



Radverkehrskonzept Gemeinde Weiskirchen



gefördert durch:



Ministerium für Umwelt,
Klima, Mobilität, Agrar
und Verbraucherschutz

SAARLAND



Büro für
Mobilitätsberatung und Moderation



Im Auftrag der:

Gemeinde Weiskirchen

Kirchenweg 2
66709 Weiskirchen



Gefördert durch:

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar u. Verbraucherschutz

Franz-Josef-Röder-Straße 17
66119 Saarbrücken



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

Juni 2025



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis I

Abbildungsverzeichnis II

Tabellenverzeichnis III

Abkürzungsverzeichnis IV

1 Hintergrund und Ausgangslage 1

 1.1 Geographische Gegebenheiten 2

 1.2 Bevölkerung, Infrastruktur und Wirtschaft 7

 1.3 Akteursbeteiligung zur Erstellung des neuen Radverkehrskonzeptes 14

 1.3.1 Ergebnisse der Befragung 14

 1.3.2 Ergebnisse der Ideenkarte 18

2 Grundlagen Radverkehrsplanung 20

3 Entwicklung des neuen Radverkehrskonzeptes und Streckennetzes 30

 3.1 Ausgangssituation des Radverkehrs in Weiskirchen 30

 3.2 Zielnetzkonzeption 33

 3.3 Weitere Vorgehensweise 36

 3.4 Maßnahmen im Streckennetz 46

 3.5 Fahrradabstellanlagen 85

4 Finanzielle Förderung des Radverkehrs 88

Quellenverzeichnis 90



Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Übersicht über die Gemeinde Weiskirchen und ihre Ortsteile	3
Abb. 2 Topographisches Profil der Gemeinde Weiskirchen und ihrer Umgebung	5
Abb. 3 Durchschnittstemperaturen und Niederschläge in Weiskirchen	6
Abb. 4 Übersicht über Schulen, Krankenhäuser, Schwimmbäder und Gewerbe in Weiskirchen	9
Abb. 5 Verkehrsbelastungen in der Gemeinde Weiskirchen	11
Abb. 6 Modal Split der Gemeinde Weiskirchen	12
Abb. 7 Arbeitsort der Erwerbstätigen Weiskirchens	13
Abb. 8 Pendlersaldo Gemeinde Weiskirchen	13
Abb. 9 Wohnort der Befragten	14
Abb. 10 Entfernung Wohnort - Arbeits-/Ausbildungsstätte	15
Abb. 11 Schon probiert ...?	15
Abb. 12 Besitzen Sie/Steht Ihnen regelmäßig zur Verfügung ...?	16
Abb. 13 Modal Split	16
Abb. 14 Bedingungen Radverkehr	17
Abb. 15 Altersverteilung der Befragten	18
Abb. 16 Geschlechterverteilung der Befragten	18
Abb. 17 Ergebnis interaktive, GIS-basierte Ideenkarte	19
Abb. 18 Einseitiger Schutzstreifen an Anstieg	21
Abb. 19 Prinzipskizze eines alternierenden Schutzstreifens	21
Abb. 20 Radfahrstreifen mit Rotmarkierung im Einmündungsbereich	22
Abb. 21 Beginn einer Fahrradstraße mit Beschilderung und Piktogramm auf der Fahrbahn	22
Abb. 22 Verkehrszeichen und Zusatzzeichen bei geöffneten Einbahnstraßen	23
Abb. 23 Verkehrszeichen für durchlässige Sackgassen	23
Abb. 24 Beispiel für Querungshilfe mit und ohne Mittelinsel	24
Abb. 25 Einfädelungshilfe in der Prinzipskizze	24
Abb. 26 Beispiel eines geeigneten Sperrpfostens mit reflektierendem Element	25
Abb. 27 Beispiel eines geeigneten Wasserablaufes (ebenerdig und ohne Kante)	26
Abb. 28 Beispiele von sog. Berliner Kissen zur Geschwindigkeitsreduktion	26
Abb. 29 Geh- und Radweg außerorts mit Sicherheitstrennstreifen	27
Abb. 30 Mehrzweckstreifen mit verringerter Anforderung an Sicherheitstrennstreifen	27
Abb. 31 Beispiele geeigneter Fahrradhalter	29
Abb. 32 Übersicht der Zielnetzkonzeption für die Gemeinde Weiskirchen	35
Abb. 33 Radverkehrskonzept Gemeinde Weiskirchen – Bestandsnetz	37
Abb. 34 Radverkehrskonzept Gemeinde Weiskirchen – Vorschläge	37
Abb. 35 Radverkehrskonzept Gemeinde Weiskirchen - Zielnetz	37
Abb. 36 Maßnahmenkarte Gemeinde Weiskirchen	41



Tabellenverzeichnis

Tab. 1 Flächennutzung der Gemeinde Weiskirchen	2
Tab. 2 Bevölkerungsstruktur der Gemeinde Weiskirchen	7
Tab. 3 Bevölkerung der Gemeinde Weiskirchen nach Ortsteilen	7
Tab. 4 Anmerkungen nach Kategorien.....	17
Tab. 5 Meldungen der Ideenkarte nach Kategorie	18
Tab. 6 Maßnahmenübersicht Gemeinde Weiskirchen – Teil I	44
Tab. 7 Maßnahmenübersicht Gemeinde Weiskirchen – Teil II	45
Tab. 8 Fahrradabstellanlagen nach Ortsteilen – Teil I	86
Tab. 9 Fahrradabstellanlagen nach Ortsteilen – Teil II	87
Tab. 10 Übersicht über aktuelle Fördermöglichkeiten für saarländische Kommunen.....	89



Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BALM	Bundesamt für Logistik und Mobilität
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit u. Verbraucherschutz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
H.Nr.	Hausnummer
KBA	Kraftfahrzeugbundesamt
LfS	Landesbetrieb für Straßenbau
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NKI	Nationale Klimaschutzinitiative
NMOB	Nachhaltige Mobilität
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
OD	Ortsdurchfahrt
OE	Ortseingang
OA	Ortsausgang
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Rtg.	Richtung
StVO	Straßenverkehrsordnung
UDV	Unfallforschung der Versicherer
VCD	Verkehrsclub Deutschland
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband



1 Hintergrund und Ausgangslage

Nach dem Boom während der Corona Pandemie und unter der zunehmenden Wahrnehmung der Folgen des Klimawandels sowie der starken Abhängigkeit von fossilen Energieträgern, erfährt das Thema Radverkehr durch die Handlungserfordernisse im Mobilitätsbereich weiterhin großen Auftrieb. Das Fahrrad spielt mehr denn je eine große Rolle und gewinnt sowohl im Alltags- wie auch Freizeitverkehr an Stellenwert. Das liegt u.a. daran, dass das Rad viele positive Attribute vereinen kann. Es ist ein umweltfreundliches, flächensparsames, gesundheitsförderndes und verhältnismäßig günstiges Verkehrs- und Fortbewegungsmittel. Ein weiterer wesentlicher Treiber dieser Entwicklung ist die zunehmende Verbreitung von Pedelecs, also mittels elektrischen Motors unterstützter Fahrräder. Im Rekordjahr 2020 wurden insgesamt rund 5 Millionen Neu-Räder verkauft (davon rund 2 Millionen Pedelecs). In den beiden letzten Jahren wurden erstmals mehr Pedelecs (53 %) wie „Normalräder“ (47 %) verkauft. Der Gesamtbestand an Fahrrädern in Deutschland wuchs auf rund 89 Millionen Räder, wobei knapp 16 Millionen mit elektrischer Unterstützung ausgestattet sind. (vgl. ZIV (2025)).

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr möchte diese Entwicklung im Saarland unter dem Motto „Fahr Rad. Beweg was.“ unterstützen und hat dazu verschiedene Förderprogramme aufgelegt, u.a. die Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland – Teilförderung Radverkehr (NMOB-Rad). Darin wird beispielsweise die Erstellung von Radverkehrskonzepten zur Förderung des Alltagsradverkehrs für Kommunen und Gemeinden gefördert.

Die Gemeinde Weiskirchen möchte im Zuge dessen die Bedingungen für Radfahrende in der Gemeinde verbessern und u.a. mehr Radverkehr auf Alltagswegen erreichen. Dazu wurde das Büro für Mobilitätsberatung und Moderation aus Wasserliesch bei Trier beauftragt, ein Radverkehrskonzept für die Gemeinde Weiskirchen zu erstellen. Wichtigster Teil des Konzeptes ist die Analyse der vorhandenen Infrastruktur zum Radeln und die darauf basierende Entwicklung eines neuen Netzes an Radwegen und Radverbindungen. Damit die am Ziel angekommenen Radelnden ebenfalls versorgt sind, werden auch die Fahrradabstellmöglichkeiten in der Gemeinde erhoben und Vorschläge dazu abgeleitet.



1.1 Geographische Gegebenheiten

Geographische Lage und Flächennutzung

Die Gemeinde Weiskirchen liegt im nördlichen Teil des Saarlandes mit unmittelbarer Grenze zu Rheinland-Pfalz. Unweit entfernt befinden sich z.B. Merzig und St. Wendel oder die rheinland-pfälzischen Städte Saarburg sowie Hermeskeil. Die Gemeinde befindet sich im Schwarzwälder Hochwald und gehört zum Naturpark Saar-Hunsrück. Die Gemeinde wird dabei von insgesamt 5 Kommunen umschlossen, davon 2 Kommunen auf saarländischer Seite und 3 Kommunen, die im angrenzenden Rheinland-Pfalz verortet sind. Im Norden grenzt die Gemeinde größtenteils an die rheinland-pfälzische Gemeinde Mandern. Nur sehr kurz ist die gemeinsame Grenze mit der Gemeinde Waldweiler ebenfalls im Norden. In östlicher/südöstlicher Richtung liegt die saarländische Nachbarstadt Wadern. Den nächsten Nachbarn bildet die Gemeinde Losheim am See im Südwesten. Last but not least grenzt die Gemeinde Zerf im Nordwesten an Weiskirchen.

Die oben angesprochene Stadt Hermeskeil liegt ca. 14 km Luftlinie entfernt. Bis nach Saarburg oder Merzig sind es knapp 20 km, während die Entfernung nach St. Wendel etwas über 25 km beträgt. Die saarländische Landeshauptstadt Saarbrücken liegt rund 40 km Luftlinie entfernt. Die Distanzen zu den weiteren größeren saarländischen Städten Saarlouis, Dillingen, Neunkirchen und Völklingen bewegen sich in einer Range um die 25 km bis 35 km. Die nächstgelegene Großstadt ist nicht Saarbrücken sondern das rheinland-pfälzische Trier (ca. 25 km).

Die Gemeinde Weiskirchen erstreckt sich über eine Fläche von 34 km². Der vorwiegende Teil der Flächen wird für vegetative Nutzungen (84 %), z.B. für land- und forstwirtschaftliche Belange, eingesetzt. Rund 12 % der Gesamtfläche ist dem Siedlungsbau gewidmet, d.h. Flächen zum Wohnen, für Industrie und Gewerbe sowie für Freizeit- und Erholungsflächen. 4 % der Flächen werden für Zwecke des (Straßen)Verkehrs bereitgestellt. Blaue Infrastruktur, sprich Gewässer, machen gerundet 1 % der Gemeindefläche aus.

Tab. 1 Flächennutzung der Gemeinde Weiskirchen

Funktion	Fläche [km ²]	Fläche [%]
Siedlung	3,9	12%
Verkehr	1,2	4%
Vegetation	28,3	84%
Gewässer	0,2	1%
Gesamt	33,7	100%

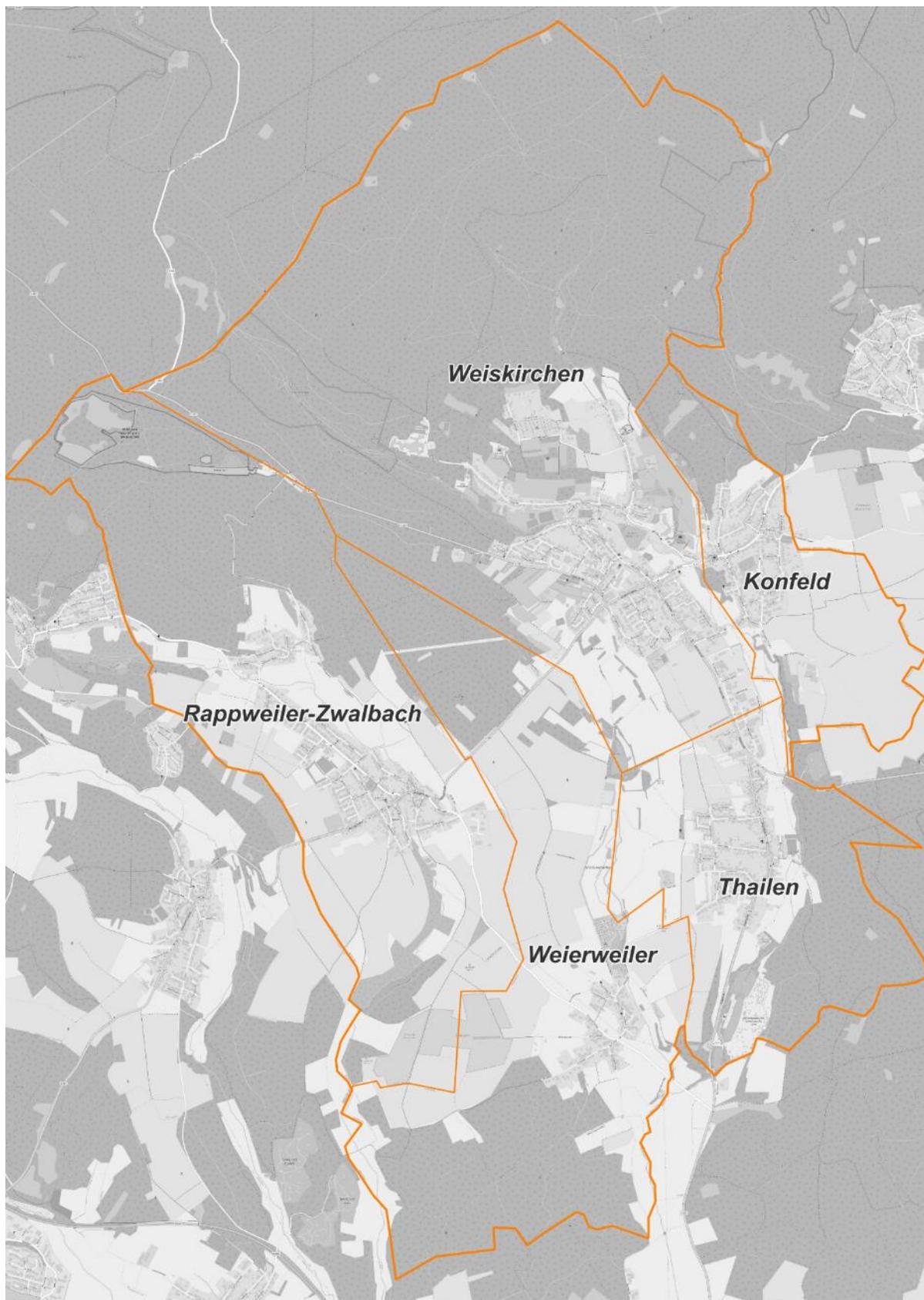
Datenquelle: Statisches Amt Saarland (2020)

Die Gemeinde Weiskirchen besteht aus den 5 folgenden Ortsteilen:

- Konfeld
- Rappweiler-Zwalbach
- Thailen
- Weierweiler
- Weiskirchen



Abb. 1 Übersicht über die Gemeinde Weiskirchen und ihre Ortsteile



Kartengrundlage OpenStreetmap Graustufen, Datenquelle Openstreet Map 2024



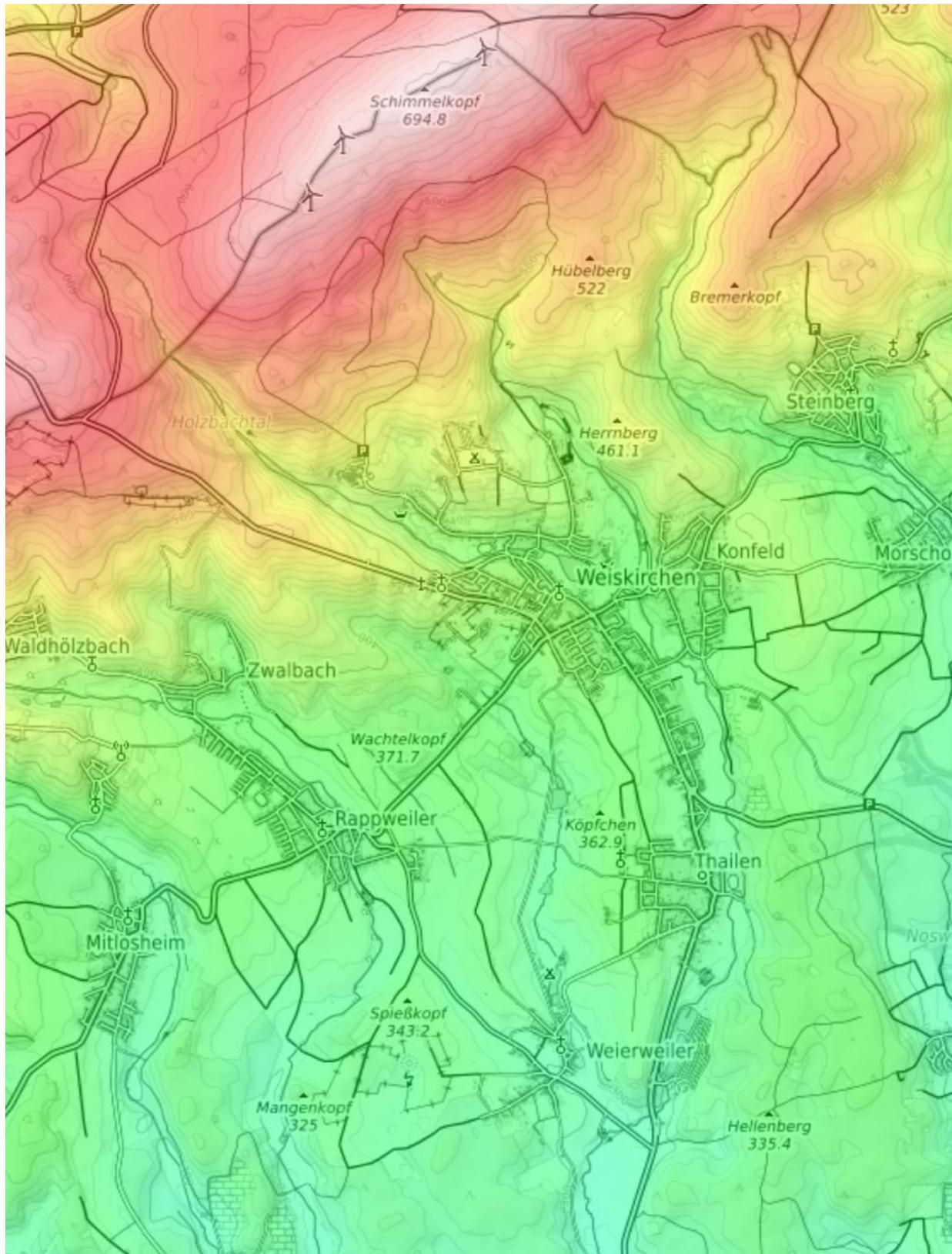
Topographie

Die Gemeinde Weiskirchen befindet sich unmittelbar am Schwarzwälder Hochwald, welcher den südwestlichen Teil des Hunsrücks bildet. Größere Gewässer, die besondere Tallagen bedingen, gibt es in Weiskirchen nicht. Vielmehr handelt es sich im Gemeindegebiet um kleine Bachläufe (Holzbach, Ruwerbach, Brühlchenbach). Die Ortsteile liegen höhenmäßig in Bereichen von ca. 300 m über NN bis hin zu 380 m über NN. Die nördlicheren Bereiche Weiskirchen, Konfeld und Zwalbach liegen dabei etwas höher im Vergleich zu den Teilen Thailen und Weierweiler. In südlicher Ausdehnung nochmals minimal tiefer gelegen sind die kommunalen Nachbarn, wie z.B. Stadtteile Waderns (Morscholz, Noswendel, Bardenbach, Nunkirchen) oder auch Mitlosheim/Losheim am See. Im Kontrast hierzu stehen nördliche Nachbargemeinden, wie z.B. Zerf, Mandern oder Kell am See. Auf dem Weg dorthin müssen über die Erhebungen des Schwarzwälder Hochwaldes (600 – 700 m über NN) reichlich Höhenmeter überwunden werden. So befinden sich direkt nördlich vom Hauptort Weiskirchen mit dem Schimmel- und dem Teufelskopf zwei prominente Erhebungen mit fast 700 m Höhe.

