausch
- Keine Abstellanlage (vorhanden)

An einigen Orten sind bereits die sogenannten U-Bügel installiert, z.B. bei der Touristinfo im historischen Bahnhofsgebäude oder auch bei Edeka Kaiser in der Talstraße (vgl. Abb. 43). Sie bieten gute Abstell- und Anschlussmöglichkeiten. Sind ihre Rohre rund gehalten, schützen sie zudem den Fahrradrahmen vor Schäden und Kratzern. Ebenfalls positiv aufgefallen sind Plätze, bei denen bereits der Wetterschutz für Langzeitparker in Form einer Überdachung berücksichtigt wurde. Beispiele hierfür finden sich am Bahnhof Beckingen oder auch für Mitarbeitende am Bauhof (vgl. Abb. 44). Hier müssen allerdings die Fahrradhalter noch getauscht werden. Die Abstellanlage auf dem Bahnhofsvorplatz an der Bahnhofstraße ist ein Beispiel für eine sehr gelungene Fahrradabstellanlage, bei der an vieles gedacht wurde. Es gibt einerseits leicht zugängliche Absteller samt Überdachung. Andererseits gibt es für sehr hochwertige Fahrräder zusätzlich individuell nutzbare Fahrradboxen. Abgerundet wird die Bike + Ride Station durch Schließfächer zum Verstauen von Gepäck wie auch zum kostenlosen Laden des Akkus von Pedelecs.

**Abb. 43 Geeignete Abstellanlagen an Touristinfo, Edeka Kaiser und Bahnhofsvorplatz**



**Abb. 44 Abstellanlage am Bauhof**



Abb. 45 zeigen Beispiele von Abstellmöglichkeiten, die aus Sicht des Radverkehrs völlig ungeeignet sind und daher perspektivisch entfernt und durch neue Anlagen ersetzt werden sollten. Es handelt sich auf den Bildern meist um sogenannte Vorderradhalter, im Fachjargon auch „Felgenkiller“ genannt. Durch fehlenden Halt des Fahrrads können sie die Felge beschädigen und bieten auch keine sichere und komfortable Anschlussmöglichkeit. Insgesamt signalisieren all diese Beispiele nicht die nötige Wertschätzung und Priorität des Themas Radverkehr. Hier fällt vor allem das Beispiel am Bahnhofsparkplatz auf. Wurden hier vor einiger Zeit in guter Absicht Parkplätze für den Radverkehr umgewidmet, sind die Abstellanlagen mittlerweile zugewachsen und das Piktogramm verblasst.

**Abb. 45 Auswahl gänzlich ungeeigneter Abstellanlagen**



Tab. 8 zeigt die begutachteten Abstellanlagen samt ihrer Bewertung in der Übersicht. Dahinter ist die aktuell vorhandene Stellplatzzahl vermerkt (Bestand). Es wird eine Empfehlung gegeben, wie viele neue Stellplätze bei Austausch oder Neuanlage eingerichtet werden sollten. Die Zahl der Stellplätze sollte individuell festgelegt werden. Bei vielen Zielen wird es zunächst reichen, zwei bis sechs Stellplätze zu installieren. Bei Ziele mit größerem Nutzerandrang kann auch mit zehn Einheiten begonnen werden. Sollten die Bügel auf Dauer ausgelastet sein, sollte sukzessive nachgesteuert werden.

**Tab. 8 Übersicht über Abstellanlagen in Beckingen**

		Standort		Kategorie	Stellplätze	
Ort	Nr.	Gebäude	Adresse	to do	Bestand	Neu
Beckingen	1	Bahnhof	Bahnhofstr.	Aufwertung	25	-
Beckingen	2	Tourist-Info	Bahnhofstr.	Aufwertung	16	-
Beckingen	3	Edeka Kaiser	Talstraße 266	Aufwertung	6	-
Beckingen	4	Bahnhof - Parkplatz	Bahnhofstr.	Austausch	16	16
Beckingen	5	Rathaus/Gemeindeverwaltung	Bergstr. 48	Austausch	7	10
Beckingen	6	Grundschule	Schulstr. 5	Austausch	7	20
Beckingen	7	Friedrich-Bernhard-Karcher-Schule	Hindenburgstr. 19	Austausch	14	20
Beckingen	8	Hallenbad	Hindenburgstr. 19	Austausch	6	6
Beckingen	9	Kirche St. Johannes und Paulus	Talstr. 29	Austausch	8	8
Beckingen	10	Pfarramt	Talstr. 27	Austausch	6	6
Beckingen	11	Seniorenzentrum "Rosenresidenz"	Dillinger Str. 8	Austausch	5	6
Beckingen	12	Netto	Dillinger Str. 12	Austausch	12	12
Beckingen	13	Rewe	Parkstraße 8	Austausch	1	10
Beckingen	14	KIK	Brückenstr. 18	Austausch	6	4
Beckingen	15	Blumen Schiffmann	Brückenstr. 16	Austausch	3	2
Beckingen	16	Optik Ewen	Brückenstr. 9	Austausch	4	4
Beckingen	17	Engel Apotheke	Talstr. 128	Austausch	4	4
Beckingen	18	Reitanlage "Auf den Kiefern"	Marienstr. 65	Austausch	13	12
Beckingen	19	Bauhof	Waldstr. 127	Austausch	8	8
Saarfels	20	Fischerberghaus	Wendelinusstr.	Austausch	3	4
Haustadt	21	Sparkasse	Haustadter Talstr.	Austausch	2	2
Düppenweiler	22	KiTa St. Leodegar	Pfarrer-Gierend-Str.	Austausch	10	10
Düppenweiler	23	nah und gut Scherrmann	Am Mühlberg 5	Austausch	4	6
Düppenweiler	24	Sparkasse	Brunnenstr. 1	Austausch	3	4
Düppenweiler	25	Sportplatz 1.FC Düppenweiler	Jungenwaldstr. 33	Austausch	4	10
Honzrath	26	Talapotheke	Honzrath Str. 69	Austausch	4	4
Honzrath	27	ehem. Schule (sofern Nutzung gepl.)	Merchinger Str.	Austausch	12	10
Honzrath	28	Sporttreff Hellwies	Zur Hellwies	Austausch	6	10
Honzrath	29	Tennisplätze	Zur Hellwies	Austausch	5	6
Reimsbach	30	Reimsbacher Hof	Kapellenstr. 71	Austausch	8	8
Reimsbach	31	nah und gut Scherrmann	Reimsbacher Str. 48	Austausch	4	4
Reimsbach	32	Andreas Apotheke	Reimsbacher Str. 44	Austausch	6	6
Erbringen	33	Tennisplätze	Erbringer Str. 40	Austausch	13	6
Beckingen	34	Saargarten	Merziger Str.	keine Abstellanlage	-	10
Beckingen	35	Fußballgolf-Anlage	Merziger Str. 1	keine Abstellanlage	-	6
Beckingen	36	KiTa St. Pius	Talstr. 44	keine Abstellanlage	-	4
Beckingen	37	Parkanlage am Mühlenbach	Parkstr.	keine Abstellanlage	-	4
Beckingen	38	Sparkasse	Parkstr. 1	keine Abstellanlage	-	4
Beckingen	39	Volksbank	Parkstr. 8	keine Abstellanlage	-	4
Beckingen	40	TEDI	Brückenstr. 18	keine Abstellanlage	-	2
Beckingen	41	Platz an der Talstr.	Talstr.	keine Abstellanlage	-	2
Beckingen	42	Deutscherherrenhalle	Bergstr.	keine Abstellanlage	-	10
Beckingen	43	Caritas Beratungszentrum	Bergstr. 40	keine Abstellanlage	-	4
Beckingen	44	KiTa St. Marzellus	Schulstr. 11	keine Abstellanlage	-	4
Beckingen	45	Evang. Martinskirche	Hindenburgstr. 23	keine Abstellanlage	-	4
Beckingen	46	Spielplatz	Marienstr.	keine Abstellanlage	-	2
Beckingen	47	Schützenverein	Sankweg 11	keine Abstellanlage	-	2
Beckingen	48	Freiwillige Feuerwehr	Brückenstr. 4	keine Abstellanlage	-	4
Beckingen	49	Tennisplätze	Waldstr.	keine Abstellanlage	-	6

Tab. 7 Übersicht der Abstellanlagen in Beckingen - Fortsetzung

Ort	Nr.	Standort		Kategorie	Stellplätze	
		Gebäude	Adresse	to do	Bestand	Neu
Beckingen	50	Bauernwaldstadion	Am Sportplatz	keine Abstellanlage	-	10
Saarfels	51	Kirche St.Barbara/Pfarramt	Barbarastr. 19	keine Abstellanlage	-	4
Saarfels	52	Sportplatz	Im Bornfloß	keine Abstellanlage	-	10
Saarfels	53	Freiwillige Feuerwehr	Fliederstr. 29	keine Abstellanlage	-	4
Saarfels	54	Wanderparkplatz Fischerberg	Wendelinusstr.	keine Abstellanlage	-	4
Haustadt	55	Sportplatz	Lindenstr.	keine Abstellanlage	-	10
Haustadt	56	Marktplatz	Pfarrer-Clotten-Weg	keine Abstellanlage	-	4
Haustadt	57	KiTa St. Mauritius	Lindenstr. 39	keine Abstellanlage	-	4
Haustadt	58	Spielplatz	Hinter der Kirch	keine Abstellanlage	-	2
Haustadt	59	Kirche St. Mauritius	Hinter der Kirch 9	keine Abstellanlage	-	4
Haustadt	60	Friedhof	Friedhofstr.	keine Abstellanlage	-	4
Düppenweiler	61	Tennisplätze	Hauptstr. 998	keine Abstellanlage	-	6
Düppenweiler	62	Freiwillige Feuerwehr	Pfarrer-Gierend-Str.	keine Abstellanlage	-	4
Düppenweiler	63	Kultur- und Sporthalle	Pfarrer-Gierend-Str.	keine Abstellanlage	-	6
Düppenweiler	64	Grundschule	Pfarrer-Gierend-Str.	keine Abstellanlage	-	20
Düppenweiler	65	Kirche St. Leodegar	Kirchstr. 9	keine Abstellanlage	-	4
Düppenweiler	66	Sportanlage Verlängerung Kolpingstr.	Kolpingstr.	keine Abstellanlage	-	4
Düppenweiler	67	Seniorenbetreuung Haus Blandine	Herrenschwamm 6	keine Abstellanlage	-	4
Düppenweiler	68	Kupferbergwerk	Piesbacher Str.	keine Abstellanlage	-	6
Honzrath	69	Kapelle Hl. Katharina	Merchinger Str.	keine Abstellanlage	-	2
Honzrath	70	Freiwillige Feuerwehr	Merchinger Str.	keine Abstellanlage	-	4
Honzrath	71	KiTa Am Kollesborn	Am Kollesborn	keine Abstellanlage	-	4
Honzrath	72	Spielplatz	Merchinger Str.	keine Abstellanlage	-	4
Honzrath	73	Friedhof	Zur Hellwies 10	keine Abstellanlage	-	4
Honzrath	74	Bouleplatz	Zur Hellwies	keine Abstellanlage	-	4
Honzrath	75	Reitanlage	Zur Hellwies	keine Abstellanlage	-	4
Honzrath	76	Hellwiesstadion	Zur Hellwies	keine Abstellanlage	-	10
Reimsbach	77	Sparkasse	Reimsbacher Str.	keine Abstellanlage	-	2
Reimsbach	78	Kirche St. Andreas	Reimsbacher Str.	keine Abstellanlage	-	4
Reimsbach	79	Bouleplatz	Zur Plätsch	keine Abstellanlage	-	4
Reimsbach	80	Grundschule	Zur Plätsch	keine Abstellanlage	-	20
Reimsbach	81	Friedhof	Zur Plätsch 1	keine Abstellanlage	-	4
Reimsbach	82	Sportplatz	Kriegerfriedhofstr.	keine Abstellanlage	-	10
Reimsbach	83	Ehrenfriedhof	Kriegerfriedhofstr.	keine Abstellanlage	-	4
Oppen	84	Sportgelände	Kopperweg	keine Abstellanlage	-	10
Oppen	85	KiTa Ober Seifen	Ober Seifen	keine Abstellanlage	-	4
Oppen	86	Seniorenheim	Oppener Str. 46	keine Abstellanlage	-	4
Hargarten	87	Dorf- und Spielplatz	Hargartener Str.	keine Abstellanlage	-	4
Hargarten	88	Weidetalhalle	Brückenstr.	keine Abstellanlage	-	10
Hargarten	89	Freiwillige Feuerwehr	Brückenstr.	keine Abstellanlage	-	4
Erbringen	90	KiTa St. Luzia	Erbringer Str. 46	keine Abstellanlage	-	4
Erbringen	91	Scheune und Dorfplatz	Puhls Brück	keine Abstellanlage	-	6
Erbringen	92	Sportplatz	Auf der Heide	keine Abstellanlage	-	10