Aus den geschilderten Gegebenheiten lässt sich ableiten, dass die topographischen Bedingungen je nach Relation schon deutlich variieren können und sehr signifikante Höhenunterschiede auf vereinzelt Relationen auftreten können. Dies betrifft dann aber auch vor allem Relationen, über die Gemeindegrenze hinweg, in benachbarte Kommunen. Wer z.B. von Konfeld nach Wadern-Nunkirchen unterwegs ist, muss dabei ca. 130 Höhenmeter bewältigen. Ähnliche Werte ergeben sich beispielsweise bei einer Fahrt nach Wadern-Löstertal. Deutlich anspruchsvoller wird es bei einer Fahrt von Weiskirchen nach Mandern oder Greimerath. Hier führen die Erhebungen des Schwarzwälder Hochwaldes zu Höhendifferenzen in Bereichen zwischen 200 und 300 Höhenmetern. Dies ist dann ein Terrain, bei dem die Vorteile der Pedelecs und ihr aktueller Boom noch mehr zum Tragen kommt. Somit können auch solche Höhenunterschiede, gegebenenfalls gekoppelt an den Bedarf eines größeren Akkus, gut mit dem Fahrrad bewältigt werden. Durch den technischen Fortschritt sind neuere Pedelecs weiterhin leistungstärker am Berg und durch bessere Akkus reichweitenstärker. Die topographischen Gegebenheiten der Gemeinde Weiskirchen, bzw. präziser formuliert insbesondere ihres Umlandes, können die ein oder andere Herausforderung für den Radverkehr bereithalten. Es lässt sich jedoch kein grundsätzliches K.O.-Kriterium ableiten, vor allem dank der Möglichkeiten in Form von Pedelecs. Alle im Rahmen der Befahrungen vor Ort befahrenen Strecken können mit einem Pedelec gut bewältigt werden.



Abb. 2 Topographisches Profil der Gemeinde Weiskirchen und ihrer Umgebung



Quelle: topographic-map.com (2025)



Klimatische Bedingungen

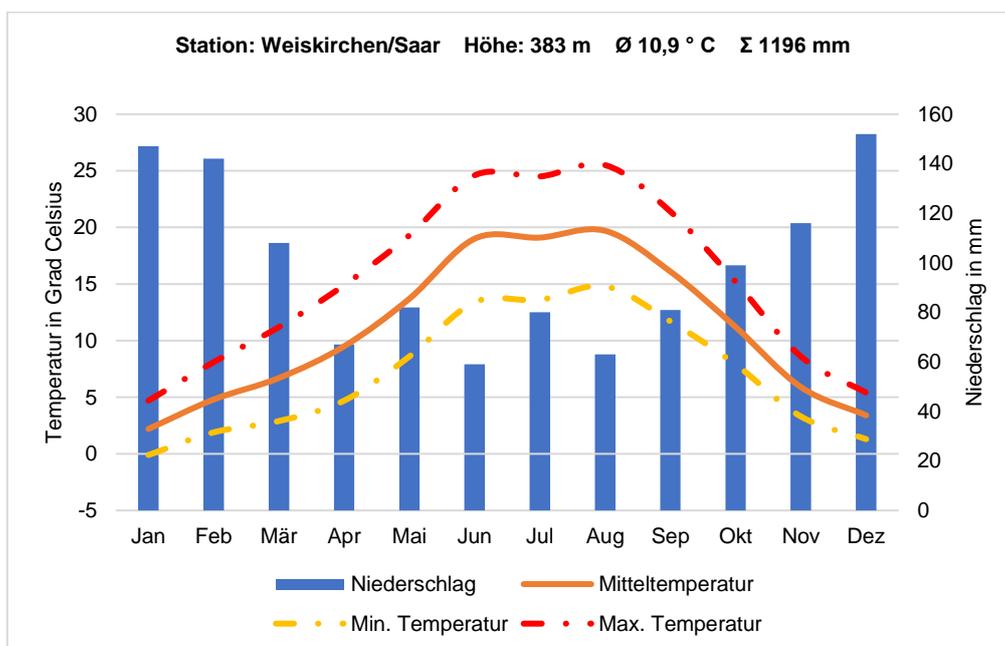
Zur Betrachtung der klimatischen Bedingungen in Weiskirchen werden die Wetterdaten von der Wetterstation Weiskirchen/Saar berücksichtigt. Die Station befindet sich unmittelbar in der Gemeinde, in der Straße Zum Eichenlaubhof im Hauptort Weiskirchen. Das Klima in Weiskirchen kann als mild bezeichnet werden. Die Jahresmitteltemperatur bezogen auf ein 5-Jahres-Intervall betrug zuletzt 10,9 ° C. Der August repräsentierte dabei den wärmsten Monat mit einer Durchschnittstemperatur von 19,7 ° C, während der Januar mit 2,2 ° C die kälteste Periode darstellte.

Die deutlich regenreichste Zeit stellten in absteigender Reihenfolge die Monate Dezember (Ø 152 mm), Januar (Ø 147 mm) und Februar (Ø 142 mm) dar. Im Vergleich relativ trocken fielen die Sommermonate Juni (Ø 59 mm) und August (Ø 63 mm) aus. Auf das gesamte Jahr geblickt, verzeichnete Weiskirchen in den vergangenen 5 Jahren im Schnitt 177 Regentage sowie eine Jahresregenmenge von 1196 mm (vgl. auch Abb. 3). Hierin enthalten sind auch alle Tage an denen es nur sehr kurz oder auch nur (tief) nachts geregnet hat.

Die Anzahl der Sonnenstunden betrug übers Jahr beinahe 1800, wobei in den Monaten April bis August durchgehend mindestens 220 Sonnenstunden zu verzeichnen waren (vgl. Wetterdienst.de (2025)).

Unter dem Strich kann attestiert werden, dass die Wetterbedingungen in Weiskirchen für das Radfahren grundsätzlich gut sind. Zwar werden an einzelnen Tagen widrige Bedingungen, wie Schneefall und Eisglätte auftreten, welche das Fahrrad als Verkehrsmittel einschränken und die Wahl einer Alternative deutlich komfortabler ist. Nichtsdestotrotz liefern die vorherrschenden Wetterverhältnisse keine grundsätzlichen Gründe gegen eine regelmäßige Fahrt mit dem Fahrrad.

Abb. 3 Durchschnittstemperaturen und Niederschläge in Weiskirchen





1.2 Bevölkerung, Infrastruktur und Wirtschaft

Bevölkerungsstruktur

Auf Basis der Daten des Statistischen Landesamtes leben derzeit etwas mehr als 6.600 Menschen in der Gemeinde Weiskirchen. Die Verteilung der Geschlechter ist innerhalb der Wohnbevölkerung quasi paritätisch und unterscheidet sich nur in den Nachkommastellen statistisch zu Gunsten der weiblichen Bevölkerung.

Mit ihren 6.600 Bewohner*innen bildet die Gemeinde Weiskirchen die mit Abstand kleinste Gemeinde des Landkreises Merzig-Wadern. Lediglich die Gemeinde Perl weist mit knapp unter 10.000 Menschen ebenfalls eine vierstellige Bevölkerungszahl auf. Zum Vergleich ist die größte Kommune des Kreises, die Stadt Merzig, mit ihren rund 32.000 Bewohner*innen ca. fünf Mal so groß wie Weiskirchen. Dafür gehört Weiskirchen kreisintern zu den dichter besiedelten Gebieten. Mit fast 200 Einwohnenden pro km² rangiert die Gemeinde an dritter Stelle hinter der Gemeinde Beckingen (299 EW/km²) und der Stadt Merzig (291 EW/km²). Am dünnsten besiedelt ist in Relation die Gemeinde Perl mit 128 EW/km² (vgl. Tab. 2).

Tab. 2 Bevölkerungsstruktur der Gemeinde Weiskirchen

Gemeinde Weiskirchen			
Bevölkerung			Einwohner
insgesamt	männlich	weiblich	je km ²
6.644	3.301	3.343	197

Quelle: Statistisches Amt Saarland (2025). Stand 30.06.2023

Die Bevölkerung von knapp 6.300 Einwohner*innen (nach Auskunft der Gemeinde) verteilt sich auf insgesamt 5 Ortsteile, von denen 4 vierstellige Einwohnerzahlen aufweisen. Lediglich Weierweiler liegt deutlich unterhalb der 1.000-Einwohner-Marke. Den größten Ortsteil bildet der mit der Gemeinde gleichnamige Hauptort Weiskirchen mit knapp über 2.300 Bewohner*innen. Dies entspricht einem Anteil von 37 %. Zweitgrößter Ortsteil ist Rappweiler-Zwalbach mit 1.500 Menschen, was einem Anteil von gut einem Viertel entspricht. Es folgen Weiskirchen-Thailen (~ 1.250 EW, 20 %) und Weiskirchen-Konfeld (~ 1.000 EW, 16 %) an dritter respektive vierter Stelle. Der mit deutlichem Abstand kleinste Ortsteil Weierweiler wird lediglich von 250 Menschen bewohnt (vgl. auch Tab. 3).

Tab. 3 Bevölkerung der Gemeinde Weiskirchen nach Ortsteilen

Bevölkerung	Absolut	Prozent
Konfeld	1.017	16%
Rappweiler-Zwalbach	1.497	24%
Thailen	1.242	20%
Weierweiler	243	4%
Weiskirchen	2.339	37%
Gesamt	6.338	100%

Quelle: Gemeinde Weiskirchen Amtsblatt (2025), S. 13.



Gewerbe, Bildung, Tourismus und Versorgung

Größere, gewerbliche Ansiedlungen bilden in der Gemeinde Weiskirchen die große Ausnahme. Hier ist an erster Stelle das Gewerbegebiet entlang der L 151 zwischen Hauptort und Thailen zu nennen. Eine weitere kleine gewerbliche Fläche befindet sich am Höhenweg, am südöstlichen Rand von Rappweiler-Zwalbach. Alle weiteren gewerblichen Gebiete liegen dann außerhalb der Gemeinde, mehrere in der Nachbarstadt Wadern. Davon noch relativ grenznah liegt z.B. das Gewerbegebiet am Ortsausgang Nunkirchen entlang der Weiskircher Str. südlich von Weierweiler. Außerdem genannt werden kann der Standort des Unternehmens SaarGummi, welches u.a. Dichtungssysteme produziert, im Stadtteil Wadern-Büschfeld. Im Südwesten von Weierweiler auf der Gemarkung von Losheim kann auch noch das HOMANIT-Werk erwähnt werden.

Im Bereich der Bildung beherbergt die Gemeinde Weiskirchen drei Schulen: zwei Grundschulen und eine Gemeinschaftsschule. Die Grundschule Weiskirchen ist mit 2 Standorten einerseits in Konfeld und andererseits in Thailen ansässig. Die Eichenlaubschule ist als Gemeinschaftsschule im Hauptort angesiedelt. Außerdem gibt es eine private Förderschule für soziale und emotionale Entwicklung in Rappweiler. Zwar nicht mehr auf dem Gemeindegebiet, aber immer noch in unmittelbarer Entfernung befindet sich das Berufsbildungszentrum Hochwald (BBZ) in Wadern-Nunkirchen.

In den Bereichen Versorgung, Freizeit und Naherholung ist die Gemeinde grundsätzlich solide aufgestellt. Im Gemeindegebiet gibt es zwei Supermärkte. Hinzu kommen kleinere und größere Lebensmittelversorger auch in den umliegenden Kommunen Wadern und Losheim. Freizeiteinrichtungen konzentrieren sich aufgrund der Größe der Gemeinde auf den Hauptort Weiskirchen. So gibt es dort beispielsweise den Wildpark, das Vitalis-Hallenbad, aber auch ein Naturfreibad. Sporteinrichtungen wie Fußball- und Tennisplätze gibt es im Hauptort, vereinzelt und ergänzend auch in den weiteren Ortsteilen, z.B. ein Rasenplatz in Thailen. Weitere kleinere Dinge, wie beispielsweise eine Minigolfanlage, ergänzen das Angebot. Durch ihre Lage am Schwarzwälder Hochwald sowie ihren Status als heilklimatischer Kurort bietet die Gemeinde gute Bedingungen zur Naherholung, z.B. in Form von Wandern oder in Anlehnung an das vorliegende Konzept Radfahren. Hierzu gibt es auch einige Campingplätze als Übernachtungsmöglichkeiten. Im Zusammenhang mit dem Status als Kurort sind auch die Hochwaldkliniken als wichtiger Rehabilitationsstandort für verschiedene medizinische Bereiche zu nennen, welche in den nordöstlichen Ausläufern des Hauptortes Weiskirchen angesiedelt sind. Zu den touristischen Angeboten zählen z.B. der Kurparksee und der Staudengarten auf dem Kurparkgelände oder auch der Wild- und Wanderpark mit Gehege an der L 151 in der Gemarkung Rappweiler.



Abb. 4 Übersicht über Schulen, Krankenhäuser, Schwimmbäder und Gewerbe in Weiskirchen





Mobilität und Verkehr

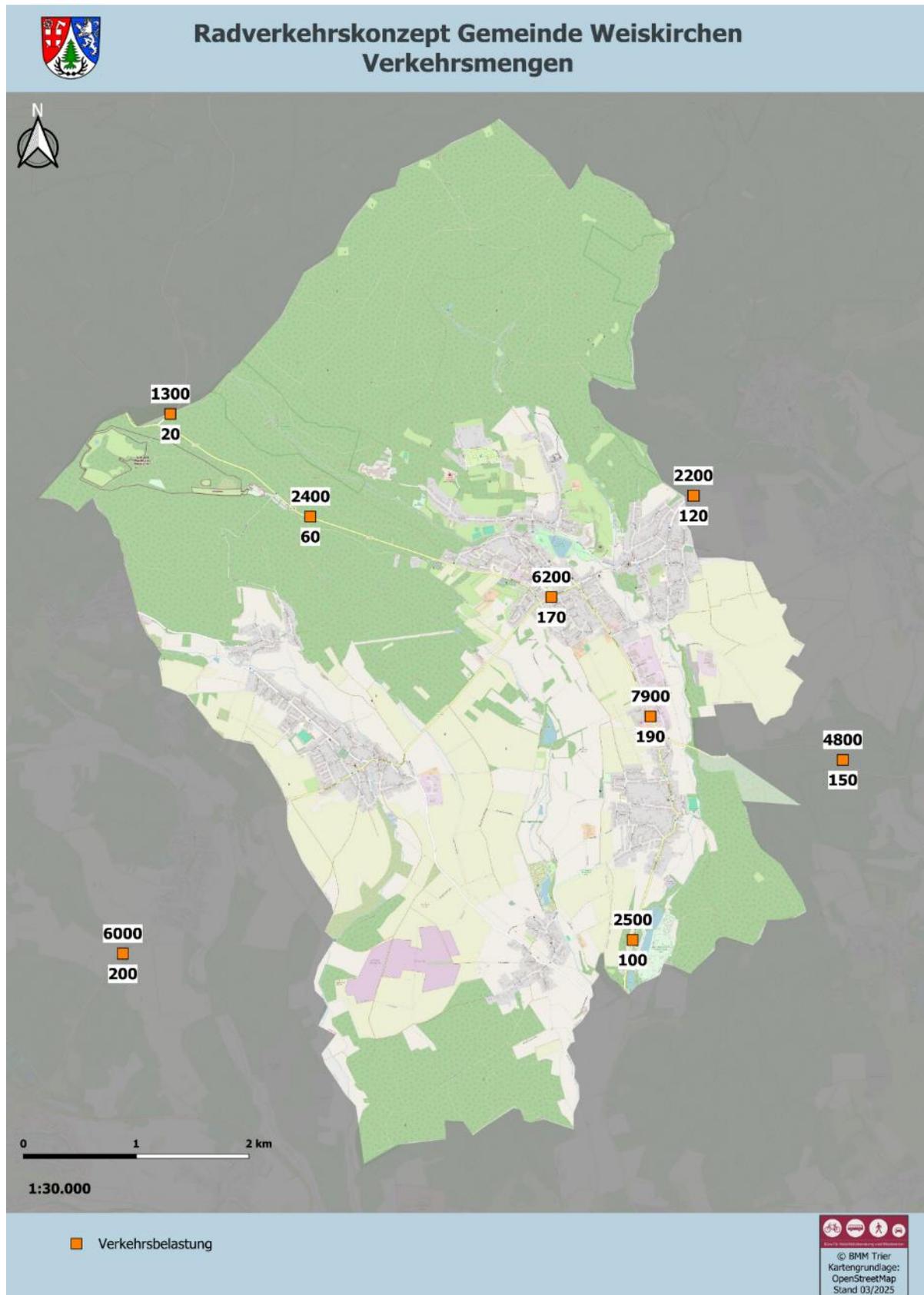
Die Gemeinde Weiskirchen ist von einem Dreieck wichtiger Verbindungen des übergeordneten Straßenverkehrsnetzes eingerahmt. In mittelbarer Entfernung in östlicher Richtung verläuft die Autobahn A 1 und bietet somit Anschluss einerseits in Richtung der Landeshauptstadt Saarbrücken wie auch andererseits in Richtung Trier/Köln. Mehrere Anschlussstellen finden sich im benachbarten Wadern. Nordwestlich des Gemeindegebietes verläuft die Bundesstraße B 407, welche Verbindungen nach Zerf/Saarburg oder in Gegenrichtung nach Hermeskeil ermöglicht. Diese kann über die Landesstraßen L 142 und L 368 von Weiskirchen erreicht werden. Südwestlich von Weiskirchen verläuft wiederum die Bundesstraße B 268 von Zerf über Losheim am See nach Wadern(-Nunkirchen) und von dort weiter nach Lebach, wo auf die B 269 gewechselt werden kann. Mit diesem Wechsel gelangt man weiter nach Dillingen oder z.B. auch nach St. Wendel. Die B 268 ist z.B. von Rappweiler über die L 157 und Mitlosheim erreichbar. Von Weierweiler aus würde die Fahrt über die L 152 nach Nunkirchen und dort auf B 268 führen. Die beiden Landesstraßen L 157 und L 151 (innerorts dann anders lautend) erschließen Weiskirchen im Wesentlichen von West nach Ost bzw. Nord nach Süd.

Vor dem Hintergrund der obigen Schilderung, dass Weiskirchen im Wesentlichen durch die beiden Landesstraßen erschlossen wird, gibt es ohnehin lediglich begrenzt Messpunkte bezüglich Verkehrsmengen und -belastungen. Erwähnenswerte höhere Verkehrsbelastungen treten dementsprechend nur äußerst begrenzt auf. Die höchste Verkehrsmenge verzeichnet der Abschnitt L 151/Hauptstraße zwischen Weiskirchen und Thailen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 7.900 Fahrzeugen pro 24 h und dabei 190 Schwerfahrzeugen. Ebenfalls ein höherer Wert tritt auf dem Abschnitt L 157/Losheimer Str. und in der weiteren Fortführung in Richtung Mitlosheim mit um die 6.000 Fahrzeuge pro Tag auf. Die L 151 in Richtung Wadern kommt auf einen DTV-Wert von fast 5.000 Fahrzeugen. Die wenigen weiteren Messpunkte liegen (z.T. auch deutlich) unterhalb von 3.000 Fahrzeugen pro Tag (vgl. auch LfS (2021)). Für die Förderung des Radverkehrs ergibt sich durch die insgesamt und im Einzelfall geringen Verkehrsmengen Schutzstreifen z.B. in den Ortsdurchfahrten möglich und nicht aufgrund zu hohe Verkehrsmengen ausgeschlossen sind.

Zum 01.01.2024 waren laut den offiziellen Angaben des Kraftfahrzeugbundesamtes (KBA) rund 4.600 Pkw in der Gemeinde Weiskirchen zugelassen. Wenn man diese Zahl in ein Verhältnis zur Wohnbevölkerung setzt, erhält man den sogenannten Motorisierungsgrad. Die Kennzahl liegt für Weiskirchen bei 696 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner*innen. Dieser Wert liegt damit minimal unter dem Durchschnittswert des Landkreises Merzig-Wadern (707 Pkw/EW), aber oberhalb des Wertes für das gesamte Saarland mit 657 Pkw je 1.000 Bewohner*innen. Der Wert für die gesamte Bundesrepublik liegt momentan bei 583 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen (vgl. KBA (2025)).



Abb. 5 Verkehrsbelastungen in der Gemeinde Weiskirchen



Eigene Darstellung. Datenquelle: LfS Saarland (2021)

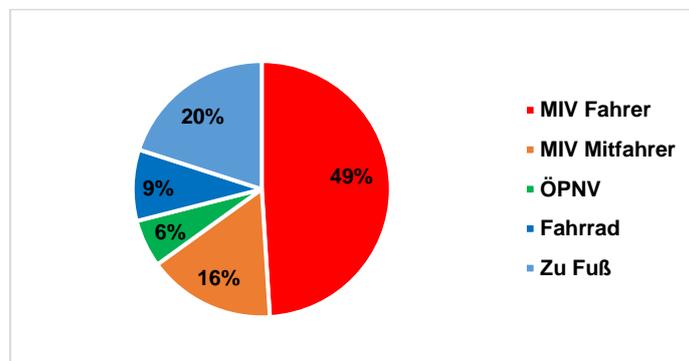




Betrachtet man das Thema Schienenpersonennahverkehr, lässt sich konstatieren, dass Weiskirchen derzeit innerhalb seiner kommunalen Grenzen keine Anschlüsse an das deutsche Bahnnetz besitzt und somit auch keine Bahnhaltpunkte. In der unmittelbaren Umgebung befindet sich ebenfalls kein Anschluss. Bahnhaltpunkte im erweiterten Umfeld wären z.B. Merzig in rund 19 km Luftlinie Entfernung oder der Haltepunkt Türkismühle ca. 22 km Luftlinie entfernt. Das Saarland prüft momentan die Reaktivierung mehrerer Bahnstrecken und hat dazu eine Machbarkeitsstudie 2024 veröffentlicht. Unter den potenziellen Reaktivierungstrecken befindet sich eine Verbindung von Merzig nach Niederlosheim sowie die Primstalbahn von Dillingen über Schmelz-Michelbach/Limbach bis ggf. auch Wadern. Damit könnten nähergelegene Haltepunkte für Weiskirchen wieder Realität werden. Allerdings beginnt nun erst der politische Entscheidungsprozess, welcher sicherlich einige Zeit in Anspruch nehmen wird, bevor überhaupt eine Umsetzung erfolgen könnte (vgl. Saarland (2024)).