### Vorhandene Fahrradabstellanlagen aufwerten

Auf den folgenden Bildern sind Abstellanlagen erfasst worden, die in einzelnen Teilbereichen aufgewertet werden sollten. Dabei geht es u.a. um fehlende Überdachung bei zu erwartenden Langzeitparken. Im Falle der Bahnhofsanlage kann noch über eine zusätzliche Zuwegung von Seiten der Bahnhofsstraße nachgedacht werden. Abgesehen davon bildet sie ein Beispiel für sehr gelungene Infrastruktur. Die Abstellanlagen befinden sich auf befestigtem Untergrund und sind überdacht worden. Für höherwertige Räder stehen zusätzlich abschließbare Fahrradboxen zur Verfügung. Außerdem gibt es Schließfächer zum Deponieren von Gepäck wie z.B. Tasche oder Helm.

Beckingen Bahnhof – zusätzliche Zuwegung



Beckingen Tourist-Info – Überdachen



Beckingen Edeka Kaiser – Überdachen



### Vorhandene Fahrradabstellanlagen austauschen

Die zweite Gruppe umfasst all diejenigen Fahrradabstellanlagen, die ausgetauscht werden sollten, weil die verwendeten Modelle in ihrer Funktion mangelhaft sind. Häufig bestehen keine hinreichenden oder sehr unkomfortable Anschlussmöglichkeiten und die Position der Räder ist nicht ausreichend stabil, sodass sie bereits bei leichten Stößen umfallen und beschädigt werden können. Im Sinne der Vorbildfunktion sollte z.B. das Exemplar vor der Gemeindeverwaltung oder die bereits z.T. zugewachsenen Modelle am Bahnhofsparkplatz umgehend ausgetauscht werden.

Beckingen – Bahnhof



Beckingen – Rathaus/Gemeindeverwaltung



Düppenweiler – KiTa St. Leodegar





### Ziele ohne Fahrradabstellanlagen

Die letzte Gruppe an Bildern zeigt verschiedene potenzielle Ziele des Radverkehrs in Beckingen und seinen Gemeindeteilen, die bisher nicht mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet sind. Zumindest konnten im öffentlichen Raum im Umfeld dieser Einrichtungen keine Fahrradabstellanlagen entdeckt werden. Insofern kann es in Einzelfällen vorkommen, dass auf nicht zugänglichen Geländeteilen, Garagen, Schuppen oder Kellern doch Abstellanlagen vorhanden sind. Sollte dies der Fall sein, wäre deren Zugänglichkeit relevant. Gegebenenfalls sollten auch in diesen Fällen außen frei zugängliche Abstellanlagen installiert werden.

Beckingen - Saargarten



Beckingen – Sparkasse



Beckingen – Volksbank



Beckingen – Deutscherrenhalle



## 5 Kommunikation und Motivation

Die Umsetzung der im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen sollte durch ein kontinuierliches Marketing flankiert werden, womit das Thema Radverkehr konstant im öffentlichen Bewusstsein vertreten ist und langfristig zu einer zunehmenden Fahrradnutzung in Beckingen führt. In der untenstehenden Tabelle sind lokale und regionale Medien und Möglichkeiten zusammengestellt, die für die Öffentlichkeitsarbeit in Beckingen genutzt werden können und im Folgenden kurz aufgegriffen werden. So kann im Lokalteil der Saarbrücker Zeitung oder in der Beckinger Amtsblatt regelmäßig über den Fortschritt der im Radverkehrskonzept behandelten Maßnahmen berichtet werden. Selbiges gilt für den Bereich Fernsehen und Hörfunk, wobei es hier schwieriger sein könnte, solch lokalspezifische Nachrichten unterzubringen.

### Homepage

Tab. 9 Medienkanäle und Veranstaltungsorte in Beckingen

Medium		Name
Zeitungen	Tageszeitung	Saarbrücker Zeitung
	Amtsblatt	Amtsblatt Beckingen
Web	Nachrichten	Saarbrücker Zeitung
		Saarzeitung
	Website Gemeinde	Aktuelle Infos
		neue Rubrik Verkehr neue Rubrik Radverkehrskonzept
Fernsehen		SR Saarländischer Rundfunk
Hörfunk		SR Saarländischer Rundfunk
Veranstaltungsorte		Deutschherrenhalle
		Saargarten
		Marktplatz
		Bauernwaldstadion

Das Thema Radverkehr ist auf der Homepage der Gemeinde derzeit vor allem mit seiner touristischen Komponente präsent. Über die Kategorie Tourismus und Kultur gelangt man auf die separate Touristik Seite der Gemeinde, bei der das Thema Radfahren aufgegriffen und sehr ausführlich behandelt wird. So werden z.B. detaillierte Routenvorschläge gemacht, untergliedert u.a. nach Regionalität oder Überregionalität oder auch nach Schwierigkeitsgrad und Dauer bzw. Länge. Weiterhin gibt es einen Reiter Premiumwanderwege in der Kategorie Tourismus und Kultur, der dann aber doch kurz das Thema Radfahren thematisiert. Dies sollte von der Bezeichnung als auch inhaltlich nachgeschärft werden.

Abb. 46 Touristische Hinweise zum Radverkehr

## Tourenvorschläge



Regionale Radrunden &gt;



Überregionale Radwege &gt;



Radfahren im Saarland - Video &gt;

## Regionale Radrunden

LISTE KARTE

9 Touren

### Suche

Ort	
<input checked="" type="checkbox"/> Beckingen	18
<input type="checkbox"/> Losheim am See	35
<input type="checkbox"/> Merzig	27
<input type="checkbox"/> Mettlach	41
<input type="checkbox"/> Perl	34

mehr anzeigen ▾

Kategorie	

Schwierigkeit	
<input type="checkbox"/> leicht	23
<input type="checkbox"/> mittel	113
<input type="checkbox"/> schwer	19



### E-Velo-Tour Saar-Wald-Begegnung

Radfahren | mittel

Zwischen Saar und Hochwald liegt eine abwechslungsreiche Landschaft mit tiefen Tälern und waldreichen Höhenzügen. Durch dieses Herz des Saarschleifenlandes und durch das liebevolle Tal der Saar führt die E-Velo-Runde.

71 km, 5:05 h, 1.471 m, 1.452 m

DETAILS



### Hausstadtertal-Runde

Radfahren | mittel

Die abwechslungsreiche Landschaft und weite Blicke stehen im Mittelpunkt dieser Tour.

35,5 km, 3:17 h, 1.301 m, 1.301 m

Bildquelle: Gemeinde Beckingen Radfahren (o.J.)

Da das vorliegende Konzept auf die Förderung des Fahrrads im Alltagsverkehr ausgerichtet ist, sollte das Fahrrad stärker in die Wahrnehmung als vollwertiges Verkehrsmittel rücken. In einem ersten Schritt sollte über die Erstellung des Radverkehrskonzeptes in den News berichtet werden und auf geplante Veranstaltungen hingewiesen werden. Darüber hinaus sollte eine Rubrik für den Radverkehr bzw. das Radverkehrskonzept auf der Homepage erstellt werden. Dabei kann überlegt werden, ob diese eigenständig geführt wird oder in einen größeren Kontext wie z.B. der Thematik Verkehr oder Nachhaltige Mobilität gestellt wird. Um die Sichtbarkeit zu erhöhen, wäre eine eigenständige Rubrik wünschenswert, auf die dann in thematisch eng verbundenen Gebieten verwiesen werden kann. Unabhängig von der Namensgebung, Ausgestaltung und Platzierung sollte zum Thema Radverkehr eine geeignete Fassung des Konzeptes für Bürgerinnen und Bürger auffindbar sein. Hinzugefügt

werden kann z.B. eine Übersicht über die Maßnahmen des Konzeptes und den Umsetzungsstand. Auch Berichte zu den Projekten sollten hier veröffentlicht werden. Für alle Verkehrsteilnehmenden können die wichtigsten Regeln zum Thema Radverkehr (z.B. Sicherheitsabstand 1,5 m innerorts und 2 außerorts, Schutz- und Radfahrstreifen, geöffnete Einbahnstraßen, Regeln zum Halten und Parken) zum Nachlesen bereitgestellt oder auch auf Fördermöglichkeiten eingegangen werden.

Eine gute Infrastruktur und Kommunikation (z.B. von neuen Verkehrsregeln) bilden zwei wichtige Säulen in der Radverkehrsförderung. Die Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln durch ausreichende Kontrolle bleibt jedoch im Hinblick auf das Thema Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden unerlässlich. Da sich in den Regularien einige Regeländerungen vollzogen haben, sollten diese konsequent kommuniziert wie auch kontrolliert werden. In Bereichen mit besonderer oder möglicherweise noch nicht so verbreiteter Verkehrsführung kann mit Hinweistafeln gearbeitet werden, um Verkehrsteilnehmende auf die Regeln bzw. Handhabung hinzuweisen.

### **Sachstand und weitere kontinuierliche Bürgerbeteiligung**

Als weiterer Schritt könnte eine digitale Karte des Radverkehrsnetzes in Beckingen auf der Homepage präsentiert werden, die nach dem Abschluss von einzelnen Maßnahmen aktualisiert wird. Auch für diejenigen, die sich bereits mit dem Rad in der Gemeinde auskennen, stellt dies eine hilfreiche Übersicht über den aktuellen Stand der Umsetzungsphase dar. Außerdem könnte hier eine Möglichkeit zur kontinuierlichen Interaktion geschaffen werden, indem Benutzerinnen und Benutzer der Homepage die Möglichkeit erhalten, entsprechendes Feedback und weitere Anregungen zu geben.