Mobilitäts- und Verkehrsdaten werden in Studien nicht immer präzise für einen bestimmten Ort erhoben, sondern eine Erhebungsmöglichkeit besteht darin, Städte und Gemeinden mit ähnlichen Raum- und Siedlungsstrukturen (z.B. Großstädte oder ländliche Regionen) zu sogenannten siedlungsstrukturellen Raumtypen zu clustern (vgl. BMVI (2020)). So können Erkenntnisse und Erhebungen aus einem Ort zumindest in Ansätzen auf Orte mit ähnlichen Strukturen übertragen werden. In einer umfangreichen, deutschlandweiten Mobilitätsuntersuchung, der „Mobilität in Deutschland“ (MiD), wurden dabei auch Daten zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) für den Raumtyp der Gemeinde Weiskirchen erhoben:

Abb. 6 Modal Split der Gemeinde Weiskirchen



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

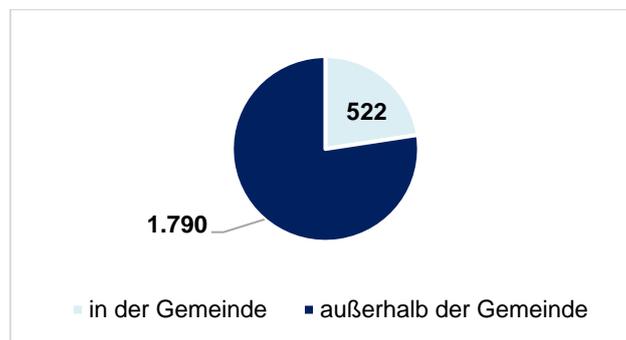
Den Daten der MiD folgend, werden ca. die Hälfte der Wege in Weiskirchen mit dem Pkw zurückgelegt. Bezieht man Mitfahrende in die Betrachtung mit ein, so werden sogar zwei Drittel aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Auf dem zweiten Rang der Verkehrsmittelwahl folgt der Fußverkehr mit einem Anteil von 20 %, d.h. jedem fünften Weg. Sowohl der Radverkehr (9 %) als auch der ÖPNV (6 %) spielen als Fortbewegungsmittel nur eine untergeordnete bis marginale Rolle. Aus Sicht der Gutachter erscheint der Modal-Split-Anteil zum Radverkehr zudem mit Blick auf Erfahrungswerte aus anderen Projekten eher als noch zu hoch eingestuft. Die dargestellten Ergebnisse stammen aus der MiD-Erhebung 2017. Die neueste MiD-Erhebung fand 2024 statt. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Konzeptes stand die Veröffentlichung der detaillierten Ergebnisse und des Abschlussberichtes noch aus.



Pendlerverflechtungen

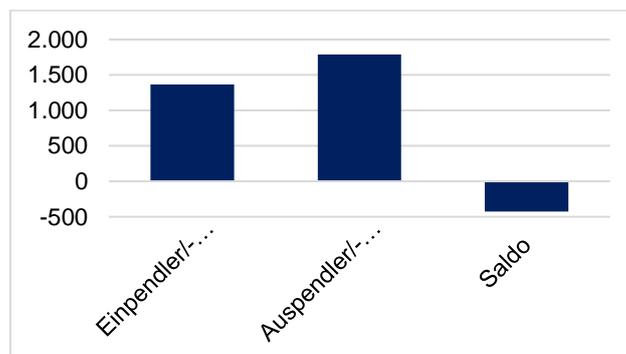
Nach den Angaben des statistischen Landesamtes des Saarlandes gab es mit Stand 2017 knapp 2.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Wohnsitz in Weiskirchen. Mit fast 80 % pendelt ein Großteil der Bewohner*innen Weiskirchens zum Arbeiten aus. Lediglich 500 bzw. knapp 23 % der Menschen haben ihren Arbeitsplatz auch im Wohnort Weiskirchen. Weitere beinahe 1.400 Personen pendeln insgesamt in die Gemeinde Weiskirchen ein, sodass sich hier ein Arbeitsplatzangebot von rund 1.900 Jobs ergibt. Das Pendlersaldo schlägt leicht zu Gunsten der Auspendelnden aus (~ - 400) (vgl. auch Abb. 7 & Abb. 8).

Abb. 7 Arbeitsort der Erwerbstätigen Weiskirchens



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

Abb. 8 Pendlersaldo Gemeinde Weiskirchen



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



1.3 Akteursbeteiligung zur Erstellung des neuen Radverkehrskonzeptes

Zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Weiskirchen wurden im Wesentlichen zwei Online-Beteiligungsformate in Form einer Online-Befragung und einer interaktiven, GIS-basierten Ideenkarte während der Erstellung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes angeboten. Die Befragung umfasste 9 Fragen und die Teilnehmer*innen wurden im Anschluss unmittelbar zur Ideenkarte weitergeleitet, damit sie ihre konkreten Anregungen und Vorschläge für Weiskirchen nach dem allgemeinen Fragenteil mitteilen konnten. Die Ideenkarte konnte natürlich weiterhin unabhängig der Befragung mit Ideen befüllt werden. Die Beteiligung lief vom 08.08.2024 bis einschließlich 15.09.2024, d.h. so rund 5 Wochen. Die Ergebnisse werden in den folgenden Kapiteln vorgestellt. Als weitere Beteiligungsformate fanden darüber hinaus die folgenden Termine statt:

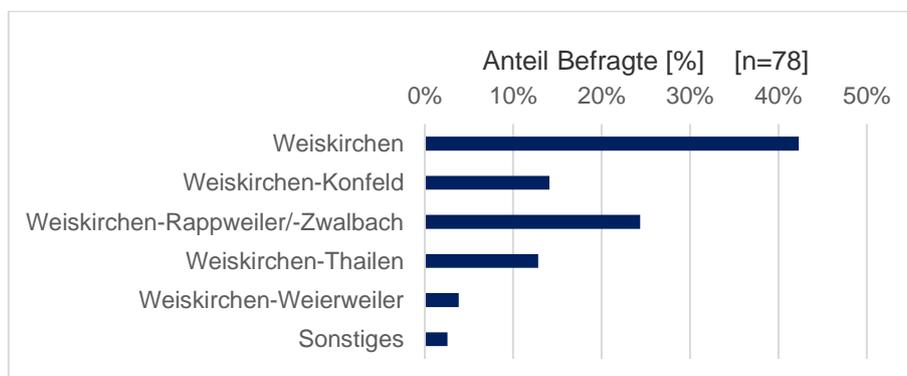
- Ortsbefahrung 06.03.2025
- Bürgerversammlung: 06.03.2025
- Ausschuss: 20.03.2025
- Abstimmung Wadern: 07.04.2025
- LfS: 07.04.2025
- Ausschuss: 12.06.2025

1.3.1 Ergebnisse der Befragung

An der wie zuvor geschilderten gut fünfwöchigen Befragungsphase haben sich schlussendlich fast 80 Bürger*innen der Gemeinde Weiskirchen beteiligt. Die Ergebnisse der einzelnen Fragen sollen an dieser Stelle kurz vorgestellt und erläutert werden.

Die meisten Befragungsteilnehmer*innen, nämlich 42 %, gaben an, im Hauptort Weiskirchen zu wohnen. Auf Platz 2 folgt der Ortsteil Rappweiler-Zwalbach mit gut einem Viertel der Beteiligten. Es folgten Konfeld (14 %) und Thailen (13 %) auf vergleichbarem Niveau. Nur minimale Anteile verzeichneten Personen wohnhaft in Weierweiler oder sogar außerhalb der Gemeinde Weiskirchen (vgl. Abb. 9).

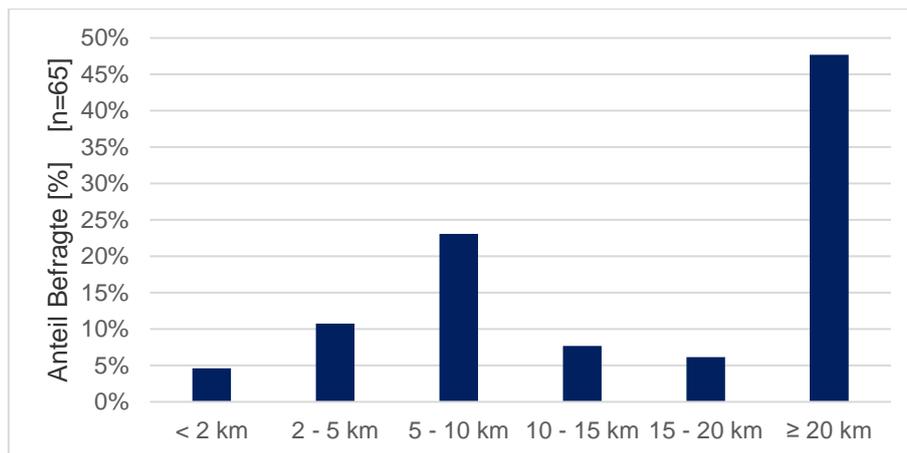
Abb. 9 Wohnort der Befragten





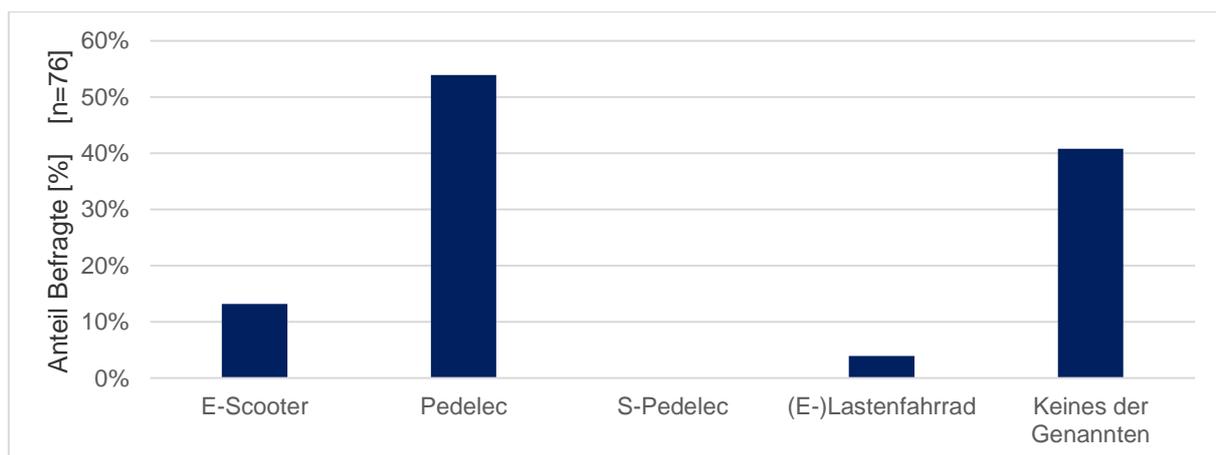
Fast die Hälfte der Befragten wies einen Arbeits-/Ausbildungsweg von mehr als 20 km auf. An zweiter Position folgte die Entfernungsklasse 5 – 10 km mit 23 %. Insgesamt weist der für den Radverkehr taugliche Entfernungsbereich von 2 km bis 15 km einen Anteil knapp über 40 % und somit ein erhebliches Potenzial auf. Immerhin 5 % der Befragten können den Weg zur Arbeit mit Distanzen < 2 km auch zu Fuß zurücklegen.

Abb. 10 Entfernung Wohnort - Arbeits-/Ausbildungsstätte



Im Hinblick auf die neueren Verkehrsmittel gaben mehr als die Hälfte an, bereits ein Pedelec ausprobiert zu haben. Auf einem E-Scooter haben schon 13 % der Befragten gestanden. Bisher noch kaum Berührungspunkte gab es zu (E-)Lastenrädern oder den schnelleren, sogenannten Speed (S-)Pedelecs. Ca. 40 % berichteten, keinerlei der genannten Fahrzeuge probiert zu haben (vgl. Abb. 11).

Abb. 11 Schon probiert ...?

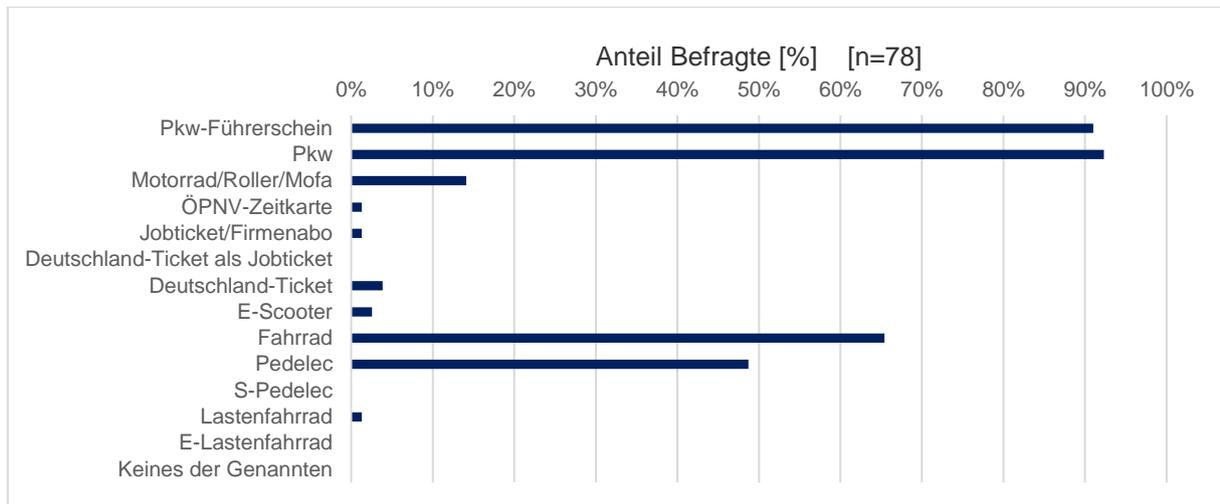


Bei der Verkehrsmittelverfügbarkeit dominiert das Auto. Fast jeder Teilnehmende besitzt oder verfügt über einen Pkw sowie Führerschein (Werte > 90 %). Weiterhin befindet sich innerhalb der Befragten das „normale Fahrrad“ mit 65 % etwas häufiger im Besitzstand als ein Pedelec (49 %), das Motorrad 14 %, das



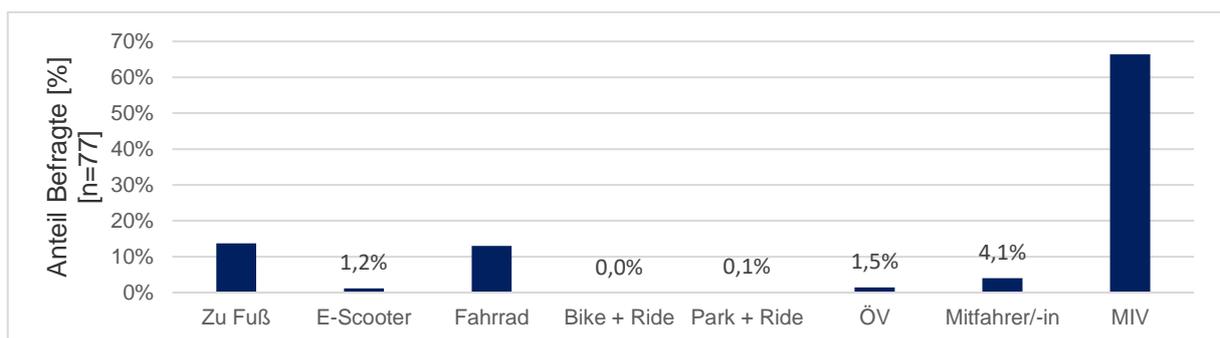
während auch die mittlerweile in vielen Regionen etablierten E-Scooter wie auch das Deutschlandticket kaum eine Rolle spielen (vgl. Abb. 12). Dabei ist gerade die Verfügbarkeit eines Pedelecs bei der Hälfte der Teilnehmenden aufgrund der topographischen Bedingungen in der Gemeinde Weiskirchen für das zukünftige Radwegenetz eine hilfreiche Rahmenbedingung.

Abb. 12 Besitzen Sie/Steht Ihnen regelmäßig zur Verfügung ...?



Rund 70 % der Teilnehmer*innen legen ihre alltäglichen Wege mit dem Pkw zurück. 14 % werden zu Fuß und 13 % mit dem Fahrrad absolviert. Der öffentliche Verkehr, E-Scooter sowie Park-/Bike + Ride spielen keine Rolle (vgl. Abb. 13). Bezüglich der Entfernungen z.B. zu den größeren Arbeitsplatzkonzentrationen in und um Weiskirchen herum, könnten folglich deutlich mehr Wege mit dem Pedelec zurückgelegt werden. Diese Potenziale gilt es, durch die neue und verbesserte Netzstruktur zu aktivieren.

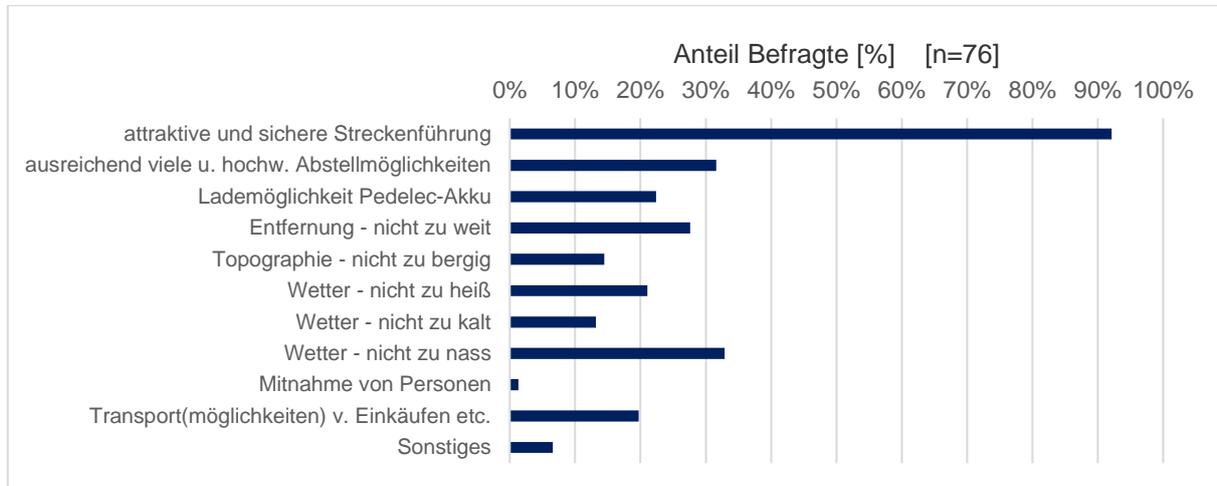
Abb. 13 Modal Split



Bezüglich erwünschter Bedingungen beim Radfahren erfuhren die attraktiven und sicheren Strecken mit über 90 % Anteil die höchsten Zustimmungswerte. Ein Drittel der Befragten wünscht sich eher trockene Wetterbedingungen (Mehrfachnennungen möglich). Im gleichen Maße wurden ausreichende und gute Abstellmöglichkeiten befürwortet (32 %). Es folgen die Aspekte moderate Entfernungen (28 %), Akkulademöglichkeiten (22 %) und nicht zu hohe Temperaturen (21 %) (vgl. auch Abb. 14).



Abb. 14 Bedingungen Radverkehr



Zum Ende der Befragung bestand nochmals die Möglichkeit, grundsätzliche Anmerkungen und Ideen zum Radfahren in Weiskirchen zu äußern. Auch die individuellen Rückmeldungen wurden geprüft und fließen, soweit sachdienlich und umsetzbar, in die Maßnahmen des Gesamtkonzeptes ein. Aufgrund der Vielfalt der Rückmeldungen können sie an dieser Stelle nicht im Detail präsentiert und diskutiert werden. Für eine kurze Übersicht wurden die Anmerkungen Kategorien zugeordnet und diese in Tab. 4 dargestellt. Die überwiegende Mehrheit der Anmerkungen drehte sich um fehlende Radwege (20 x) oder auch Radwege in schlechtem Zustand (5 x). Ebenfalls noch öfter drehte es sich um den Wunsch nach weiteren Services, z.B. Akku-Ladestationen oder auch ein Anhänger für die Fahrradmitnahme in Bussen.

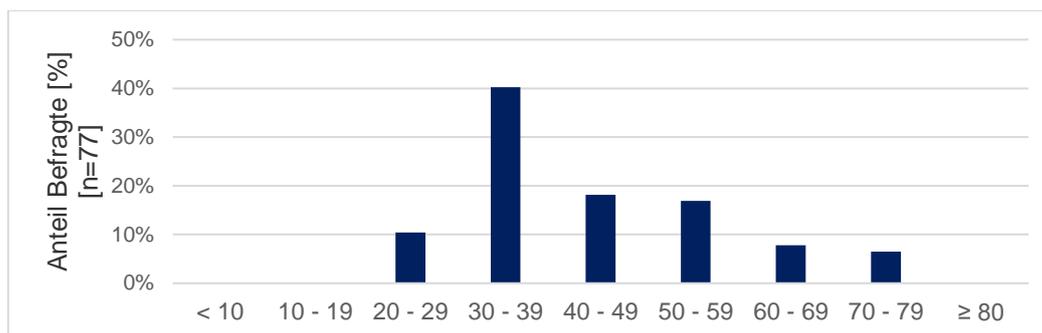
Tab. 4 Anmerkungen nach Kategorien

Kategorie	Anzahl
Behinderungen durch (Falsch)Parken	1
fehlende Abstellanlagen	1
fehlende Beleuchtung	1
fehlende Beschilderung	2
fehlende Rücksichtnahme	2
Kinderfreundlichkeit	1
Radweg fehlt	20
Radweg in schlechtem Zustand	5
Sonstiges	2
subjektive Sicherheit	1
Trennung vom MIV	3
weitere Serviceangebote	5
zu hohe Geschwindigkeiten	1
Gesamtergebnis	45

Die Gruppe der 30- bis 40-Jährigen stellte mit 40 % den höchsten Anteil innerhalb der Befragten. Etwa gleich auf folgen die Gruppen 40 bis 50 sowie 50 bis 60 Jahre mit etwas unter 20 %. 10 % gaben an 20 bis 30 Jahre alt zu sein. In den verbleibenden Gruppen gab es wenig bis keine Beteiligung (vgl. Abb. 15).

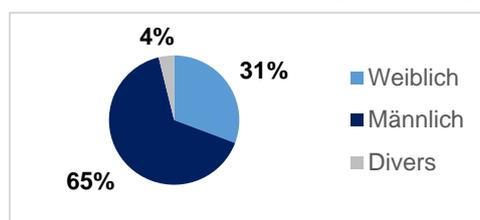


Abb. 15 Altersverteilung der Befragten



In der Befragung haben mit 65 % etwas mehr Männer teilgenommen. Die Frauen kommen auf einen Anteil von 31 %. Die verbliebenen 4 % bezeichnen sich als divers (vgl. Abb. 16).

Abb. 16 Geschlechterverteilung der Befragten



1.3.2 Ergebnisse der Ideenkarte

Parallel und begleitend zur Online-Befragung wurde eine interaktive, GIS-basierte Ideenkarte angeboten. Dort konnten Bürger*innen ihre konkreten Anregungen und Ideen vor Ort für die Gemeinde Weiskirchen äußern und verorten (vgl. Abb. 17). Themenbereiche waren punktuelle Vorschläge, gewünschte und verbesserungswürdige Strecken(-abschnitte) sowie Abstellmöglichkeiten. Eingereichte Beiträge konnten über eine „Like“-Funktion zusätzlich bewertet werden.

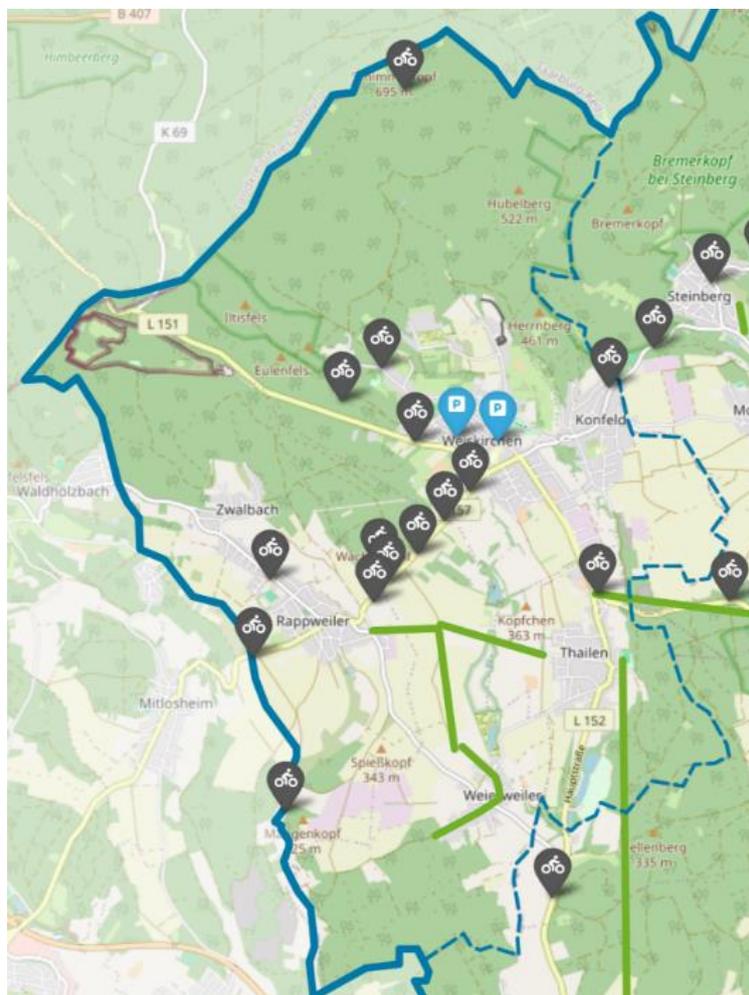
Tab. 5 Meldungen der Ideenkarte nach Kategorie

Kategorie	Meldungen
Punktuelle Vorschläge & Anmerkungen	14
Gewünschte Strecken	6
Verbesserungswürdige Strecken	0
Fehlende Absteller	2
Zu wenig Absteller	0
Verbesserungswürdige Absteller	0

Im rund fünfwöchigen Beteiligungszeitraum war die Beteiligung seitens der Bevölkerung eher zurückhaltend, sodass in Summe knapp über 20 Vorschläge zum Thema Radverkehr in Weiskirchen zusammenkamen. Dies kann auch daran liegen, dass einige die Möglichkeit, Vorschläge zu unterbreiten, im Rahmen der Befragung bei der Frage nach grundsätzlichen Anmerkungen nutzten.

Bei den meisten Vorschlägen handelte es sich um punktuelle Vorschläge. Die 14 Beiträge machten über 60 % der Gesamtheit aus. 6 Vorschläge bezogen sich auf Wünsche nach neuen Strecken. An 2 Orten wurde angeregt, Abstellanlagen einzurichten (vgl. Tab. 5).

Abb. 17 Ergebnis interaktive, GIS-basierte Ideenkarte



Die Vorschläge wurden im Einzelfall geprüft und soweit schlüssig und umsetzbar in die Netz- und Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzeptes überführt. Die einzelnen Ideen können hier nicht in aller Vollständigkeit aufgeführt und diskutiert werden. Um eine Vorstellung zu ermöglichen, werden folgend einige Beispiele genannt: So wurden insbesondere neue Radwegverbindungen vorgeschlagen, z.B. auf den Relationen Weiskirchen nach Wadern, Thailen nach Nunkirchen oder Rappweiler nach Losheim. Letzterer erhielt mit 14 „Likes“ auch viel Zustimmung über die Bewertungsmöglichkeit. Weiterhin wurde auch auf punktuelle Bedarfe, wie z.B. zu schmale Streckenabschnitte oder auch Baumwurzelschäden hingewiesen. Ein anderer Vorschlag war die Errichtung einer Fahrradladestation und Reparatursäule am Einstieg zur Traumschleife Hochwald-Pfad. Neue Abstellmöglichkeiten wurden einerseits für den Bereich um die Hochwaldhalle sowie für die Haltestelle Kirche in der Trierer Straße vorgeschlagen.



2 Grundlagen Radverkehrsplanung

Im folgenden Unterkapitel 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 der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen).

Netzkonzeption

Radverkehrsplanung hat zum Ziel, 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 kann dann nach Kriterien wie der Verkehrssicherheit, der Bedeutung für das Gesamtnetz oder der Erschließungswirkung, aber auch Kosten, Finanzierbarkeit oder Zeithorizont bei der Umsetzung erfolgen. (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)

Um die vorgenannten Punkte einzuhalten, sind verschiedene Möglichkeiten gegeben. Im Fachjargon werden diese Führungsformen genannt. Diese werden nachfolgend kurz vorgestellt.

Schutzstreifen

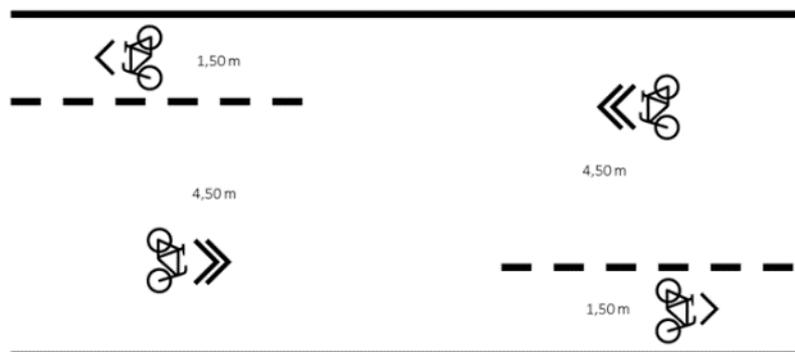
Der Schutzstreifen (Kombination von Zeichen 340 StVO (gestrichelte) „Leitlinie“ und Fahrradpiktogrammen) ist eine mögliche Führungsform des Radverkehrs und ist Teil der Fahrbahn. Der Schutzstreifen darf von Kfz nur bei Bedarf (z.B. bei Begegnung mit Bus oder Lkw) befahren werden. Auf dem Schutzstreifen 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 sehr 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 Fahrrichtung 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. 18 Einseitiger Schutzstreifen an Anstieg



Abb. 19 Prinzipskizze eines alternierenden Schutzstreifens



Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind Sonderfahrstreifen für den Radverkehr und für diesen immer benutzungspflichtig und ebenfalls grundsätzlich nur in Fahrtrichtung des Kraftfahrzeugverkehrs auf der gleichen Fahrbahnseite befahrbar. Ausnahme hiervon sind ggf. 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 zwingend erforderlich. 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 auf 2,00 m ausgeweitet werden (vgl. u.a. ERA (2010), S.3-4 f.).

Abb. 20 Radfahrstreifen mit Rotmarkierung im Einmündungsbereich

Fahrradstraßen

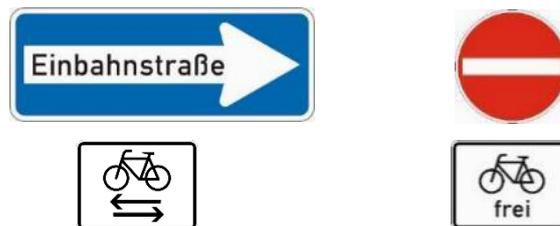
Fahrradstraßen sind Straßen, die dem Radverkehr in besonderem Maße vorbehalten sind. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sind 30 km/h. Radfahrende dürfen hier ausdrücklich nebeneinander fahren. Der Kfz-Verkehr allgemein oder auch nur die Anlieger, können durch Zusatzzeichen zugelassen werden. Sie müssen aber auch im Falle der Zulassung besondere Rücksicht auf den Radverkehr nehmen und ggf. ihre Geschwindigkeit anpassen. (vgl. u.a. ERA (2010), S.6-2 f.)

Abb. 21 Beginn einer Fahrradstraße mit Beschilderung und Piktogramm auf der Fahrbahn

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 sollen 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. 22 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 Ortsunkundige als sehr hilfreich erweisen.

Abb. 23 Verkehrszeichen für durchlässige Sackgassen



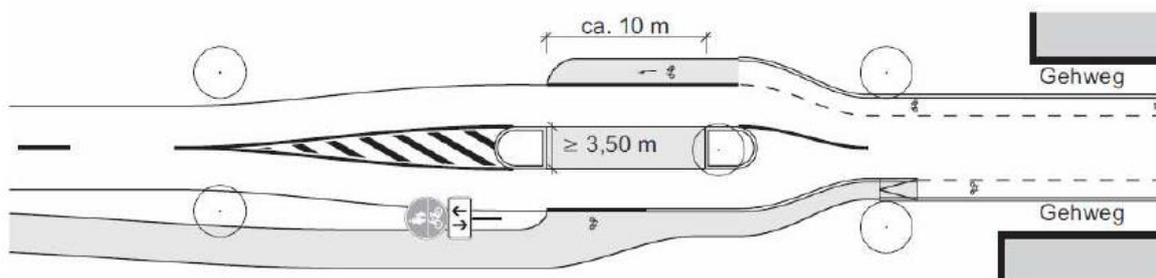
Bildquelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (o.J.)



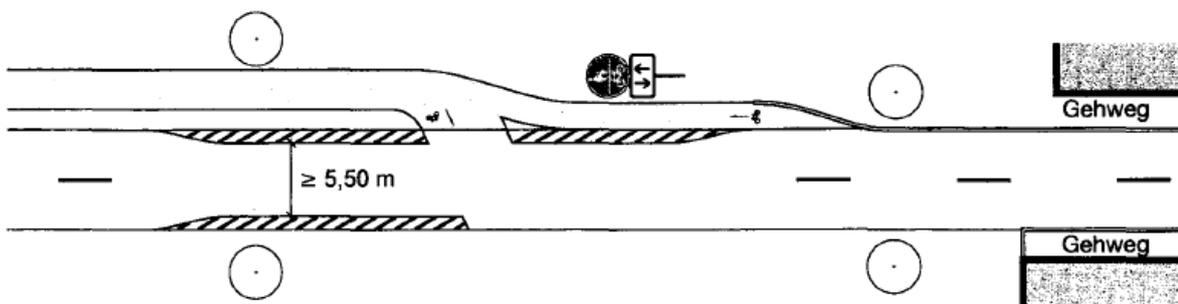
Querungs- und Einfädelungshilfen

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. 24 Beispiel für Querungshilfe mit und ohne Mittelinsel

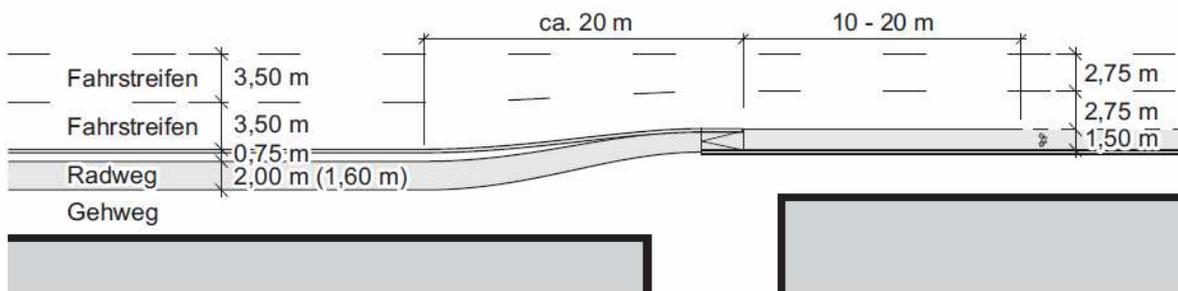


Bildquelle: ERA (2010), S.9-21 Bild 9-11



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

Abb. 25 Einfädelungshilfe in der Prinzipskizze



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

Sperrpfosten und Umlaufsperrren

Sperrpfosten und Umlaufsperrren bilden mögliche Gefahrenquellen als auch Hindernisse aus Sicht des Radverkehrs. 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. Die Beschilderung wird i.d.R. in einer Höhe von 2,20 m (Maß zwischen Boden und Unterkante des Schildes) vorgenommen. Häufig erfolgt die Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg (Verkehrszeichen 240), denkbar ist je nach konkreter Situation aber auch das Verbot von Kraftfahrzeugen (Verkehrszeichen 260).

Abb. 26 Beispiel eines geeigneten Sperrpfostens mit reflektierendem Element



Wasserablauf quer über den Weg mit Schacht und Gussrostabdeckung

Häufig sieht man quer über den Weg verlaufende Bordsteinkanten oder in Rinnenform eingesenkte Mulden auf Wirtschaftswegen mit starkem Gefälle, die als Ablaufrinnen fungieren sollen. Beide Varianten bergen eine extreme Sturzgefahr für den Radverkehr. Im Beispielbild ist eine geeignete Lösung mit der Verwendung von Gittersteinen oder Rinnen gefunden worden.

Abb. 27 Beispiel eines geeigneten Wasserablaufes (ebenerdig und ohne Kante)



Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Begleitend zur allgemeinen Verkehrsüberwachung können infrastrukturelle Maßnahmen ergriffen werden, um die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu dämpfen. Dies kann z.B. in Form geeigneter Temposchwellen, den Berliner Kissen, 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 scharf 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. 28 Beispiele von sog. Berliner Kissen zur Geschwindigkeitsreduktion



Bildquellen: links (eigene Aufnahme), rechts (Garbsen (o.J.))

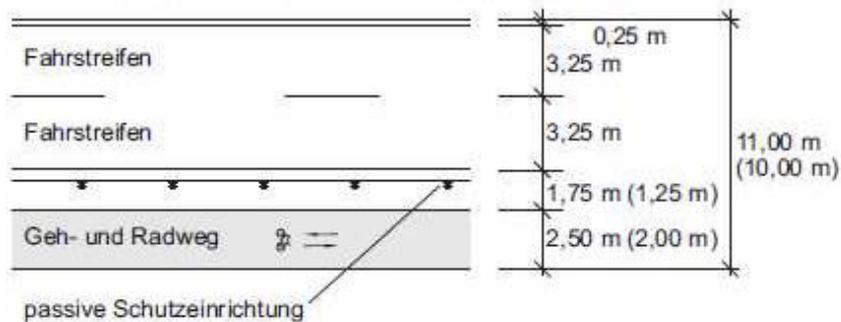
Mehrzweckstreifen

Für Radwege außerorts, i.d.R. an Landstraßen, sieht die ERA eine Mindestbreite von 2,50 m des Weges sowie einen 1,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen vor (ERA, S. 2-4). Häufig verfügen Außerortsstraßen bereits über einen befestigten Seitenstreifen (Mehrzweckstreifen), der vom Radverkehr in der jeweiligen Fahrrichtung benutzt werden darf. Seitenstreifen dürfen daher nicht als vollwertiger Ersatz von fahrbahnbegleitenden Radwegen angesehen werden.

Wird ein Radweg nur in eine Richtung genutzt, so erlaubt die ERA in Ausnahmefällen, einen Sicherheitstrennstreifen zwischen Weg und Fahrbahn lediglich mit der Breite 0,75 m und mittels Sperrfläche und Leitpfosten vorzusehen (vgl. ERA (2010), Kap. 9.2.3). Dies kann genutzt werden, um Seitenstreifen als Behelfslösung für den Radverkehr (übergangsweise) herzurichten.

Abb. 29 Geh- und Radweg außerorts mit Sicherheitstrennstreifen

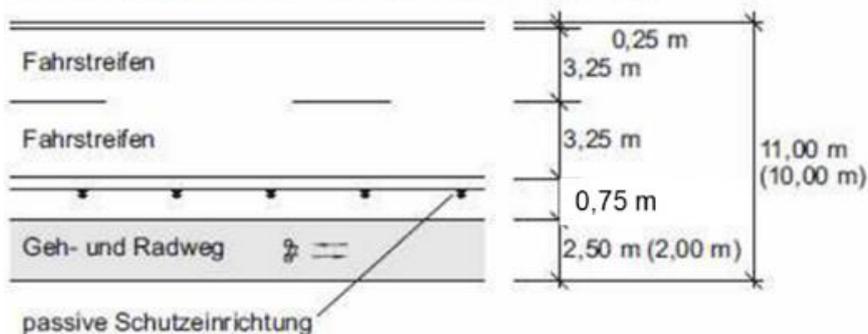
mit Radweg (separate Führung Fußgänger,
sonst als gemeinsamer Geh- und Radweg)



Bildquelle: ERA (2010), S. 9-12, Bild 9-4

Abb. 30 Mehrzweckstreifen mit verringerter Anforderung an Sicherheitstrennstreifen

mit Radweg (separate Führung Fußgänger,
sonst als gemeinsamer Geh- und Radweg)



In Anlehnung an: ERA (2010), S. 9-12, Bild 9-4



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). Breitere Abstände sind von Vorteil und sollten bei ausreichend Platz umgesetzt werden.
- 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 die Beleuchtung der Anlage und je nach Bedarf ein Witterungsschutz bei Langzeitparkern.

Die Anforderungen an Abstellanlagen hängen insbesondere 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 und Lastenräder 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. 31). 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. 31.

Abb. 31 Beispiele geeigneter Fahrradhalter



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



3 Entwicklung des neuen Radverkehrskonzeptes und Streckennetzes

3.1 Ausgangssituation des Radverkehrs in Weiskirchen

Die Ausgangssituation des Radverkehrs in der Gemeinde Weiskirchen und ihrer Ortsteile wurde mittels Sichtung und Analyse von Daten, Planungen und Unterlagen verschiedenster Quellen (LfS, Gemeinde, statistische Ämter usw.) sowie vielzähliger Befahrungen vor Ort beurteilt und bewertet. Die durch die Befahrungen gewonnenen Erkenntnisse wurden mit zahlreichen Fotos festgehalten und dokumentiert. Soweit es für die Planungen erforderlich war, wurden Maße von Fahrbahnen, Radverkehrsanlagen und ähnlichem erfasst und dann berücksichtigt. Bürger*innen der Gemeinde konnten ihrerseits Anregungen, Ideen und Verbesserungsvorschläge im Rahmen einer Online-Befragung, einer Online-Ideenkarte und während des Bürgerworkshops einbringen. Weiterhin fand eine enge Begleitung des Projektes durch die kommunalen Vertreter*innen der Gemeinde Weiskirchen statt. In Summe konnte eine Fülle von Alltagsexpertise und Ortskenntnis durch die verschiedenen Beteiligungsformate gewonnen werden, welche in die finale Konzeption des Radverkehrskonzeptes eingeflossen sind.