Schlussendlich kann beim Konzept für den Alltagsradverkehr auf die darüber hinaus bestehenden touristischen Angebote verwiesen werden – wie auch umgekehrt. Bei den Kapiteln zu den Sehenswürdigkeiten, die auf der Homepage sehr ausführlich und detailliert vorgestellt werden, oder bei den Kurzportraits der Gemeindebezirke können Hinweise angefügt werden, wie diese mit den (zukünftig) bestehenden Alltagsradverbindungen erreicht werden können.

### **Kampagnen, Mitmachaktionen und Veranstaltungen**

Neben der Bereitstellung von themenrelevanten Informationen ist auch die Möglichkeit zur aktiven Teilnahme an Kampagnen, Veranstaltungen und Wettbewerben essentieller Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit. Positiv zu erwähnen ist hier die Teilnahme der Gemeinde an der deutschlandweit sehr bekannten und populären Aktion Stadtradeln und entsprechende Begleitung in den Neuigkeiten.

Eine weitere Aktion, an denen die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde teilnehmen können, und die daher aktiv beworben werden sollte, ist „Mit dem Rad zur Arbeit“, welche von AOK und ADFC durchgeführt wird. Hier lautet die Zielmarke, im Aktionszeitraum mindestens 20 Tage mit dem Fahrrad zur Arbeit zu pendeln (Teilstrecken, z.B. zur Bahn, zählen auch). Bei dieser Aktion fallen keine organisatorischen Aufwendungen oder finanziellen Kosten für die Gemeinde an. Andere Beispiele sind „FahrRad!“ des VCD für Jugendliche oder die Kindermeilen des Klima-Bündnis für Kindergärten und Schulen.

Die in Tab. 9 exemplarisch aufgeführten Veranstaltungsorte können für die Ausrichtung von fahrradspezifischen Events genutzt werden. Dabei muss es sich nicht zwangsläufig um eine größere Fahrradmesse oder ähnliches handeln. Es können kleinere Veranstaltungen wie Fahrradreparaturkurse, Fahrradflohmärkte oder Pedelec-Testfahrten angeboten werden. Auch könnte die Polizei ein Check-Up zu verkehrstauglichen Fahrrädern oder guter Beleuchtung in der dunklen Jahreszeit anbieten.

Auch bei Veranstaltungen gilt es, bereits bestehende Ressourcen zu nutzen. So könnten beispielsweise an Gemeindefesten, verkaufsoffenen Sonntagen oder ähnlichem im Zentrum auch einzelne Angebote zum Radverkehr aufgebaut werden, wie ein Stand mit Informationsmaterial oder ein Parcours zum Testen von Pedelecs. Kleinere Angebote könnten zusätzlich auch an völlig themenfremden Veranstaltungen geschaffen werden. Auf diese Weise können womöglich neue Zielgruppen generiert werden.

Das betriebliche und schulische Mobilitätsmanagement ist als weiterer Maßnahmenblock nicht außer Acht zu lassen. Für letzteres sei beispielsweise die Veranstaltung von Radaktionstagen, Sternfahrten zur Schule, Fahrrad-Workshops auf dem Schulhof, Fahrrad- und Helmcheck oder der Cycling Bus als Radler-Fahrgemeinschaft auf dem Schulweg genannt.

## 6 Finanzielle Förderung des Radverkehrs

Deutschland soll bis 2030 Fahrradland werden. So lautet die Vision und auch Zielstellung des im April 2021 vorgestellten Nationalen Radverkehrsplanes (NRVP) 3.0 der Bundesregierung. Mehr und insgesamt längere Wege sollen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und die Sicherheit der Radfahrenden erhöht werden (vgl. NRVP (2021), S.9 f.). Zur Umsetzung des Planes stellt die Bundesregierung Fördermittel von rund 1,5 Milliarden € bis 2023 bereit. Die gesamten Ausgaben für den Radverkehr werden für diesen Zeitraum auf rund 11 € je Person und Jahr beziffert (vgl. NRVP (2021), S.19). Diese Kenngröße soll sich langfristig auf 30 € je Person und Jahr erhöhen (vgl. NRVP (2021), S.25), d.h. es ist u.a. mit einer Ausweitung der finanziellen Förderung des Radverkehrs in den kommenden Jahren zu rechnen. Zum Vergleich gibt Kopenhagen, welches für viele als Vorreiter in Sachen Radverkehr gilt, rund 36 € je Einwohnenden und Jahr aus. In Oslo (70 €) oder Utrecht (132 €) liegen die Werte sogar noch deutlich höher (vgl. Greenpeace (2018)).

Wesentliche Fördermöglichkeiten für saarländische Kommunen ergeben sich aktuell einerseits aus den Förderprogrammen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Andererseits hat das Saarland mehrere Förderpakete im Rahmen seiner nachhaltigen Mobilitätsstrategie (NMOB) aufgelegt. Die Erstellung des vorliegenden Konzeptes liegt z.B. im Rahmen dieses Förderprogramms.

Die Förderquoten hängen u.a. vom Gegenstand der Förderung, aber auch von der Haushaltslage der Kommune ab, sodass in der Übersicht die gesamte Spanne der möglichen Zuschüsse aufgeführt ist (vgl. Tab. 10). Zum Teil gibt es Deckelungen des Förderzuschusses, sodass beispielsweise E-Lastenräder und -anhänger nach der NKI-Richtlinie maximal bis 2.500 € je Stück bezuschusst werden (vgl. NKI (2021)). Die Förderung steht in einigen Fällen nicht nur den Kommunen zur Verfügung, sondern auch Privatpersonen. Lasten- oder E-Lastenfahrräder (Cargobikes) können so z.B. nach der NMOB-Rad auch von Bürgerinnen und Bürgern mit Zuschuss gekauft werden (vgl. NMOB-Rad (2021)). Für solche Fälle kann von Kommunen im Sinne der ganzheitlichen Radverkehrsförderung informiert und geworben werden. Die Inanspruchnahme mehrerer Förderungen für ein Projekt oder Vorhaben, sprich die Kumulierbarkeit der Mittel, muss im Einzelfall geprüft werden.