Im Hinblick auf den Radverkehr in der Gemeinde Weiskirchen ergibt sich momentan folgende Situation: bei der Gemeinde Weiskirchen handelt es sich um eine verhältnismäßig sehr kleine Gemeinde, deren Ortsteile dementsprechend geringe Einwohnerzahlen aufweisen. Die verkehrliche Erschließung erfolgt häufig über zentrale Ortsdurchfahrten mit häufig geringen Fahrbahnbreiten. Dies hat einerseits zur Konsequenz, dass Radverkehrsanlagen nur selten realisierbar sind, selbst wenn diese aufgrund der planerischen Vorgaben geboten wären. So kommen oftmals nur Markierungslösungen, wie beidseitige oder einseitig alternierende Schutzstreifen, in Betracht. Die beidseitige Markierung von Schutzstreifen erfordert einen Fahrbahnquerschnitt mit einer Breite von 7,50 m. Solche Lösungen wurden in Weiskirchen bereits umgesetzt, z.B. entlang der Hochwaldstraße in Rappweiler oder entlang der Hauptstraße in Thailen. Hier ist allerdings anzumerken, dass diese bedingt durch den Zeitpunkt ihrer Aufbringung noch im Untermaß von 1,25 m Breite ausgeführt wurden.

beidseitiger Schutzstreifen Hochwaldstraße Rappweiler





Die Regelbreite für Schutzstreifen beträgt jetzt 1,50 m und ist bei zukünftigen Maßnahmen verbindlich einzuhalten. Da die Verkehrsmengen auf allen Straßen in der Gemeinde Weiskirchen unter 10.000 Kfz am Tag liegen, müssen nirgends Schutzstreifen ausgeschlossen werden. Gleichzeitig gibt es in den kleinen Orten kaum Parallelstraßen zu den Ortsdurchfahrten, die für den Radverkehr genutzt werden könnten.

Führungen im Mischverkehr mit Begrenzungen der Geschwindigkeit auf 30 km/h sind aus Radverkehrsperspektive ebenfalls verträglich und zu begrüßen. Viele Wohnareale sind bereits als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, aber es gibt auch noch Lücken mit Nachholbedarf. Diese (z.B. nördlicher Bereich Rappweiler) sollten noch geschlossen werden. Vergleichbar verhält es sich mit der Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung oder der Freigabe von Forst- und Wirtschaftswegen oder Anliegerbereichen. Dies ist in vielen Fällen unkritisch und verschafft dem Radverkehr kürzere Wege und Fahrzeitgewinne. Hier sollten noch einige Freigaben in der Gemeinde erfolgen.

Verbindungsstraßen außerorts sind zwischen allen Ortsteilen vorhanden. Die höchsten Verkehrsbelastungen treten auf der L 151 zwischen Weiskirchen und Thailen sowie auf der L 157 von Weiskirchen nach Rappweiler auf. Auf den anderen Verbindungsstraßen herrschen geringe Verkehrsmengen vor. Daher gibt es auch nur zum Teil oder abschnittsweise straßenbegleitende Radwege. Größere Veränderungen sind aufgrund der eben benannten niedrigen Verkehrsmengen und somit einem geringen Bedarf an Radverkehrsanlagen nicht vorzunehmen. Es gibt begründete Ausnahmen, in denen es erfolgen kann und sollte, z.B. auf den Relationen Weiskirchen – Thailen – Wadern oder auch Weiskirchen – Rappweiler. Für die Verbindung Thailen – Wadern gibt es bereits eine Planung des LfS. Abgesehen von den Straßen sind viele Ortsteile auch über Feld-, Wald- und Wirtschaftswegen verbunden. Der Zustand der Wege variiert stark. Ein paar von ihnen sind bereits asphaltiert und hervorragend zu befahren (z.B. Abschnitt zwischen Thailen und Weiskirchen siehe Bild).

gut nutzbarer Weg Thailen - Weiskirchen





Andere Wege sind in (sehr) schlechtem Zustand und müssten hergerichtet werden. Dies kann unter Umständen auch daran liegen, dass die Wege noch nicht als Radverkehrsverbindung gesehen wurden oder ggf. auch landschafts- und naturschutzrechtliche Belange Schwierigkeiten bereitet haben. Bei den landschafts- und naturschutzrechtlichen Belangen können ggf. auch wassergebundene Lösungen für die Wege Abhilfe schaffen. Der angesprochene, schlechte Zustand der Wege gilt an der ein oder anderen Stelle auch für das innerörtliche reguläre Straßennetz. Auch hier ist dann dringend zu handeln, um Sturzprävention zu betreiben.

Einige dieser Verbindungen gehen zudem mit signifikanten Zeitvorteilen gegenüber dem Kfz-Verkehr einher, da es sich um vergleichsweise direkte Relationen handelt. Die über Wald und/oder Felder verlaufenden Verbindungen sind mit dem Rad häufig deutlich kürzer (z.B. Rappweiler – Thailen), wenn auch ggf. topographisch anspruchsvoller. Letzteres lässt sich mit modernen Pedelecs problemlos und gut bewältigen, sodass sich eine gewisse zeitliche Konkurrenzfähigkeit zum Pkw herstellen lässt. Hinzu kommt, dass die Wege auch dem in einigen Nutzergruppen starken Wunsch nach Trennung vom Kfz-Verkehr entgegenkommen.

Ein weiteres leicht zu vermeidendes Ärgernis, auch in Weiskirchen, sind Hindernisse auf Radverkehrsverbindungen, z.B. schlecht gesetzte oder ganz und gar überflüssige Umlaufsperrn, Poller oder ähnliche Einrichtungen sowie auch fehlende Bordsteinabsenkungen. Für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger kann dies zu einer nicht überwindbaren Sperre führen. Wenn nichtsdestotrotz erforderlich, ist bei Umlaufsperrn und Pollern darauf zu achten, dass sie bei dunklen und schlechten Sichtverhältnissen gut erkennbar sind.

komplett versenkbarer Poller, Im Hänfert Weiskirchen





3.2 Zielnetzkonzeption

Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen für das Radverkehrskonzept der Gemeinde Weiskirchen folgen dem Ansatz, ein in der Breite und in Gänge möglichst zusammenhängendes Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet zu kreieren. Eine reine Konzentration und Fokussierung auf vereinzelte Quell- und Zielorte sowie die Bündelung auf spezifische Routen erfolgt daher nicht. Vielmehr besteht das Ziel darin, dem Alltagsradverkehr und verschiedenen Nutzergruppen so viele Angebote wie möglich zu schaffen und darauf zu achten, dass der Radverkehr zügig vorankommt, um insbesondere im Vergleich zum MIV im Alltag konkurrenzfähig zu sein. So wird zunächst ein Zielnetz als Grundgerüst konzipiert. Darauf basierend, werden alle Strecken identifiziert, die helfen, das Zielnetz in den realen Straßenraum und auf das vorhandene Wegenetz umzulegen. Für die Zielnetzkonzeption wurden folgende Bereiche berücksichtigt:

- Orte Weiskirchen sowie Nachbarorte
- Weiterführende Schulen
- Schwimmbäder
- Krankenhäuser
- Gewerbe

Aufgrund der geringen Größe der Gemeinde Weiskirchen wurde neben der Verbindung aller Ortsteile keine gesonderte Sortierung oder Unterscheidung im Hinblick auf die Nachbargemeinden (z.B. nach Funktion wie Mittel- oder Grundzentrum) vorgenommen. Vielmehr sollten die unmittelbaren Nachbarn, v.a. die Stadt Wadern und seine Stadtteile, angeschlossen sein.

Weiterführende Schulen, in diesem Falle die Eichenlaubschule, haben tendenziell ein größeres Publikum, für die das Fahrrad als Verkehrsmittel eine größere Rolle spielen kann, da das Führen von Kfz je nach Fahrzeugklasse erst ab 15 respektive 17 Jahren möglich ist. Da Mobilität häufig auch von Routinen geprägt ist, ist ein positiver Zugang zum Fahrrad als Fortbewegungsmittel in jüngeren Jahren hilfreich. Zum Teil gelten die geschilderten Aspekte auch für die lokalen Schwimmbäder als wichtige Freizeitmöglichkeiten. Hinzu kommt hier die starke Ballung des Verkehrs in Spitzenzeiten (heiße Sommertage), sodass eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln die Situation vor Ort entlastet. Ebenfalls wichtig ist die Anbindung und Gestaltung des Umfeldes der Hochwaldkliniken, sowohl im Hinblick auf dortige Arbeitnehmer*innen, den Publikumsverkehr sowie auch ggf. das Rad als Teil der aktiven Rehabilitation vor Ort.

Sorgenkinder im Hinblick auf eine klimaverträglichere Mobilität sind besonders die Pendelverkehre im Berufsalltag. Hier ist der Anteil der Nutzung des privaten Pkw in der Regel besonders hoch. Daher wurde in der Zielnetzkonzeption darauf geachtet, auch Anbindungsmöglichkeiten für größere Gewerbegebiete aufzuzeigen, z.B. zum HOMANIT-Werk in Losheim oder zu ThyssenKrupp in Wadern-Dagstuhl.



Weiterhin wurden auch die von Seiten der Gemeinde zur Verfügung gestellten und bereits etablierten touristischen Routen befahren, begutachtet und, soweit sie für den Alltagsverkehr dienlich sind, mit in die Zielnetzkonzeption integriert. Es handelt sich dabei um die folgenden Routen:

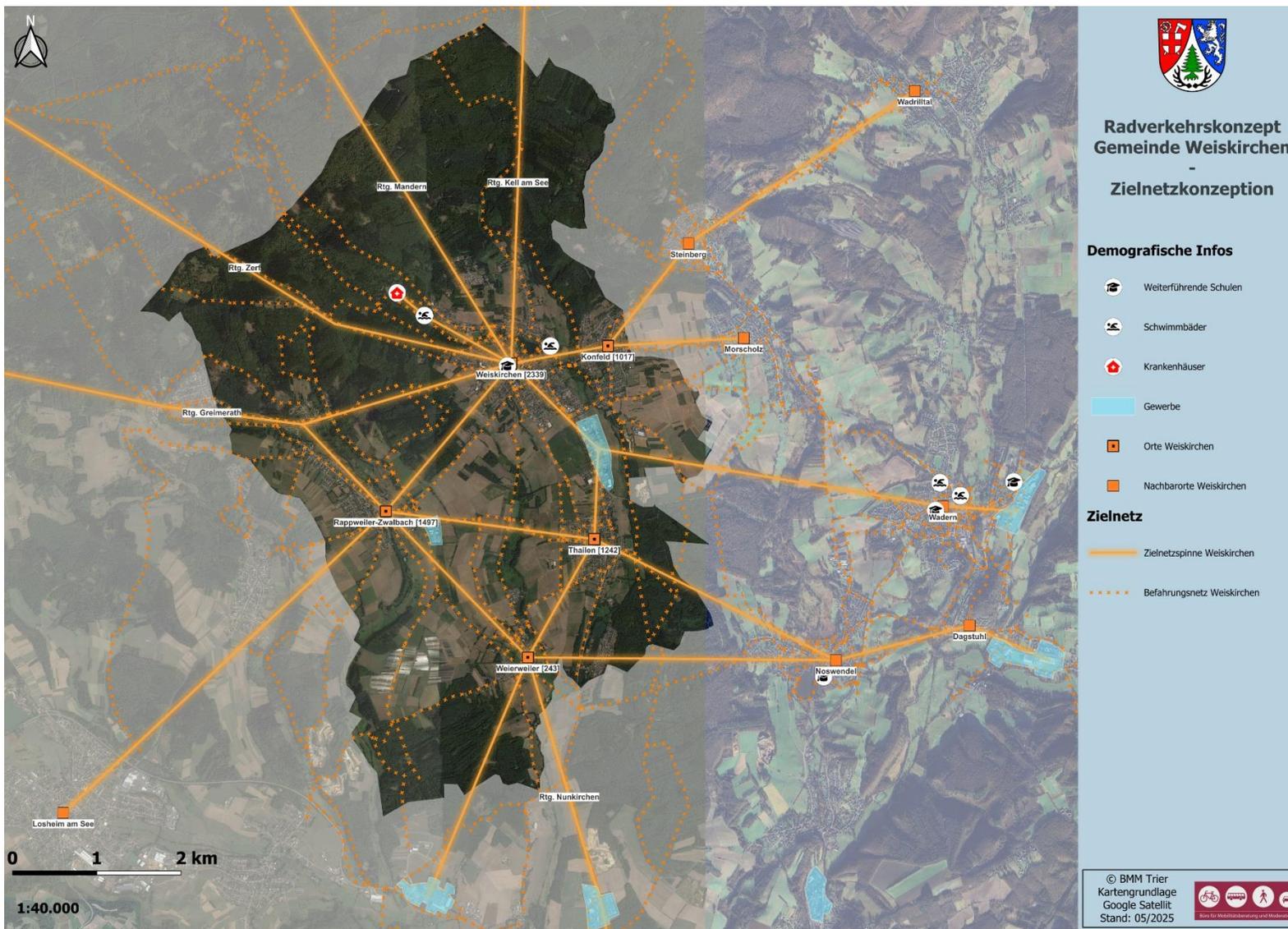
- Heilklima Familientour
- Romantiktour
- Grenzerfahrung
- Erlebnistour

Die Bürger*innen wurden in Kombination einer Online-Befragung mit einer GIS-basierten Ideenkarte (siehe ausführliche Darstellungen im Kapitel zuvor) beteiligt und hatten somit Gelegenheit, sich und ihre Ideen einzubringen. Darüber hinaus gab es Besprechungen und Austausche vor Ort mit den politischen Akteuren zur Entwicklung des Radverkehrskonzeptes. Die Beteiligungen lieferten viele und wichtige Rückmeldungen und Erkenntnisse aus dem Alltag der Radfahrenden vor Ort. Damit konnte darauf geachtet werden, lokale Details und spezielle Sachverhalte und Bedürfnisse zu erkennen und zu berücksichtigen.

Das aus den zuvor genannten und geschilderten Aspekten abgeleitete Zielnetz als Grundgerüst wurde dann in konkrete Befahrungsstrecken vor Ort umgemünzt, woraus später nach Abschluss aller Befahrungen die konkreten Strecken und zugehörige Maßnahmen abgeleitet wurden (vgl. auch Abb. 32).



Abb. 32 Übersicht der Zielnetzkonzeption für die Gemeinde Weiskirchen





3.3 Weitere Vorgehensweise

Vorab ist festzustellen, dass die historisch gewachsenen Strukturen zum Teil mit engen Straßenquerschnitten und geringen Fahrbahnbreiten einhergehen, welche oftmals keinen ausreichenden Platz für eine (bauliche) Radverkehrsanlage bieten. Außerdem gibt es zwischen den Ortsteilen bereits eine Vielzahl an Feld-, Wirtschafts- oder Waldwegen, die gut als Radwegeverbindungen genutzt werden können. Die Belagsqualitäten sind nicht immer ausreichend oder sogar 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 nach und nach in Stand zu setzen und zu sanieren.

Im Zuge einer Radverkehrsplanung können nicht alle Anmerkungen und Wünsche erfüllt werden. Ursächlich hierfür sind Einschränkungen in der Topographie, in der Siedlungsstruktur und in den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen. Weiterhin werden nur Maßnahmenvorschläge entwickelt, bei denen von einem gewissen Bedarf ausgegangen werden kann und die bezüglich ihres Realisierungsaufwandes vertretbar erscheinen. Darüber hinaus wird versucht, nicht nur die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen, sondern auch die berechtigten Ansprüche des Fußverkehrs oder des Natur- und Umweltschutzes.

Das aktuelle und zukünftige Netz der Gemeinde Weiskirchen 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. Hinzu kommt eine weitere Karte, in der die Maßnahmen(-bereiche) der einzelnen Ortsteile mit grünen Punkten durchnummeriert dargestellt werden. Danach werden die Vorschläge einzeln in Maßnahmensteckbriefen erörtert. Nach den Maßnahmen im Streckennetz werden abschließend die Fahrradabstellanlagen aufgegriffen.

Eine tabellarische Gesamtübersicht über alle vorgeschlagenen Maßnahmen findet sich im Nachgang zu den Karten. Hier wird die vorherige Maßnahmennummerierung aus den Karten aufgegriffen. Jede Maßnahme wird analog zu den Maßnahmenblättern im Ortsteil 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. m² oder lfm) genutzt werden. Bei den zu Grunde gelegten Kostensätzen ist die hohe Preisdynamik im Baugewerbe aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen der letzten Jahre zu berücksichtigen. Dies erschwert die Kostenschätzung erheblich. Die von den Gutachtern angesetzten Werte sollten folglich bei der späteren Umsetzungsplanung dringend aktualisiert werden.

Abschließend erfolgen die Bewertung und die 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 in der Priorität 1 auch Maßnahmen aufgeführt, die zwar nicht so wichtig sind, aber mit minimalem Aufwand realisierbar.

Insgesamt wurden 38 Maßnahmen definiert. Davon wurden 4 der 3. Priorität und 7 der 2. Prioritätsgruppe zugeordnet. Der große Teil der Maßnahmen gehört zur Priorität 1. Dies liegt auch daran, dass allein 12 von diesen 27 Maßnahmen relativ schnell, also ohne größeren Planungsvorlauf umsetzbar sind.

Von den 15 aufwendigeren Maßnahmen wurden einige in mehrere Abschnitte untergliedert. Dadurch konnte insbesondere die Zuordnung zum Gemeindegebiet festgehalten werden. In den Maßnahmentabellen wurde hierfür neben der Spalte für die Gesamtkosten der einzelnen Maßnahmen eine Spalte „Weisk.“ eingefügt. Diese gibt die anteiligen Kosten auf der Weiskirchener Gemarkung wieder. Durch die langen Strecken im Wald, nördlich von Weiskirchen, nehmen die Teile auf fremden Gemarkungen auch erhebliche Teile des gesamten finanziellen Aufwandes ein.

Die einzelnen ausgewiesenen Kosten addiert ergibt sich ein Volumen von etwa 8. Mio. Euro. Dies ist zunächst als Mindestwert zu verstehen, da ohne vertiefte ingenieurfachliche Prüfung grundsätzlich nur mit einfachen Standardfaktoren gerechnet werden kann. Einzelne Positionen können und werden folglich deutlich höher liegen. Hinzu kommt die nicht vorhersehbare Inflation der Baukosten. In den letzten Jahren lag diese deutlich über der allg. Inflation. Je nachdem, wie lang die Umsetzung einzelner Maßnahmen dauert, werden sie entsprechend teurer.

Für die Gemeinde Weiskirchen ist bezüglich der Kosten jedoch auch wichtig, dass gerade bei den aufwendigeren Maßnahmen häufig das Land bzw. der LfS zuständig und damit auch Kostenträger sind (4 Maßnahmen mit etwa 2 Mio.). Lässt man von den verbliebenen Maßnahmen die fünf aufwendigsten erstmal außen vor so reduziert sich der Wert nochmals um knapp 3 Mio. Es verbleiben rund 30 Gemeindemaßnahmen, für die mindestens 3 Mio. Euro benötigt werden. Dabei gilt es zu beachten, dass der gesamte Aufwand auf mehrere, wahrscheinlich bis zu 10 Jahre, verteilt wird.

Bei der soeben erfolgten Kosteneinschätzung wurde nicht berücksichtigt, inwieweit sich einzelne Maßnahmen erledigen werden, weil ein anderer Vorschlag geeigneter ist. Dies gilt z.B. für die Maßnahmen-„Gruppen“ 1, 2, 4 und 5 oder 5 und 6 oder 7, 8 und 15 oder 16 und 17 oder 19 und 21.

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

Abb. 33 Radverkehrskonzept Gemeinde Weiskirchen – Bestandsnetz

Abb. 34 Radverkehrskonzept Gemeinde Weiskirchen – Vorschläge

Abb. 35 Radverkehrskonzept Gemeinde Weiskirchen - Zielnetz



Radverkehrskonzept Gemeinde Weiskirchen

Bestandsnetz



— Bestand T30 & verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche

— Bestand Rad- & sonstige Wege

— Mischverkehr



Radverkehrskonzept Gemeinde Weiskirchen Vorschläge



— Vorschläge — Brücken, Einfädelungen und Querungen



© BMM Trier
Kartengrundlage:
Google Satellit
Stand 05/2025



Radverkehrskonzept Gemeinde Weiskirchen Zielnetz



- | | | | |
|---|--|---|--------------|
|  | Bestand T30 & verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche |  | Vorschläge |
|  | Bestand Rad- & sonstige Wege |  | Mischverkehr |

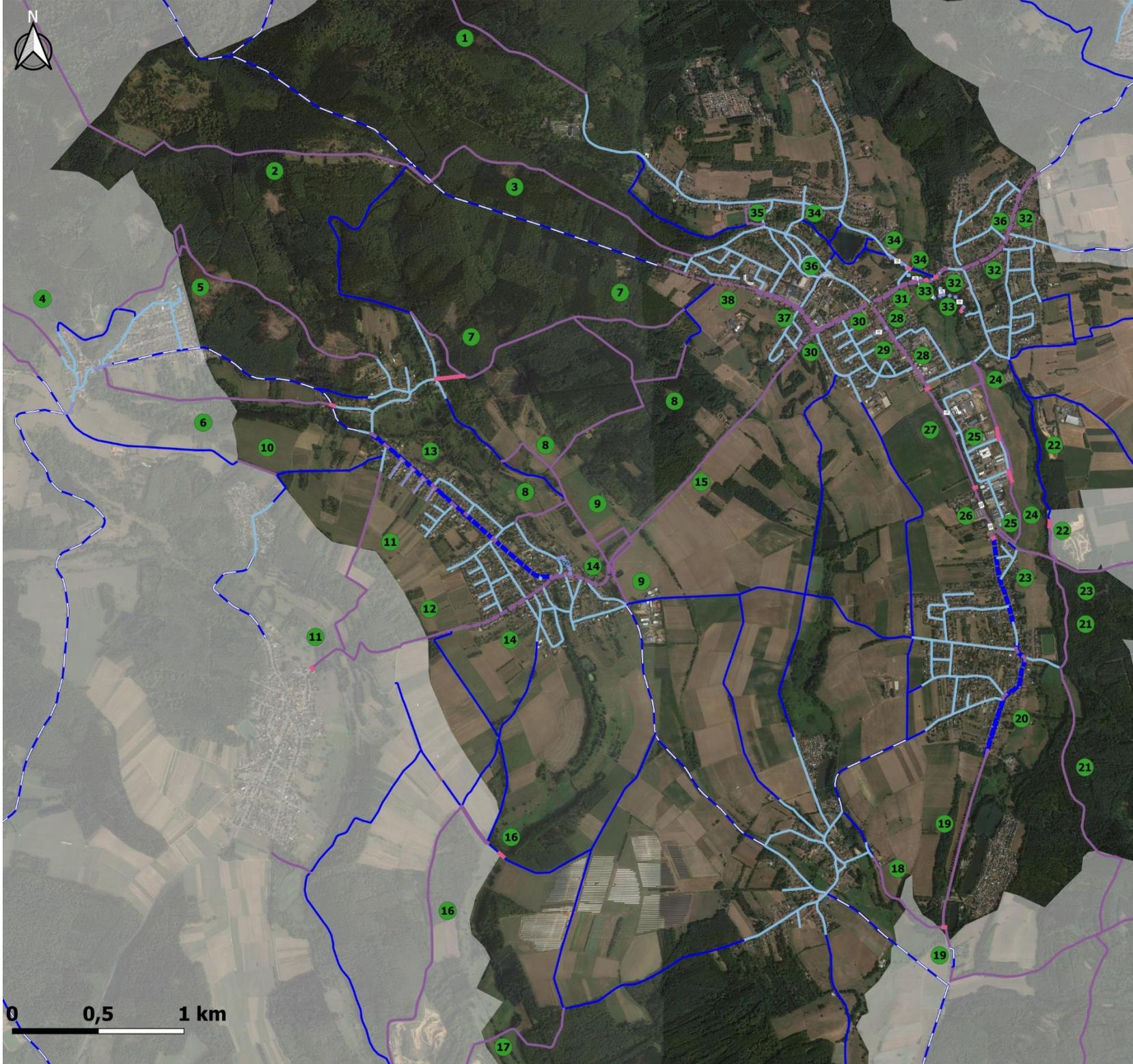


Es folgt die angesprochene Maßnahmenkarte mit den verorteten Maßnahmen(-bereichen) auf der folgenden Seite:

Abb. 36 Maßnahmenkarte Gemeinde Weiskirchen



Radverkehrskonzept Gemeinde Weiskirchen



Vorschläge Radverkehr

- Maßnahmenbereiche
- Brücken, Einfädelungen und Querungen
- - - - - Gehweg, Radverkehr frei
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30
- - - - - Schutzstreifen
- - - - - Geh-Radweg: gemeinsam, straßenbegleitend
- - - - - 2-Rtg.-Geh-Radweg: gemeinsam, straßenbegleitend
- Geh-Radweg: gemeinsam, selbstständig
- Radweg: baulich getrennt, straßenbegleitend
- Radweg: baulich getrennt, selbstständig

Bestand Radverkehr

- Gehweg
- - - - - Gehweg, Radverkehr frei
- Tempo 30
- - - - - Schutzstreifen
- Geh-Radweg: gemeinsam, selbstständig
- Radweg: baulich getrennt, selbstständig
- - - - - Mischverkehr

0 0,5 1 km





Insgesamt wurden

Es folgen die angesprochenen Maßnahmentabellen auf den folgenden 2 Seiten:

- Maßnahmenübersicht Teil I
- Maßnahmenübersicht Teil II



Tab. 6 Maßnahmenübersicht Gemeinde Weiskirchen – Teil I

Gemeinde Weiskirchen			Kosten							Bewertung		
Nr.	Maßnahme	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Weisk.	Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
			Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€				
1	B 407 Sägewerk und Mandern - Weiskirchen	Geh-Radweg, asphaltiert	1.600	2,50	4.000	m ²	120	480.000	480.000	4	2 - 5	1
1	B 407 Sägewerk und Mandern - Weiskirchen	Geh-Radweg, asphaltiert	4.100	2,50	10.250	m ²	120	1.230.000		4	2 - 5	1
1	B 407 Sägewerk und Mandern - Weiskirchen	Belagssanierung	1.700	2,50	4.250	m ²	40	170.000		4	2 - 5	1
2	Weiskirchen Wildpark - Sägewerk	Geh-Radweg, asphaltiert	2.000	2,50	5.000	m ²	120	600.000		3	2 - 5	2
2	Weiskirchen Wildpark - Sägewerk	Geh-Radweg, asphaltiert	2.300	2,50	5.750	m ²	120	690.000	690.000	3	2 - 5	2
3	Weiskirchen - Wildpark	Geh-Radweg, wassergebunden	800	2,50	2.000	m ²	90	180.000	180.000	4	< 2	1
3	Weiskirchen - Wildpark	Geh-Radweg, wassergebunden	1.000	2,50	2.500	m ²	90	225.000	225.000	4	< 2	1
4	Hirschfelder Hof - Waldhölzbach	Geh-Radweg, asphaltiert	1.000	2,50	2.500	m ²	120	300.000		2	> 5	3
4	Hirschfelder Hof - Waldhölzbach	Geh-Radweg, asphaltiert	3.500	2,50	8.750	m ²	120	1.050.000		2	> 5	3
5	Waldhölzbach - Zwalbach	Geh-Radweg, asphaltiert	1.400	2,50	3.500	m ²	120	420.000	420.000	2	> 5	3
5	Waldhölzbach - Zwalbach	Geh-Radweg, asphaltiert	500	2,50	1.250	m ²	120	150.000		2	> 5	3
6	Waldhölzbach - Zwalbach	Belagssanierung	600	2,50	1.500	m ²	40	60.000		2	2 - 5	2
6	Waldhölzbach - Zwalbach	Belagssanierung	800	2,50	2.000	m ²	40	80.000	80.000	2	2 - 5	2
6	Waldhölzbach - Zwalbach	Freigabe für den Radverkehr			2	Schild	250	500	500	2	2 - 5	2
7	Zwalbach - Weiskirchen	Geh-Radweg, asphaltiert	1.900	2,50	4.750	m ²	120	570.000	570.000	3	2 - 5	2
7	Zwalbach - Weiskirchen	Serpentinenführung Treppenanlage			n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	3	2 - 5	2
8	Rappweiler - Weiskirchen	Geh-Radweg, asphaltiert	350	2,50	875	m ²	120	105.000	105.000	2	< 2	1
8	Rappweiler - Weiskirchen	Geh-Radweg, asphaltiert	1.600	2,50	4.000	m ²	120	480.000	480.000	2	< 2	1
8	Rappweiler - Weiskirchen	Geh-Radweg, asphaltiert	430	2,50	1.075	m ²	120	129.000	129.000	2	< 2	1
9	Rappweiler - Auf der Alm	Geh-Radweg, asphaltiert	450	2,50	1.125	m ²	120	135.000	135.000	3	2 - 5	2
9	Rappweiler - Auf der Alm	Belagssanierung	250	3,50	875	m ²	40	35.000	35.000	3	2 - 5	2
10	Rappweiler - Waldhölzbach	Belagssanierung	100	3,50	350	m ²	40	14.000		2	< 2	1
10	Rappweiler - Waldhölzbach	Belagssanierung	250	3,50	875	m ²	40	35.000	35.000	2	< 2	1
11	Rappweiler Nord - Mitlosheim	Geh-Radweg, asphaltiert	450	2,50	1.125	m ²	120	135.000	135.000	5	2 - 5	1
11	Rappweiler Nord - Mitlosheim	Geh-Radweg, asphaltiert	750	2,50	1.875	m ²	120	225.000		5	2 - 5	1
11	Rappweiler Nord - Mitlosheim	Geh-Radweg, asphaltiert	200	3,75	750	m ²	120	90.000		5	2 - 5	1
12	Mitlosheim - Rappweiler Süd	Geh-Radweg, asphaltiert	80	3,75	300	m ²	150	45.000		5	2 - 5	1
12	Mitlosheim - Rappweiler Süd	Geh-Radweg, asphaltiert	350	2,50	875	m ²	120	105.000		5	2 - 5	1
12	Mitlosheim - Rappweiler Süd	Geh-Radweg, asphaltiert	200	4,25	850	m ²	120	102.000		5	2 - 5	1
12	Mitlosheim - Rappweiler Süd	Geh-Radweg, asphaltiert	250	4,25	1.063	m ²	120	127.500	127.500	5	2 - 5	1
13	Rappweiler OD	Schutzstreifen, einseitig	200	1,50	200	lfm	4	800	800	3	< 2	2
13	Rappweiler OD	Entfernung Fahrbahneinengungen			n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	3	< 2	2
14	Rappweiler OD L 157	Schutzstreifen, einseitig	350	1,50	350	lfm	4	1.400	1.400	4	< 2	1
14	Rappweiler OD L 157	Schutzstreifen, einseitig	250	1,50	250	lfm	4	1.000	1.000	4	< 2	1
14	Rappweiler OD L 157	Schutzstreifen, einseitig	400	1,50	400	lfm	4	1.600	1.600	4	< 2	1
15	Rappweiler - Weiskirchen	Geh-Radweg, asphaltiert	1.600	4,25	6.800	m ²	150	1.020.000	1.020.000	5	2 - 5	1
16	Rappweiler - Mitlosheim - Niederlosheim	Belagssanierung	100	2,50	250	m ²	40	10.000		3	2 - 5	2
16	Rappweiler - Mitlosheim - Niederlosheim	Geh-Radweg, asphaltiert	250	2,50	625	m ²	120	75.000		3	2 - 5	2
16	Rappweiler - Mitlosheim - Niederlosheim	Geh-Radweg, asphaltiert	3.500	2,50	8.750	m ²	120	1.050.000		3	2 - 5	2
17	Weierweiler - Niederlosheim	Geh-Radweg, asphaltiert	600	2,50	1.500	m ²	120	180.000	180.000	4	2 - 5	1
17	Weierweiler - Niederlosheim	Geh-Radweg, asphaltiert	900	2,50	2.250	m ²	120	270.000		4	2 - 5	1
18	Weierweiler - Schwarzrindersee	Einrichtung Halbschranke			1	Stück	750	750	750	3	< 2	1
18	Weierweiler - Schwarzrindersee	Belagssanierung	650	2,50	1.625	m ²	40	65.000	65.000	3	< 2	1
19	Schwarzrindersee - Weierweiler	Geh-Radweg, asphaltiert	200	4,25	850	m ²	150	127.500		3	2 - 5	2
19	Schwarzrindersee - Weierweiler	Geh-Radweg, asphaltiert	1.000	4,25	4.250	m ²	120	510.000	510.000	3	2 - 5	2
19	Schwarzrindersee - Weierweiler	Installation Querungshilfe			1	Stück	10000	10.000	10.000	3	2 - 5	2





Tab. 7 Maßnahmenübersicht Gemeinde Weiskirchen – Teil II

Gemeinde Weiskirchen			Kosten						Bewertung			
Nr.	Maßnahme	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)	
			Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€				€
20	Thailen Ortsdurchfahrt	Schutzstreifen, einseitig	100	1,50	100	lfm	4	400	400	2	< 2	1
21	Thailen Wald - Nunkirchen	Geh-Radweg, asphaltiert	650	2,50	1.625	m²	120	195.000	195.000	4	2 - 5	1
21	Thailen Wald - Nunkirchen	Geh-Radweg, asphaltiert	1.300	2,50	3.250	m²	120	390.000	390.000	4	2 - 5	1
22	Thailen Wald - Konfeld	Geh-Radweg, asphaltiert	200	2,50	500	m²	120	60.000	60.000	4	< 2	1
22	Thailen Wald - Konfeld	Reinigung Weg				n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	4	< 2	1
22	Thailen Wald - Konfeld	Verbreiterung Brücke bei Ersatzneubau				n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	4	< 2	1
23	Thailen - Wadern	Geh-Radweg, asphaltiert	650	4,25	2.763	m²	150	414.375	414.375	5	2 - 5	1
24	östlich Gewerbegebiet Thailen	Geh-Radweg, asphaltiert	1.200	2,50	3.000	m²	120	360.000	360.000	3	> 5	3
24	östlich Gewerbegebiet Thailen	Geh-Radweg, asphaltiert	120	2,50	300	m²	120	36.000	36.000	3	> 5	3
25	Gewerbegebiet Thailen	Anordnung T30-Zone			2	Schild	250	500	500	2	< 2	1
25	Gewerbegebiet Thailen	Freigabe für den Radverkehr			2	Schild	250	500	500	2	< 2	1
26	Thailen Hauptstraße	Geh-Radweg, asphaltiert	170	2,50	425	m²	120	51.000	51.000	3	< 2	1
26	Thailen Hauptstraße	Freigabe für den Radverkehr			1	Schild	250	250	250	3	< 2	1
27	Thailen - Weiskirchen	Geh-Radweg, asphaltiert	650	4,25	2.763	m²	120	331.500	331.500	5	2 - 5	1
27	Thailen - Weiskirchen	Installation Querungshilfe			2	Stück	10000	20.000	20.000	5	2 - 5	1
28	Weiskirchen Auf der Heide	Schutzstreifen, einseitig	300	1,50	300	lfm	4	1.200	1.200	5	< 2	1
28	Weiskirchen Auf der Heide	Schutzstreifen, einseitig	250	1,50	250	lfm	4	1.000	1.000	5	< 2	1
29	Weiskirchen Ende Kantstraße	Geh-Radweg, asphaltiert	100	3,00	300	m²	120	36.000	36.000	1	> 5	3
30	Losheimer Str.	Schutzstreifen, einseitig	150	1,50	150	lfm	4	600	600	5	< 2	1
30	Losheimer Str.	Schutzstreifen, beidseitig	300	1,50	600	lfm	4	2.400	2.400	5	< 2	1
30	Losheimer Str.	Schutzstreifen, einseitig	50	1,50	50	lfm	4	200	200	5	< 2	1
31	Weiskirchen Konfelder Str. und Brunnenstr.	Schutzstreifen, beidseitig	300	1,50	600	lfm	4	2.400	2.400	5	< 2	1
32	Konfeld Brunnenstr. und Eichlaubstr.	Schutzstreifen, einseitig	150	1,50	150	lfm	4	600	600	4	< 2	1
32	Konfeld Brunnenstr. und Eichlaubstr.	Schutzstreifen, einseitig	400	1,50	400	lfm	4	1.600	1.600	4	< 2	1
32	Konfeld Brunnenstr. und Eichlaubstr.	Schutzstreifen, einseitig	400	1,50	400	lfm	4	1.600	1.600	4	< 2	1
33	Weiskirchen - Konfeld	Belagssanierung	350	3,00	1.050	m²	40	42.000	42.000	2	< 2	1
33	Weiskirchen - Konfeld	Installation Verkehrsspiegel			2	Stück	250	500	500	2	< 2	1
34	Weiskirchen Holzbachteich u. Park Konf. Str.	Bordsteinabsenkung			2	Stück	800	1.600	1.600	2	< 2	1
34	Weiskirchen Holzbachteich u. Park Konf. Str.	Ergänzung Beschilderung			3	Stück	250	750	750	2	< 2	1
35	Weiskirchen Sportplatz und Naturschwimmbad	Beschilderung statt Poller/Findling			2	Stück	250	500	500	2	< 2	1
35	Weiskirchen Sportplatz und Naturschwimmbad	Geh-Radweg, gepflastert	250	2,50	625	m²	300	187.500	187.500	2	< 2	1
36	Weiskirchen	Freigabe für den Radverkehr			4	Schild	250	1.000	1.000	3	< 2	1
37	Heiligkreuzstraße und Trierer Straße bis OA	Schutzstreifen, beidseitig	400	1,50	800	lfm	4	3.200	3.200	4	< 2	1
38	Weiskirchen Trierer Str.	Gehweg, Radverkehr frei	600	2,50	1.500	m²	120	180.000	180.000	3	2 - 5	2



3.4 Maßnahmen im Streckennetz

Im Folgenden werden die Vorschläge der Gutachter zu Verbesserungen im Streckennetz in Form von Maßnahmenblättern erläutert.



1	Gemeinde Weiskirchen										
B 407 Sägewerk und Mandern - Weiskirchen											
von				bis				Länge	Breite		
L 142				Am Kurzentrum				6.000	2,50		
B 407 (Mandern)				K 69				1.700	2,50		
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Von der L 142 führt ein Waldweg, anfangs auf etwa 50 m nur eine Schneise, zunächst etwa parallel zur B 407 und führt dann in einer langgezogenen S-Kurve den Berg hinauf zur K 69 • vom Abzweig der B 407 nach Mandern aus gibt es eine kleine asphaltierte Straße hinauf zur K 69; der Belag des Weges ist jedoch stark zerstört • von der K 69 geht es auf einem Waldweg mit guter Trasse geradeaus bis zu den Kliniken 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • von der L 142 aus ist ein neuer Weg zu bauen • die weiteren Waldwegabschnitte sollten asphaltiert werden • der Belag des bereits asphaltierten Weges ist komplett zu sanieren 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
	x						x		x		



2		Gemeinde Weiskirchen										
Weiskirchen Wildpark - Sägewerk												
von				bis				Länge	Breite			
Sägewerk				Höhengrat				2.200	2,50			
Höhengrat				Wildpark				2.000	2,50			
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • von Rheinland-Pfalz aus kann man von der B 407 bereits den Berg vom Sägewerk in zwei Stufen über Waldwege mit Kiesbelag hinauffahren • oben angekommen, geht es einige hundert Meter auf dem gut ausgebauten Weg (wassergebunden, feiner Kies) auf dem Grat entlang • von dort geht es einen weiteren Waldweg hinunter Richtung Wildgehege, kurz vor Erreichen des Geheges ist der Weg allerdings eine kaum passierbare Piste • im Wildpark bildet ein gut ausgebauter Weg mit wassergebundener Decke den Abschluss 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • auf rheinland-pfälzischer Seite sollten die Wege (2.200 m) asphaltiert werden, auch weil sie durch ihr Gefälle zu hohen Geschwindigkeiten führen (kein Natur- oder Landschaftsschutzgebiet), außerdem ist ein nicht asphaltierter Weg im Winter kaum vom Schnee zu räumen, was aufgrund der Höhenlage von knapp 650 m ü. N.N. jedoch nötig ist • auf dem Grat kann der wassergebundene Weg so belassen werden, ggf. einzelne Schlaglöcher ausbessern • Richtung Wildpark hinab ist der Weg auszubauen und auch hier aufgrund des Gefälles zu asphaltieren, kurz vor dem Wildpark ist ein Stück komplett neu herzustellen (2.000 m) • Durch den Wildpark hindurch kann die Strecke (wassergebunden) so belassen werden, sie ist ausreichend breit, der Belag gut zu befahren und das Gefälle gering <p>(die auszubauenden Strecken liegen komplett auf rheinland-pfälzischer Seite)</p>												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		



3		Gemeinde Weiskirchen												
Weiskirchen - Wildpark														
von					bis					Länge	Breite			
Parkplatz Wildpark					Oberhalb Holzbach					750	2,50			
Entlang Holzbach					In der StraÙheck					1.000	2,50			
														
Bestand / Situation:														
<ul style="list-style-type: none"> am südlichen Ende des Wildpark-Parkplatzes zweigt ein Waldweg (wassergebunden) von der L 151 ab und führt zunächst in einer langgezogenen Schleife den Berg hinab, dieser Teil lässt sich bereits gut mit dem Rad befahren oberhalb des Holzbaches mündet der Weg in einen weiteren Waldweg (auch wassergebunden) und führt von dort in gerader Linie nach Weiskirchen hinein, dieser Teil ist in einigen Abschnitten stark aufgeweicht 														
Vorschlag / Lösungsansatz:														
<ul style="list-style-type: none"> der erste Teil des Weges ist bereits relativ gut befahrbar; sollte der Weg irgendwann erneuert werden, sollte eine etwas feinere Körnung für den Radverkehr gewählt werden der Teil entlang des Holzbaches ist mit einer festeren, wassergebundenen Decke auszustatten <p>(da dieser Weg zusätzlich zum Anschluss nach RLP vor allem auch den Wildpark anschließt, wird dieser Verbindung eine höhere Priorität gegenüber der vorherigen Maßnahme eingeräumt)</p>														
Nutzen						Zeithorizont			Priorität					
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3			
	x					x			x					



4		Gemeinde Weiskirchen										
Hirschfelder Hof - Waldhölzbach												
von				bis				Länge	Breite			
Sägewerk				Höhengrat				2.200	2,50			
Höhengrat				Waldhölzbach Zerfer Weg				2.500	2,50			
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • von Rheinland-Pfalz aus kann man von der B 407 bereits den Berg vom Sägewerk in zwei Stufen über Waldwege mit Kiesbelag hinauffahren (analog Maßnahme 2) • oben angekommen, geht es anders als bei Maßnahme 2, direkt gegenüber den Berg hinunter, ebenfalls auf einem Waldweg mit mäßiger bis schlechter Qualität, von den insgesamt 2.500 m Strecke liegen 1.500 m auf rheinland-pfälzischer Gemarkung, der Rest gehört zu Losheim 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung des Weges auf kompletter Länge, da auf beiden Seiten erhebliches Gefälle vorhanden ist, außerdem ist ein nicht asphaltierter Weg im Winter kaum vom Schnee zu räumen, was aufgrund der Höhenlage von knapp 650 m ü. N.N. jedoch nötig ist • die Priorität dieser Maßnahme wird gegenüber den ersten beiden Maßnahmen geringer eingestuft, da die Strecke außerhalb der Gemarkung Weiskirchens verläuft 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x					x			x	