Die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative bietet ein breites Förderspektrum mit Fokus auf Radverkehrsinfrastruktur für den fließenden wie auch ruhenden Verkehr. Hierunter können z.B. Radfahr- und Schutzstreifen, Radwege oder Fahrradstraßen fallen, aber auch Wegeverbreiterungen im Zuge erhöhten Aufkommens. Abstellanlagen werden im Allgemeinen, aber auch im Speziellen im Sinne von Bike + Ride an Bahnhöfen gefördert. Unter Umständen können auch die Fahrradwegweisung, Beleuchtung oder Mobilitätsstationen bezuschusst werden. (vgl. NKI (2021a), S.22 f.)

Das Sonderprogramm Stadt und Land hat v.a. die Infrastruktur im Blick. In seinem Rahmen kann ebenfalls die Errichtung von selbstständigen wie auch straßenbegleitenden Radwegen sowie Radfahr- und Schutzstreifen oder Fahrradstraßen durch die Kommunen finanzielle Unterstützung erfahren.

Außerdem sieht das Programm Hilfen für Radwegebrücken und -Unterführungen zur Querung von Schienen- und Wasserwegen vor. Parkmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenfahrräder sind mit Ausnahme von Standorten an Bildungseinrichtungen Fördergegenstand. Für Bildungsstandorte wird auf die Richtlinie NMOB-Rad verwiesen. (vgl. Stadt und Land (2021), S.1 f.)

Die zuletzt angesprochene Richtlinie NMOB-Rad bietet zum einen Unterstützung bei der Anschaffung von Pedelecs und Cargobikes. Letztere sind auch für Privatpersonen förderfähig. Andererseits werden Serviceangebote wie Reparaturstationen oder auch Lademöglichkeiten für Pedelecs/Lastenpedelecs finanziell unterstützt. Die Errichtung von Abstellanlagen mit mindestens 6 Stellplätzen richtet sich im Speziellen an Bildungseinrichtungen. Auch lohnt sich der Blick auf die möglichen Zuwendungsempfänger. Neben Kommunen sind auch die Bildungseinrichtungen selbst und z.T. auch Betriebe in vorwiegend kommunaler Trägerschaft antragsberechtigt. (vgl. NMOB-Rad (2021a), S.1 ff.)

Die beiden Förderprogramme Klimaschutz durch Radverkehr sowie die Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland unterscheiden sich im Verfahrensablauf insofern, als dass hier keine festgelegten Förderschwerpunkte existieren, sondern Projektskizzen eingereicht und in einem Auswahlverfahren bewertet werden. Dabei gibt es im Programm Klimaschutz durch Radverkehr zwei Zeiträume (März/April sowie September/Okttober), in denen Projektvorschläge eingereicht werden können (vgl. BMU (2021), S.12). Die bisher bewilligten Projekte umfassen kleine Gemeinden wie auch große Städte. Die Fördersummen reichen vom oberen fünfstelligen bis hin zum mittleren siebenstelligen Bereich (vgl. BMU (2021a)). In der näheren Umgebung wurde z.B. die Verbandsgemeinde Birkenfeld zur Etablierung als Radregion bei der Errichtung von Fahrradboxen, Lademöglichkeiten und Anschaffung von Dienstpedelecs mit rund 400.000 € gefördert (vgl. ebd.).

**Tab. 10 Übersicht über aktuelle Fördermöglichkeiten für saarländische Kommunen**

Gegenstand	Förderquote	Laufzeit
<b>NKI - Kommunalrichtlinie</b>		
u.a. Radverkehrs u. -abstellanlagen, Mobilitätstationen	50 - 65 %	31.12.2027
<b>NKI - Klimaschutz durch Radverkehr</b>		
regionale Modellprojekte mit bundesweiter Übertragbarkeit	80 - 100 %	31.10.2024
<b>NKI - E-Lastenfahrrad-Richtlinie</b>		
E-Lastenfahrräder sowie -anhänger	25%	29.04.2024
<b>BMVI - Modellvorhaben des Radverkehrs</b>		
innovative Projekte zur Entwicklung des Radverkehrs	75 - 90 %	31.12.2026
<b>NMOB - Stadt und Land</b>		
u.a. Radverkehrsanlagen, Radabstellanlagen	75 - 90 %	31.12.2023
<b>NMOB - Rad</b>		
Pedelecs, Cargobikes, Servicestationen, Abstellanlagen u.v.m.	40 - 80 %	31.12.2022

(Stand 09/2022)

## Quellenverzeichnis

**ADFC (2011):** Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen. Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit. Technische Richtlinie TR 6102. Bremen.

**ADFC (2019):** So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr. Berlin

**ADFC (o.J.):** ADFC-empfohlene Abstellanlagen. Geprüfte Modelle. – URL:

<https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle> [15.11.2021]

**Alte Bahnhof (o.J.):** Alter Bahnhof in Beckingen. Der Alte Bahnhof in Beckingen. – URL:

<https://beckingen.de/tourismus-und-kultur/alter-bahnhof/> [09.09.2021]

**Beckingen Kupferbergwerk (o.J.):** Historisches Kupferbergwerk. Die sagenhafte Untertagewelt des Kupferbergwerkes. – URL: <https://beckingen.de/tourismus-und-kultur/kupferbergwerk/geschichte-des-kupferbergwerkes/> [09.09.2021]

**Beckingen Vereine und Verbände (o.J.):** Vereine und Verbände. Auflistung der Vereine in der Gemeinde Beckingen. – URL: <https://beckingen.de/leben-in-beckingen/vereine-verbaende/> [09.09.2021]