5	Gemeinde Weiskirchen										
Waldhölzbach - Zwalbach											
von				bis				Länge		Breite	
Waldhölzbach, Sportplatz				Zwalbach, Selzer				1.700		2,50	
Stichweg								100		2,50	
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> nördlich von Waldhölzbach führt ein Waldweg vom Sportplatz bis an den Springelbach heran, der westliche Abschnitt bis zum Sportplatz ist bereits asphaltiert am Springelbach fehlt aktuell der direkte Weg die Böschung hinauf, um den etwa 50 m weiter und 10 m höher gelegenen Feldweg nach Zwalbach zu erreichen aktuell muss man nördlich eine Schleife von etwa 400 m fahren, die nur schlecht zu befahren ist und ebenfalls auszubauen wäre 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> Asphaltierung des kompletten Wald- und Feldweges Neubau des Stichweges (100 m) 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
			x					x			x



6		Gemeinde Weiskirchen									
Waldhölzbach - Zwalbach											
von				bis				Länge		Breite	
Waldhölzbach, Kurstraße				Zwalbach, Hochwaldstr.				1.400		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • auf der südlichen Seite von Waldhölzbach verläuft ebenfalls ein vorhandener Weg Richtung Zwalbach, er startet gegenüber der Einmündung der Kurstraße und ist aktuell nicht für den Radverkehr freigegeben • der Weg ist mit breiten Reifen und Federung gut befahrbar, für schmalere Reifen ist die Körnung jedoch zu grob und sollte verfeinert werden 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Freigabe des Weges für den Radverkehr • Verfeinerung der Körnung des Belages 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
			x				x			x	



7		Gemeinde Weiskirchen										
Zwalbach - Weiskirchen												
von					bis					Länge		Breite
Braunswasen					Am Eichenlaubhof					1.900		2,50
Treppenanlage										200		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • von Zwalbach führt ein Waldweg (wassergebunden) am Ruwerbach vorbei nach Weiskirchen • der Belag ist wassergebunden und müsste ausgebaut werden • in Zwalbach fährt man derzeit einen Umweg von 700 m, weil das erste Stück aus mehreren Treppenabsätzen besteht • die vom nördlichen Ende der Braunswasen auszubauende Strecke beläuft sich auf insgesamt 1.900 m, der Umwegeanteil davon sind 500 m • die komplette Strecke liegt (südlich)außerhalb des Landschaftsschutzgebietes 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau und Asphaltierung des Weges • Prüfung, ob der Umweg um 700 m reduziert werden kann, indem die Treppenanlage mit Serpentinaen um die Treppenstufen herum ausgestattet wird, hierbei müsste hier durch zusätzliche Schlaufen etwa 50 – 80 m mehr Länge geschaffen werden, um die maximale Steigung zu mindern; um dies zum Teil zu erreichen, kann der neue Radweg am obigen Beginn etwas früher beginnen und als Hohlweg diagonal zum zweiten oder dritten Treppenabsatz geführt werden • insgesamt beliefe sich dieser aufwändigere Ausbauabschnitt auf etwa 200 m gegenüber den 500 m Umweg, die alternativ auszubauen wären • die Treppen selbst sollten nach Möglichkeit unberührt bleiben 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		



8		Gemeinde Weiskirchen										
Rappweiler - Weiskirchen												
von				bis				Länge	Breite			
Am Markusborn				Buchemer Kapelle				350	2,50			
Buchemer Kapelle				Ruwerbach				1.600	2,50			
Stromleitung				Grube				430	2,50			
												
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • vom Markusborn führt ein zweispuriger Weg über den Hölzbach hoch zur Kapelle • von dort geht es 1.600 m über die Felder und danach durch den Wald mit einem Knick bis zum Ruwerbach (Strecke Zwalbach – Weiskirchen Maßnahme 7) • vom Eichenlaubhof kommend endet der asphaltierte Weg am Waldrand an einer Grube, 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des zweispurigen Weges zur Kapelle (asphaltiert) • Ausbau des Feld- und Waldweges bis zum Ruwerbach • oder Wegeneubau unter der Stromleitung bis zum Asphaltweg an der Grube, dieser Abschnitt ist mit 430 m etwas kürzer als der Rest bis zum Ruwerbach (550 m) 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x			x			x			



9	Gemeinde Weiskirchen											
Rappweiler – Auf der Alm												
von						bis			Länge	Breite		
Buchemer Kapelle						L 157			450	2,50		
						Gewebegebiet			250	3,50		
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • oberhalb Rappweilers gibt es bereits eine gute Verbindung von der Kapelle bis zum Gewebegebiet (Auf der Alm) • der nördliche Abschnitt ist ein wassergebundener Weg mit vielen Schlaglöchern • der südliche Abschnitt ist zwar asphaltiert, der Belag aber so schadhaft, dass er für den Radverkehr ein erhebliches Sturzrisiko darstellt 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung des nördlichen Abschnitts • Sanierung des Belages auf einer Breite von 3,50 m (für den Radverkehr würde der Ausbau bzw. die Sanierung auf einer Breite von 2,50 m ausreichen, inwieweit eine breitere Trasse durch andere Nutzungen nötig ist, können die Gutachter nicht bewerten, allerdings scheint die südliche Trasse mit 5,00 m Breite durchaus überdimensioniert, der Verkehr vom Gewebegebiet sollte dort nicht geführt werden und den Höhenweg nutzen) 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		



10		Gemeinde Weiskirchen										
Rappweiler - Waldhölzbach												
von					bis					Länge		Breite
Am Geizenberg					Hasenbornsenke					100		
Hasenbornsenke										250		
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • von Rappweiler kann man vom Mitlosheimer Weg über eine leichte Anhöhe auf einem komplett asphaltierten Weg (Am Geizenberg) bis zum westlichen Ende nach Waldhölzbach fahren • auf der Höhe zweigt die Hasensenke nach Mitlosheim ab, dieser Abzweig weist erhebliche Belagsschäden bis zur ersten Kurve auf • gleiches gilt für den Weg Am Geizenberg von der Hasensenke bis zur S-Kurve Richtung Waldhölzbach 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung der Belagsschäden • Sanierung der Belagsschäden 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x			x			x			



11	Gemeinde Weiskirchen												
Rappweiler Nord - Mitlosheim													
von				bis				Länge	Breite				
Ende Mitlosheimer Weg				Waldrand				450	2,50				
Waldrand				L 157				750	2,50				
L 157				OE Mitlosheim				120	3,75				
													
Bestand / Situation:													
<ul style="list-style-type: none"> • in gerader Verlängerung des Mitlosheimer Weges führt ein Feldweg Richtung Mitlosheim bis zum Waldrand, die Decke ist wassergebunden • im Wald ist eine starke Gefällekannte zu überwinden, ab der der Weg nur noch ein Wiesenweg ohne richtige Trasse ist • am Ende der Strecke stößt man kurz vor Mitlosheim direkt neben deren rechtwinkliger Kurve auf die L 157, an der es keine Radverkehrsanlage bis zum Ortseingang gibt, die Straße führt hier über den Lannenbach 													
Vorschlag / Lösungsansatz:													
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung des vorhandenen Weges bis zum Waldrand • Ausbau des weiteren Streckenabschnitts bis zur L 157, dabei eine leichte Verschwenkung im Bereich des stärksten Gefälles einbauen, damit die Steigung minimiert wird • Neubau eines straßenbegleitenden Weges auf der Nordseite der L 157 bis nach Mitlosheim (2,50 m + Sicherheitstrennstreifen inklusive Schutzsystem 1,25 m) 													
Nutzen						Zeithorizont			Priorität				
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3		
x							x		x				



12		Gemeinde Weiskirchen										
Mitlosheim - Rappweiler Süd												
von				bis				Länge	Breite			
OE Mitlosheim				Abzweig Waldweg				80	3,75			
Abzweig Waldweg				oberer Waldrand				350	2,50			
oberer Waldrand				OE Rappweiler				450	4,25			
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • vom Ortsausgang Mitlosheims führt der direkte Weg nach Rappweiler und weiter nach Weiskirchen über die L 157 • Radverkehrsanlagen sind hier keine vorhanden • alternative Streckenführungen gibt es keine, der Umwegfaktor läge auf beiden Seiten bei fast 100 % • knapp 100 m hinter der rechtwinkligen Kurve der L 157 und dem Abzweig des Wiesenweges (vgl. Maßnahme 11) zweigt ein Weg Richtung Norden in den Wald hinein ab und führt in einem kurzen Bogen bis an den oberen Waldrand, wo er wieder auf die L 157 stößt; durch diesen Weg kann die lange Kehre der L 157 komplett abgekürzt werden • oberhalb des Waldes führt die L 157 in direkter Linie nach Rappweiler weiter, eine Radverkehrsanlage gibt es dort nicht 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung des straßenbegleitenden Radwegneubaus in Maßnahme 11 bis zum Abzweig des Waldweges (2,50 m + Sicherheitstrennstreifen inklusive Schutzsystem 1,25 m) • asphaltierter Ausbau des Waldweges bis zum oberen Waldrand • Neubau eines 2,50 m breiten, straßenbegleitenden Radweges mit Sicherheitstrennstreifen (1,75 m) vom oberen Waldrand bis zum Ortseingang Rappweiler 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x							x		x			



13		Gemeinde Weiskirchen											
Rappweiler OD													
von					bis					Länge		Breite	
OE Rappweiler					Merziger Straße					1.300		1,50	
Bestand / Situation:													
<ul style="list-style-type: none"> • die Hochwaldstraße ist bereits mit Schutzstreifen in beide Fahrrichtungen ausgestattet, diese sind an den einmündenden Straßen jedoch unterbrochen • die Hochwaldstraße wird an einigen Stellen von beiden Seiten durch bauliche eingerichtete Nasen bis auf Höhe der Schutzstreifen eingeeengt, die Schutzstreifen enden an diesen Einengungen ohne Überleitung auf die Fahrbahn, wodurch der Radverkehr auf die Kernfahrbahn schwenken muss 													
Vorschlag / Lösungsansatz:													
<ul style="list-style-type: none"> • Durchmarkieren der Schutzstreifen an den Einmündungen • Einengungen entfernen • alternativ Einengungen versetzen, so dass immer nur eine auf einer Seite verbleibt, diese Seite wird dann stärker eingeeengt und dahinter eine Lücke zum Fußweg gelassen, durch die der Schutzstreifen ohne Unterbrechung in gerader Linie durchgeführt wird; insgesamt ergibt sich so eine Fahrbahnverswenkung • auf den Abschnitten gegenüber der Einengung wäre der Schutzstreifen zu unterbrechen, sofern die Kernfahrbahn 4,50 m Breite unterschreiten würde 													
Nutzen						Zeithorizont			Priorität				
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3		
		x				x				x			



14		Gemeinde Weiskirchen									
Rappweiler OD L 157											
von				bis				Länge		Breite	
OE West				Merziger Str. Nr. 29				350		1,50	
Merziger Str. Nr. 29				Merziger Str. Nr. 14				250		1,50	
Merziger Str. Nr. 2				OA Ost				400		1,50	
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • die L 157 führt von Mitlosheim kommend als Ortsdurchfahrt (Merziger Straße) durch Rappweiler hindurch und weiter nach Weiskirchen • die Fahrbahn ist mit 6,50 m nicht ausreichend breit, um beidseitig Schutzstreifen anzuordnen • der Parkdruck ist gering, da die Anwohnenden auf ihren privaten Grundstücken parken 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung einseitig alternierender Schutzstreifen auf der kompletten Länge von 1.000 m • der erste beginnt am westlichen Ortseingang und führt in den Ort hinein • insgesamt werden zwei Wechsel, also drei Streifen vorgesehen, so wird der Kfz-Verkehr bei Einfahrt in den Ort von Westen kommend optisch etwas eingebremst, im weiteren Verlauf wird der Schutzstreifen an der größten Kreuzung im Ort über die Einmündung der Hochwaldstraße geführt und abschließend um die Kurve und den Berg hinauf zum Ortsausgang • am Ortsausgang sollte ein Piktogramm mit Richtungspfeil in Gegenrichtung markiert werden 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
	x					x			x		



15	Gemeinde Weiskirchen											
Rappweiler - Weiskirchen												
von					bis					Länge		Breite
OA Rappweiler					OE Weiskirchen					1.600		4,25
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die L 157 verbindet Rappweiler und Weiskirchen auf einer Länge von 1.600 m • Radverkehrsanlagen sind hier keine vorhanden • auf der nördlichen Seite stoßen mehrere Bereiche direkt an die Straße heran, die den Bau eines Radweges erschweren: <ul style="list-style-type: none"> ○ die gegenüber der Südseite etwa doppelt so lange Böschung ○ ein fast 400 m langes Waldstück beim Hundedressurplatz ○ die Tierarztpraxis ○ und private Grundstücke am Ortseingang von Weiskirchen • auf der südöstlichen Seite gibt es keine vergleichbaren Hindernisse, die einzelnen Baumgruppen können durchstoßen oder umfahren werden 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Neubau eines straßenbegleitenden einseitigen Geh- und Radweges (2,50 m) mit Sicherheitstrennstreifen (1,75 m) auf der kompletten Länge 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x							x		x			



16		Gemeinde Weiskirchen									
Rappweiler - Mitlosheim - Niederlosheim											
von					bis					Länge	Breite
Mitlosheim					Hölbach					100	2,50
Mitlosheim					Hölbach					250	2,50
Querverbindung					B 268					3.500	2,50
											
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> über den Niederlosheimer Weg aus dem Ort heraus, geht es in einem leichten Bogen bis zur B 268 kurz vor Nunkirchen, bis zur Querverbindung Mitlosheim – Waldweiler ist es asphaltiert Rtg. Mitlosheim sind 100 m in sehr schlechtem Zustand, nach Weierweiler fehlen 250 m und die kleine Brücke über den Hölbach ist wegen der Stufen nicht fahrradtauglich ab der Querverbindung ist der Weg Richtung Süden nicht mehr asphaltiert 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> Sanierung des Belages und Neubau Rtg. Brücke Anrampung der Brücke, bei Neubau auch verbreitern Asphaltierung der Strecke, der südliche Teil ab Grube ggf. später (ist bereits gut befahrbar) 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
		x					x			x	



17		Gemeinde Weiskirchen										
Weierweiler - Niederlosheim												
von						bis			Länge	Breite		
Abzweig Waldweg Solarfläche						B 268 Abzweig Grube			1.500	2,50		
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> über die Dorfstraße geht es hinaus durch den Wald und auf einem Betonplattenweg entlang der Felder bis ans Ende der Solarfläche dort geht es Richtung Süden in den Wald hinein, und in einem Bogen durch diesen hindurch Richtung Westen über eine Wiese bis zur Grube an der Grube entlang kommt man bis zur B 26 nach Niederlosheim die komplette Verbindung ist die direkteste von Thailen, Weierweiler, Wadern und Noswendel nach Losheim der mittlere Teil liegt in einem Landschaftsschutzgebiet 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> Asphaltierung des kompletten Weges, ggf. den Abschnitt im Landschaftsschutzgebiet wassergebunden lassen, aber verbessern (140 m) 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x						x		x			



18	Gemeinde Weiskirchen											
Weierweiler - Schwarzrindersee												
von						bis			Länge	Breite		
L 152						Zum Herrengarten			650	2,50		
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • zwischen der L 152 und dem Reitgelände am östlichen Rand von Weierweiler verläuft ein Wald- und Feldweg • der Weg ist wassergebunden, aber relativ gut mit dem Rad befahrbar • von der L 152 aus versperren eine Schranke und ein Erdhügel die Einfahrt, diese wurde wegen illegaler Müllablagerungen installiert 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Einfahrt von der L 152 ist für den Radverkehr zu öffnen, indem Halbschranke gesetzt wird, diese kann bei Bedarf aufgeschwenkt werden • bei der nächsten Belagssanierung sollte der Weg mit einer fahrradtauglichen Decke versehen werden (kann wassergebunden bleiben) 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x				x			x			



19		Gemeinde Weiskirchen										
Schwarzrindersee - Weierweiler												
von					bis					Länge		Breite
Abzweig Waldweg Waldweiler					Abzweig Waldweg Noswendel					200		4,25
Abzweig Waldweg Waldweiler					OE Thailen					1.000		4,25
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> südlich des Schwarzrindersees zweigt ein Waldweg Richtung Noswendel ab, von diesem Weg bis zum Abzweig nach Weierweiler ist keine Radverkehrsanlage entlang der L 152 vorhanden, nebendran liegt ein Parkplatz (100 m) entlang des Schwarzrindersees gibt es keine Radverkehrsanlage an der L 152 bis Thailen, der Seitenstreifen ist mit seinen 2,20 m Breite inklusive Leitpfosten zu schmal 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> Bau eines straßenbegleitenden Radweges zwischen den beiden Waldwegen nach Waldweiler und Noswendel, der Parkplatz kann einbezogen werden auf Höhe des Waldweges nach Weierweiler sollte eine Querungshilfe installiert werden 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		



20		Gemeinde Weiskirchen										
Thailen OD												
von					bis					Länge		Breite
südlicher OE					nördlicher OA					1.400		1,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • auf der L 152 sind auf der Hauptstraße durch Thailen hindurch bereits beidseitig Schutzstreifen markiert • im mittleren Teil wurden diese bei drei Einmündungen von Seitenstraßen unterbrochen • im nördlichen Teil sind die Schutzstreifen lediglich 1,25 m breit und damit eigentlich zu schmal 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung der Schutzstreifen über die Einmündungen hinweg • bei späterer Sanierung der nördlichen Ortsdurchfahrt sollte diese verbreitert oder einseitig alternierende Schutzstreifen markiert werden 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x			x			x			



21		Gemeinde Weiskirchen										
Thailen Wald - Nunkirchen												
von				bis				Länge		Breite		
L 151				Beim Dorf				650		2,50		
Beim Dorf				Gemarkungsgrenze				1.300		2,50		
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • von der L 151 führt ein Waldweg östlich entlang des Holzbaches kurz hinterm Waldrand Richtung Süden zum Sportplatz Thailen, dort besteht der Anschluss an die Ortsmitte • auf einem kurzen asphaltierten Stück geht es weiter Richtung Süden und über einen fortsetzenden Feldweg wieder in den Wald hinein, an der Gemeindegrenze verläuft ein Waldweg quer zur Fahrtrichtung von Weierweiler nach Noswendel • der Weg nach Süden führt weiter durch den Wald bis Nunkirchen und ist auf den letzten Metern über die Felder wieder asphaltiert und bereits im Radnetz aufgenommen • der Weg lässt sich auf Waderner Gemarkung bereits gut befahren, in Weiskirchen ist der Belag zu grob gekörnt, hinzu kommen einzelnen Schlaglöcher • insgesamt besteht hier eine sehr lange (7,7 km inkl. T 30 in Konfeld, davon insgesamt 5,2 km Ausbaustrecke, 2,2 km auf Weiskircher Gemarkung), fast das ganze Gemeindegebiet längsquerende Achse an Wegen von Konfeld (Maßnahme 22) bis nach Nunkirchen, die zusammen eine hervorragende Alternative zur L 151 zwischen Weiskirchen und Thailen sowie der L 152 zwischen Thailen und Nunkirchen bilden 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Belages zu einer fahrradfreundlichen Oberfläche (aktuell gerade auf Weiskircher Gemarkung problematisch) • grundsätzlich sollte die Verbindung asphaltiert werden, was in einem Landschaftsschutzgebiet auch nicht grundsätzlich ausgeschlossen ist, die Attraktivität für den Radverkehr wäre dabei deutlich höher, auch weil die Befahrbarkeit durch eine einfachere Reinigung und Pflege insbesondere im Winter besser zu gewährleisten ist 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x						x		x			



22		Gemeinde Weiskirchen										
Thailen Wald - Konfeld												
von						bis			Länge	Breite		
L 151						Brücke			200	2,50		
												
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • von der L 152 nach Wadern führt ein Weg kurz hinter dem Waldrand parallel zum Holzbach nach Konfeld, der Weg ist anfangs nicht asphaltiert • nach 200 m kommt eine kleine Holzbrücke, die für den gemeinsamen Fuß- und Radverkehr eigentlich zu schmal ist (2,50 m nach Regelwerk nötig), aber gut befahren werden kann • von der Brücke an nach Konfeld ist der Weg bereits asphaltiert, im mittleren Bereich ist der Weg stärker bemoost 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung des Weges bis zur Brücke • Verbreiterung der Brücke, wenn sie später aufgrund von Baufälligkeit erneuert werden muss • Reinigung des Weges zur Beseitigung des Moores 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x					x			x			



23		Gemeinde Weiskirchen										
Thailen - Wadern												
von						bis			Länge	Breite		
Thailen, Kreisverkehr						Gemeindegrenze, Abzweig Waldweg			350	4,25		
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die L 151 ist die wichtigste Verbindung zwischen Weiskirchen und Wadern (DTV = 4.800), was auch für den Radverkehr gilt • bis kurz vor Wadern gibt es keine Radverkehrsanlage 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • der LfS plant einen straßenbegleitenden, gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Südseite vom Kreisverkehr in Thailen bis zum Abzweig nach Morscholz (insgesamt 3,4 km, davon 350 m auf Weiskirchener Gemarkung) • vorgesehen ist ein 2,50 m breiter Weg mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m • das Vorhaben wird in der Form aus Sicht der Gutachter des Radverkehrs befürwortet 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x							x		x			