**Bundesanstalt für Straßenwesen (o.J.):** Verkehrszeichen und Symbole – URL:

[https://www.bast.de/BAST\\_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-verkehrszeichen/vz-start.html](https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-verkehrszeichen/vz-start.html) [15.11.2021]

**BMU (2021):** Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs (Klimaschutz durch Radverkehr). Im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative. – URL:

[https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/210901\\_NKI-FA\\_Klimaschutz\\_durch\\_Radverkehr.pdf](https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/210901_NKI-FA_Klimaschutz_durch_Radverkehr.pdf) [19.09.2022]

**BMU (2021a):** Projektübersicht Förderaufruf „Klimaschutz im Radverkehr“. – URL:

[https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/200115%20Anlage\\_Radverkehr\\_Projektuebersicht.pdf](https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/200115%20Anlage_Radverkehr_Projektuebersicht.pdf) [19.09.2022]

**ERA (2010):** Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Arbeitsgruppe Straßenentwurf. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

**FGSV (2012):** Hinweise zum Fahrradparken. FGSV-Nr. 239. Köln.

**Gemeinde Beckingen (o.J.):** Leben in Beckingen. – URL: <https://beckingen.de/leben-in-beckingen/> [07.09.2021]

**Gemeinde Beckingen Radfahren (o.J.):** Sehen und Erleben. Radfahren. – URL:

<https://www.beckingen-saarschleifenland.de/Sehen-Erleben/Radfahren> [17.11.2021]



**Greenpeace (2018):** Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken. Sichere und attraktive Wege für mehr Radverkehr in Städten. [15.11.2021]

**hannovercyclechic.com (2016):** Berliner Kissen oder Bremsschwelle. – URL:  
<https://hannovercyclechic.wordpress.com/2016/05/10/hannovercycle-better-in-the-block-4-nicht-lust-auf-fahr%C2%ADrad-eher-frust-aufm-fahr%C2%ADrad/hannovercyclechic-bremsschwelle/>  
[22.11.2022]

**KBA (2021):** Zulassungsbezirke und Gemeinden 2021. – URL:  
[https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke\\_node.html;jsessionid=895EE8914A7C99A9355A66905D0022F1.live11294](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html;jsessionid=895EE8914A7C99A9355A66905D0022F1.live11294) [03.09.2021]

**LfS Saarland (2015):** Verkehrsmengenkarte. – URL:  
<https://www.saarland.de/lfs/DE/service/verkehrsmengenkarte/verkehrsmengenkarte.html> [01.09.2021]

**MiD (2017):** Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht.

**NKI (2021):** E-Lastenfahrrad-Richtlinie. Der Antrieb zum Umstieg. – URL:  
<https://www.klimaschutz.de:8080/de/foerderung/foerderprogramme/e-lastenfahrrad-richtlinie>  
[19.09.2022].

**NKI (2021a):** Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie). Im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative. – URL:  
[https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/2022\\_NKI\\_Kommunalrichtlinie%20des%20BMU.pdf](https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/2022_NKI_Kommunalrichtlinie%20des%20BMU.pdf)  
[19.09.2022]

**NMOB-Rad (2021):** Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz. Fahr Rad. Beweg was. Förderprogramme. – URL: <https://www.fahrrad.saarland/startseite/foerderung/>  
[19.09.2022]

**NMOB-Rad (2021a):** Amtsblatt des Saarlandes Teil I vom 11.März 2021. Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland (NMOB). Teil Förderung des Radverkehrs. RL-NMOB-Rad. – URL:  
[https://www.fahrrad.saarland/wp-content/uploads/2020/11/dld\\_nmob\\_rl\\_rad.pdf](https://www.fahrrad.saarland/wp-content/uploads/2020/11/dld_nmob_rl_rad.pdf) [19.09.2022]

**NRVP (2021):** Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Fahrradland Deutschland. Nationaler Radverkehrsplan 3.0.

**Pendleratlas (2021):** Pendleratlas. Saarland. Merzig-Wadern. Beckingen. – URL:  
<https://www.pendleratlas.de/saarland/merzig-wadern/beckingen/> [08.09.2021]

**Radverkehrsplan Saarland (2015):** Radverkehrsplan. – URL:  
<https://www.fahrrad.saarland/projekte/radverkehrsplan/> [17.11.2022]

**SaarGarten (o.J.):** Der SaarGarten in Beckingen. Die offen gestaltete Parkanlage. – URL:  
<https://beckingen.de/tourismus-und-kultur/saargarten/> [09.09.2021].

**Saarland Statistik (2011):** Saarland. Statistik. Gemeinde Beckingen. – URL: <https://lapldelflive01.saarland.de/11668.htm> [07.09.2021]

**Stadt und Land (2021):** Amtsblatt des Saarlandes Teil I vom 15. Juli 2021. Richtlinie zur Umsetzung des Sonderprogrammes „Stadt und Land“ des Bundes im Saarland NMOB-Stadt Land. – URL: [https://www.fahrrad.saarland/wp-content/uploads/2020/05/210715\\_amtsblattsaarland\\_teil1nr54\\_nmobstadtland.pdf](https://www.fahrrad.saarland/wp-content/uploads/2020/05/210715_amtsblattsaarland_teil1nr54_nmobstadtland.pdf) [19.09.2022]

**Statistisches Landesamt des Saarlandes (2017):** Statistische Berichte. Pendlerverhalten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten des Saarlandes am 30.Juni 2017. – URL: [https://www.saarland.de/stat/DE/\\_downloads/aktuelleBerichte/A/AVI5-S.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleBerichte/A/AVI5-S.pdf?__blob=publicationFile&v=6) [16.09.2022]

**Statistisches Amt Saarland (2020):** Fläche und Bevölkerung – Stand: 31.03.2020 (Basis Zensus 2011). – URL: [https://www.saarland.de/stat/DE/\\_downloads/aktuelleTabellen/GebieteUndBev%C3%B6lkerung/Tabell\\_e\\_Fl%C3%A4che\\_und\\_Bev%C3%B6lkerung\\_2020\\_03.html?nn=e6a2b795-5b7c-4d73-b08a-730ae8ec3818](https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleTabellen/GebieteUndBev%C3%B6lkerung/Tabell_e_Fl%C3%A4che_und_Bev%C3%B6lkerung_2020_03.html?nn=e6a2b795-5b7c-4d73-b08a-730ae8ec3818) [03.09.2021]

**topographic-map.com (o.J.):** Kostenlose topografische Karten. Visualisierung und Weitergabe. Beckingen. – URL: <https://de-de.topographic-map.com/maps/6sjb/Beckingen/> [07.09.2021]

**UBA (2021):** Radverkehr. Fahrradfahren ist schnell, gesund, umweltfreundlich, klimaschonend, günstig, angesagt und förderungswürdig. – URL: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens> [07.09.2021]

**Unser Stadtplan.de (o.J.):** - URL: <https://www.unser-stadtplan.de/de/frontpage> [07.09.2021]

**Wetterdienst.de (2021):** Klima Beckingen – Station Berus (363 m). – URL: <https://www.wetterdienst.de/Deutschlandwetter/Beckingen/Klima/> [03.09.2021]

**ZIV (2021):** Zweirad-Industrie-Verband (ZIV). Wirtschaftspressekonferenz am 10.März 2021 in Berlin. Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2020. – URL: [https://www.ziv-zweirad.de/uploads/media/PM\\_2021\\_10.03.\\_ZIV-Praesentation\\_10.03.2021\\_mit\\_Text.pdf](https://www.ziv-zweirad.de/uploads/media/PM_2021_10.03._ZIV-Praesentation_10.03.2021_mit_Text.pdf) [07.09.2021].

## Anhang

### Vorhandene Fahrradabstellanlagen austauschen

Beckingen – Bahnhof



Beckingen – Rathaus/Gemeindeverwaltung



Beckingen - Grundschule



Beckingen – Friedrich-Bernhard-Karcher-Schule



Beckingen - Hallenbad



Beckingen – Kirche St. Johannes und Paulus (links) sowie Pfarramt (rechts)



Beckingen – Seniorenzentrum „Rosenresidenz“



Beckingen – Netto



Beckingen – Rewe



Beckingen – KIK



Beckingen – Blumen Schiffmann



Beckingen – Optik Ewen



Beckingen – Engel Apotheke



Beckingen – Reitanlage „Auf den Kiefern“



Beckingen – Bauhof



Saarfels - Fischerberghaus



Haustadt – Sparkasse



Düppenweiler – KiTa St. Leodegar



Düppenweiler – nah und gut Scherrmann



Düppenweiler – Sparkasse



Düppenweiler – Sportplatz 1.FC Düppenweiler



Honzrath - Talapotheke



Honzrath – ehemalige Schule (sofern künftige Nutzung geplant)



Honzrath – Sporttreff Hellwies



Honzrath - Tennisplätze



Reimsbach – Reimsbacher Hof



Reimsbach – nah und gut



Reimsbach – Andreas Apotheke





### Erbringen - Tennisplätze



## Ziele ohne Fahrradabstellanlagen

Beckingen - Saargarten



Beckingen – Fußballgolf-Anlage



Beckingen – KiTa St. Pius



Beckingen – Parkanlage am Mühlenbach



Beckingen – Sparkasse



Beckingen – Volksbank



Beckingen – TEDI



Beckingen – Platz an der Talstraße



Beckingen – Deutscherrenhalle



Beckingen – Caritas Beratungszentrum



Beckingen – KiTa St. Marzellus



Beckingen – Evang. Martinskirche



Beckingen – Spielplatz Marienstr.



Beckingen – Schützenverein



Beckingen – Freiwillige Feuerwehr



Beckingen – Tennisplätze



Beckingen - Bauernwaldstadion



Saarfels – Kirche St. Barbara und Pfarramt



Saarfels – Sportplatz



Saarfels – Freiwillige Feuerwehr



Saarfels – Wanderparkplatz Fischerberg



Haustadt - Sportplatz



Haustadt - Marktplatz



Haustadt – KiTa St. Mauritius



Haustadt – Spielplatz Hinter der Kirch



Haustadt – Kirche St. Mauritius



Haustadt - Friedhof



Düppenweiler - Tennisplätze



Düppenweiler – Freiwillige Feuerwehr



Düppenweiler – Kultur- und Sporthalle



Düppenweiler – Grundschule



Düppenweiler – Kirche St. Leodegar



Düppenweiler – Sportanlage Verlängerung Kolpingstr.



Düppenweiler – Seniorenbetreuung Haus Blandine



Düppenweiler – Kupferbergwerk





Honzrath – Kapelle Hl. Katharina



Honzrath Freiwillige Feuerwehr



Honzrath – KiTa Am Kollesborn



Honzrath – Spielplatz Merching Str.



Honzrath – Friedhof



Honzrath - Bouleplatz



Honzrath - Reitanlage



Honzrath - Hellwiesstadion



Reimsbach – Sparkasse



Reimsbach – Kirche St. Andreas



Reimsbach – Boulplatz



Reimsbach – Grundschule



Reimsbach – Friedhof



Reimsbach – Sportplatz



Reimsbach – Ehrenfriedhof



Oppen – Sportgelände (Boule-, Beachvolleyball-, Fußball- und Tennisplätze)



Oppen – KiTa Ober Seifen



Oppen – Seniorenheim



Hargarten – Dorf- und Spielplatz



Hargarten – Weidentalhalle



Hargarten – Freiwillige Feuerwehr



Erbringen – KiTa St. Luzia



Erbringen – Scheune und Dorfplatz



Erbringen - Sportplatz