24		Gemeinde Weiskirchen										
östlich Gewerbegebiet Thailen												
von				bis					Länge		Breite	
nordöstliche Ecke Gewerbegebiet				Kreisverkehr L 151 und L 152					1.200		2,50	
nordöstliche Ecke Gewerbegebiet				Südstraße					120		2,50	
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die L 151 entlang des Gewerbegebietes zwischen Thailen und Weiskirchen hat bisher keine Radverkehrsanlage, der Seitenstreifen reicht hierfür nicht aus • nördlich des Gewerbegebietes verläuft eine kaum befahrene Straße, die an der Ecke in einen Feld- und Wiesenweg übergeht • zwischen Gewerbegebiet und Wiese gibt es einen kleinen Höhenversatz • im südlichen Bereich gibt es noch keinen Weg, auch keinen Anschluss an die L 152 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges entlang des Gewerbegebietes • Neubau des fehlenden Abschnitts um das südliche Ende des Gewerbegebietes herum bis zum Kreisverkehr L 151 und L 152 • sollte dieser Weg realisiert werden, sollte auch der Anschluss von der nordöstlichen Ecke des Gewerbegebietes über die Wiese zur Südstraße hergestellt werden • auf der östlichen Seite des Gewerbegebietes ist der Weg durch eine neue Rampe in der Mitte des Gebietes anzuschließen 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x						x			x	



25	Gemeinde Weiskirchen												
Gewerbegebiet Thailen													
von				bis				Länge		Breite			
Gewerbegebiet				Komplett									
Gewerbegebiet				Einbahnstraßenring									
													
Bestand / Situation:													
<ul style="list-style-type: none"> die Straßen im Gewerbegebiet sind bereits auf 30 km/h Höchstgeschwindigkeit begrenzt in der Mitte des Gebietes ist eine Straße als Ringverkehr und Einbahnstraße eingerichtet, diese ist für den Radverkehr nicht in Gegenrichtung freigegeben 													
Vorschlag / Lösungsansatz:													
<ul style="list-style-type: none"> da die Begrenzung auf T 30 für alle Straßenabschnitte im Gewerbegebiet gilt, sollte passender eine T 30-Zone ausgewiesen werden, auch wenn alle Straßenabschnitte „Im Gewerbegebiet“ heißen und formal wohl als eine Straße eingeordnet sind, möglicherweise auftrennen und einzelne Straßenabschnitte nach den jeweils angesiedelten Firmen benennen (StVO § 45 1c beachten) die Einbahnstraße ist in Gegenrichtung für den Radverkehr freizugeben 													
Nutzen						Zeithorizont			Priorität				
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3		
			x			x			x				



26	Gemeinde Weiskirchen										
Thailen Hauptstraße											
von				bis				Länge	Breite		
Kreisverkehr, Ende L 152				Zufahrt Supermarkt				130	2,50		
Zufahrt Supermarkt				OA Thailen				170	2.50		
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • am nördlichen Ende der L 152 liegt die ehemalige Straße auf der westlichen Seite, diese reicht bis an die Einfahrt des Supermarktes heran • entlang des Supermarktgeländes gibt es auf dieser Seite einen Fußweg von etwa 2,00 m Breite und einen Streifen Gebüsch von ca. 1,00 m • der Weg verläuft weiter bis zum Ortsausgang, wobei das Gebüsch einem schmalen Grasstreifen auf möglicherweise privatem Grund weicht 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • entweder einfache Ausweisung des Weges auf der alten Straße vom Ende der L 152 bis zur Supermarktzufahrt als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr ohne weitere Markierungen auf dem Weg selbst, • alternativ Markierung eines durchgehenden 2,50 m breiten Streifens inkl. Markierung des Piktogramms „Radverkehr“ mit Richtungspfeil in beide Richtungen, so erfolgt bewusst keine Ausweisung als benutzungspflichtiger Radweg, um dem Radverkehr die Wahlmöglichkeit zu lassen und von Thailen kommend nicht zwingend die Seite wechseln zu müssen, um dann ebenfalls die Zufahrt des Supermarktes zu queren und auf dem schmalen Weg bis zum Ortsausgang weiter fahren zu müssen • Verbreiterung des Weges von der Supermarktzufahrt bis zum Ortsausgang zu Lasten des Gebüsch- und Grasstreifens • Ausweisung dieses Abschnittes als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
		x				x			x		



27		Gemeinde Weiskirchen											
Thailen - Weiskirchen													
von					bis					Länge		Breite	
L 151, OA Thailen					L 151, OE Weiskirchen					650		4,25	
Bestand / Situation:													
<ul style="list-style-type: none"> entlang der L 151 verläuft ein Seitenstreifen von 2,20 m Breite, inklusive der Leitpfosten, zwischen Thailen und Weiskirchen im Begegnungsfall von Rad- und/oder Fußverkehr können Ausweichbewegungen in Richtung und auf die Fahrbahn erfolgen / nötig sein, was ein entsprechendes Gefahrenpotenzial birgt die L 151 trägt eine der höchsten Verkehrsbelastungen in der Gemeinde Weiskirchen in diesem Abschnitt mit 7.900 Fahrzeugen am Tag der Streckenabschnitt wird als Allee auf beiden Seiten von Bäumen gesäumt, die auf der westlichen Seite unmittelbar am Seitenstreifen anstehen 													
Vorschlag / Lösungsansatz:													
<ul style="list-style-type: none"> Neubau eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges hinter der Baumreihe auf der westlichen Seite der L 151 (2,50 m) Der Sicherheitstrennstreifen (1,75 m nötig) wird dann durch die Baumreihe gebildet und wird baubedingt etwas breiter ausfallen Installation einer Querungshilfe an beiden Ortseingängen 													
Nutzen						Zeithorizont			Priorität				
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3		
x							x		x				



28		Gemeinde Weiskirchen										
Weiskirchen Auf der Heide												
von						bis			Länge		Breite	
OE Weiskirchen						Auf der Heide 22			300		1,50	
Auf der Heide 22						Kreisverkehr Ortsmitte			250		1,50	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die L 151 führt unter dem Namen „Auf der Heide“ durch die südliche Ortshälfte bis zum Kreisverkehr in der Ortsmitte und ist 7,00 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es nicht • die Fußwege auf beiden Seiten sind zu schmal, um zusätzlich den Radverkehr aufzunehmen • Parkdruck besteh keiner 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung einseitig alternierender Schutzstreifen, am südlichen Ende beginnend in Fahrtrichtung innerorts, bei Hausnummer 22 Wechsel der Seite 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x						x			x			



29		Gemeinde Weiskirchen										
Weiskirchen Ende Kantstraße												
von						Bis			Länge		Breite	
Ende Kantstraße						Auf der Heide			100		3,00	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • ein gepflasterter Weg führt vom Ende der Kantstraße zur L 151, der bisher nicht beschildert ist • der Weg ist mit 2,00 m derzeit minimal zu schmal für eine Ausweisung als gemeinsamer Fuß- und Radweg und weist ein leichtes Gefälle zur Heide auf 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • aufgrund des leichten Gefälles sowie der zu erwartenden Nutzung durch Personen mit Kinderwagen, Hunden oder zu zweit nebeneinander gehenden Fußgänger*innen sollte der Weg mit 3,00 m etwas breiter als das Standardmaß (2,50 m) ausgebaut werden 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
				x				x			x	



30		Gemeinde Weiskirchen									
Losheimer Str.											
von				bis				Länge		Breite	
OE Weiskirchen				Heiligkreuzstr.				150		1,50	
Heiligkreuzstr.				Losheimer Str. 7				300		1,50	
Losheimer Str. 7				Kreisverkehr Ortsmitte				50		1,50	
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • die L 157 führt als Losheimer Straße durch die westliche Ortshälfte bis zum Kreisverkehr in der Ortsmitte und ist 7,50 m breit und wird von 6.200 Kraftfahrzeugen am Tag befahren • Radverkehrsanlagen gibt es nicht • die Fußwege auf beiden Seiten sind zu schmal, um zusätzlich den Radverkehr aufzunehmen • Parkdruck ist nur punktuell am Kreisverkehr gegeben 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung von Schutzstreifen vom Ortseingang bis zum Kreisverkehr in der Ortsmitte • beginnend mit einem nur einseitigen Schutzstreifen bis kurz vor die Einmündung der Heiligkreuzstr. in Fahrtrichtung innerorts; umgekehrt geht es hier ortsauswärts bergab, weshalb ortsauswärts kein Schutzstreifen markiert wird • der einseitige Schutzstreifen geht nahtlos in beidseitige Schutzstreifen über die Einmündung der Heiligkreuzstraße über bis zur Hausnummer 7 der Losheimer Straße • ab hier geht es wiederum stark bergab bis zum Kreisverkehr (50 m), weshalb nur umgekehrt vom Kreisverkehr kommend bergauf ein einseitiger Schutzstreifen markiert wird 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x						x			x		



31		Gemeinde Weiskirchen										
Weiskirchen Konfelder Str. und Brunnenstraße												
von						bis			Länge		Breite	
Kreisverkehr Ortsmitte						Holzbach			300		1,50	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Konfelder Straße und die Brunnenstraße sind bis zum Holzbach 7,50 m breit • Parkdruck besteht keiner, die Grundstücke im Seitenraum bieten ausreichend Möglichkeiten • der Straßenabschnitt bildet die östliche Ortsdurchfahrt Weiskirchens 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung beidseitiger Schutzstreifen vom Kreisverkehr bis zum Holzbach und dem dortigen Beginn der Steigung 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x						x			x			



32		Gemeinde Weiskirchen									
Konfeld Brunnenstr. und Eichenlaubstraße											
von				bis				Länge		Breite	
Holzbach				Brunnenstr. 11				150		1,50	
Südstraße				Eichenlaubstr. 54				400		1,50	
Eichenlaubstr. 54				OA Konfeld				400		1,50	
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • die Brunnenstraße führt in Konfeld zunächst steil den Berg hinauf • durch die starke Kurve ist dieser Abschnitt zudem kaum einsehbar • bis zur Einmündung der Südstraße ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt • die Fußwege auf beiden Seiten sind zu schmal, um zusätzlich den Radverkehr aufzunehmen • Parkdruck ist hier keiner gegeben • die Fahrbahn ist im weiteren Verlauf (Eichenlaubstr.) bis zum Ortsausgang mindestens 6,00 m breit (DTV 2.200 Kfz/Tag) • für den oberen Abschnitt kann individuell die Klosterstraße alternativ genutzt werden, Einbahnstraße mit unvollständiger Beschilderung 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • aufgrund der starken Steigung und der schlechten Einsehbarkeit: Markierung eines Schutzstreifens bergauf zusätzlich zu T 30 (wurde dem LfS so im Gespräch vorgestellt) • ab Südstraße Markierung von einseitig alternierendem Schutzstreifen zunächst auf der nördlichen Fahrbahnseite in Fahrtrichtung Weiskirchen Zentrum • ab Eichenlaubstr. 54 Seitenwechsel des einseitigen Schutzstreifens bis zum Ortsausgang 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
	x					x			x		



33		Gemeinde Weiskirchen										
Weiskirchen - Konfeld												
von					bis					Länge		Breite
Weierstraße					Brunnenstraße					350		
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • vom Ende der Weierstraße führt ein gepflasterter Weg an der Mariengrotte vorbei, am Holzbach entlang, zur Brunnenstraße, dort geht es auf einem schmalen Weg unter der Straße hindurch, der teilweise mit Natursteinpflaster belegt ist; dieses Pflaster ist bei Nässe glatt, hinzu kommt eine sehr eingeschränkte Sicht durch das Brückenbauwerk • bereits bei der Mariengrotte verläuft der Weg in einem rechten Winkel um einen Baum herum, dieser kurze Abschnitt ist zum einen sehr eng und zum Zweiten gibt es erhebliche Wurzelaufrühe, von der geht es direkt am Aufenthaltsbereich vor der Grotte vorbei • im restlichen Verlauf ist der Weg zwar nicht regelkonform breit, aber gut befahrbar 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • an der Grotte und dem dort befindlichen Baum sollte der Belag saniert werden, um die Wurzelaufrühe zu neutralisieren, evtl. sollte eine deutlich großzügigere Wegeführung überlegt werden, bei der mehr Abstand zum Baum möglich ist. Dabei könnte der Weg auch etwas von der Grotte verlegt werden • unter der Brücke sollten die Pflastersteine getauscht werden, zudem sollten Verkehrsspiegel auf beiden Seiten installiert werden 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x			x			x			



34		Gemeinde Weiskirchen										
Weiskirchen Holzbachteich u. Park Konfelder Str.												
von				bis				Länge		Breite		
Brunnenstraße				Burgstraße								
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • von der Brunnenstraße kann man einen Weg Richtung Kurparkstraße nutzen. Um auf diesen Weg zu gelangen, muss jedoch ein Bordstein an der Brunnenstraße überwunden werden, der die Abfahrt von der Straße stark verzögert; an der Einmündung zur Kurparkstraße ist dies auch der Fall • in der Kurparkstraße ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, es bedarf daher keiner Radverkehrsanlage, die Verkehrsmenge ist gering, dennoch ist der Weg im Seitenraum als benutzungspflichtiger Geh- und Radweg ausgewiesen • der Weg führt zum Teich, am Teich selbst gibt es einen weiteren Weg zum Teich auf Höhe des Schwimmbadparkplatzes, der jedoch nicht beschildert ist • dies ist auch auf der anderen Seite des Teiches beim Parkplatz in der Burgstraße der Fall, auch hier fehlt die Ausweisung 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Absenkung der Bordsteine in Brunnen- und Kurparkstraße auf Null • Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr auf dem Weg entlang der Kurparkstraße, ggf. Ausweisung als Gehweg, Radverkehr frei • Installation einer vollständigen Beschilderung an allen Zugängen zum Wegenetz rund um den Teich, Ausweisung als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr, weil Fußverkehr im Vordergrund stehen sollte, zudem sind die Breitenvorgaben nicht so streng 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x			x			x			



35		Gemeinde Weiskirchen										
Weiskirchen Sportplatz und Naturschwimmbad												
von					bis					Länge		Breite
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • vom Kapellenberg führt ein gepflasterter Weg entlang der Sportplätze hoch zur Straße Im Hänfert und ebenfalls zum Naturschwimmbad • neben dem Poller in der Mitte des Weges liegt zusätzlich ein dunkler Findling zur Versperrung der Durchfahrt neben dem Weg • der Weg ist ca. 2,00 m breit • der Weg ist bisher als Fußweg ausgewiesen und somit nicht für das Befahren mit dem Fahrrad freigegeben 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Entfernen des Findlings und des Pollers, beide durch einen Schildermast mit Reflektor in der Mitte des Weges ersetzen (siehe Muster im Theorieteil) • Pflasterung des Seitenstreifens • Freigabe des Weges für den Radverkehr 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x			x			x			



36		Gemeinde Weiskirchen											
Weiskirchen													
von					bis					Länge		Breite	
Am Marktplatz													
Am Dreschplatz													
Bestand / Situation:													
<ul style="list-style-type: none"> Die Straßen Am Marktplatz und Am Dreschplatz sind Einbahnstraßen und bisher nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben 													
Vorschlag / Lösungsansatz:													
<ul style="list-style-type: none"> Am Marktplatz ist freizugeben, sollte der Kfz-Verkehr zu unvorsichtig in die Einbahnstraße hineinfahren, kann auch ein Schutzstreifen in Gegenrichtung für den Radverkehr markiert werden Am Dreschplatz hat weniger ein Problem der Einfahrt durch den Kfz-Verkehr, sondern, bedingt durch den schmalen Querschnitt, nicht ausreichend Platz zum Begegnen; die Straße sollte in ihrer kompletten Länge geprüft werden und kann bei einer durchgehenden Fahrbahnbreite von 3,00 m freigegeben werden 													
Nutzen						Zeithorizont			Priorität				
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3		
		x				x			x				



37		Gemeinde Weiskirchen										
Heiligkreuzstraße und Trierer Straße bis OA												
von						bis			Länge	Breite		
Losheimer Str.						Ortsausgang			400	1,50		
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Heiligkreuzstraße und Trierer Straße sind bis zum Ortsausgang 7,50 m breit • Parkdruck besteht keiner, die Grundstücke im Seitenraum bieten ausreichend Möglichkeiten • der Straßenabschnitt bildet die östliche Ortsdurchfahrt Weiskirchens 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung beidseitiger Schutzstreifen von der Losheimer Straße bis zum Ortsausgang (Position Ortsschild = Ende Friedhof) 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x					x			x			



38		Gemeinde Weiskirchen										
Weiskirchen Trierer Str.												
von					bis					Länge		Breite
Ortsausgang (Schild)					Ehrenfriedhof					600		2,50
												2.00
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • im weiteren Verlauf der Trierer Straße befindet sich ein straßenbegleitender Weg auf der östlichen Seite hinter einem schmalen Grünstreifen mit Alleebäumen bis zum Ehrenfriedhof • der Weg ist nicht breit genug, um den Radverkehr mitzuführen • das Aufkommen an Fußverkehr ist relativ gering • im Verlauf befinden sich zudem mehrere Wurzelaufrüche sowie Bordsteinkanten an den Einmündungen 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Beseitigung der Wurzelaufrüche und Absenkung der Bordsteinkanten auf Null • zur Freigabe für den Radverkehr ist der Weg zu verbreitern, durch die Bäume und die anliegenden Grundstücke wird der Ausbau auf die formal notwendigen 2,50 m nur in Abschnitten möglich sein; es wird daher vorgeschlagen, den Weg nur in Fahrtrichtung bergauf freizugeben, sofern durchgehend mindestens 2,00 m (Maß für Einrichtungsradweg innerorts) erreicht werden • bergab fährt der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr, was bei dem gegebenen Gefälle sowieso die bessere Lösung bergab ist 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		



3.5 Fahrradabstellanlagen

In der Gemeinde Weiskirchen gibt es Handlungs- und Verbesserungsbedarf beim Fahrradparken und den 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 häufig um alte, ungeeignete Anlagen handelt. Es gab nur wenige Positivbeispiele. Ihre Zahl sollte gesteigert werden. Bei der Begutachtung der Abstellanlagen im Gemeindegebiet unterscheiden die Gutachter prinzipiell folgende Kategorien:

- geeignet -> behalten
- nicht geeignet -> tauschen
- nicht vorhanden -> neu anschaffen

Alle erhobenen Standorte sind in der nachfolgenden Tabelle hinterlegt. Tab. 8 und Tab. 9 zeigen 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, fünf oder weniger Stellplätze zu installieren. Sollten die Stellplätze auf Dauer ausgelastet sein, sollte sukzessive nachgesteuert werden.





Tab. 8 Fahrradabstellanlagen nach Ortsteilen – Teil I

Standort	Stellplätze	behalten	tauschen	neu	zukünftig
Zwalbach					
Angelsportverein	0	0	0	3	3
Physiotherapie	0	0	0	2	2
Weiskirchen					
Discounter	5	5	0	0	5
Naturwaldfreibad	4	4	0	6	10
Polizei und Rathaus	8	0	8	2	10
Kindergarten	10	0	10	0	10
Second Hand Laden	4	0	4	0	4
Pfarrhaus	4	0	4	0	4
Klinik Haupteingang	3	0	3	7	10
Feuerwehr	5	0	5	0	5
Sportanlage	5	0	5	5	10
Hallenbad	4	0	4	1	5
City	5	0	5	0	5
Café und Blumenladen	2	0	2	0	2
Klinik Wirtschaft	2	0	2	3	5
Eichenlaubschule I	5	5	0	5	10
Eichenlaubschule Nebengebäude	0	0	0	3	3
Mutter-Kind-Klinik	0	0	0	5	5
Campingplatz	0	0	0	10	10
Parkhotel	0	0	0	5	5
Kirche Sankt Jacobus	0	0	0	5	5
Apotheke Trierer Straße	0	0	0	2	2
Seniorenheim	0	0	0	5	5
Hochwaldhalle	0	0	0	10	10
Friedhof	0	0	0	3	3
Chinarestaurant	0	0	0	3	3
Kebap und Zahnarzt	0	0	0	3	3
Computergeschäft	0	0	0	2	2
Beautysalon und Steuerberater	0	0	0	2	2
Ergotherapie	0	0	0	2	2
Kinder- und Jugendhilfe	0	0	0	5	5
Kinder- und Jugendhilfe westl. Eingang	0	0	0	5	5
Kinder- und Jugendhilfe nördl. Eingang	0	0	0	5	5
Ehrenfriedhof	0	0	0	3	3
Jugendherberge	0	0	0	5	5
Hotel und Zahnarzt	0	0	0	5	5
Tierärzte	0	0	0	2	2
Reiterhof	0	0	0	3	3
Im Gewerbegebiet I	0	0	0	3	3
Im Gewerbegebiet II	0	0	0	3	3
Im Gewerbegebiet III	0	0	0	3	3
Im Gewerbegebiet IV	0	0	0	3	3
Im Gewerbegebiet V	0	0	0	3	3
Im Gewerbegebiet VI	0	0	0	3	3
Im Gewerbegebiet VII	0	0	0	3	3
Wildspezialitätenladen	0	0	0	2	2
Spielplatz Feldstraße	0	0	0	5	5
Klinik Café	0	0	0	5	5
Spielplatz Burgstraße	0	0	0	5	5



Tab. 9 Fahrradabstellanlagen nach Ortsteilen – Teil II

Standort	Stellplätze	behalten	tauschen	neu	zukünftig
Konfeld					
Gewerbe II	4	0	4	0	4
Grundschule	5	0	5	5	10
Kirche	4	0	4	1	5
Gewerbe I	0	0	0	3	3
Restaurant	0	0	0	3	3
Bistro	0	0	0	3	3
Dorfplatz	0	0	0	5	5
KiTa	0	0	0	5	5
Podologie	0	0	0	2	2
Feuerwehr	0	0	0	5	5
Thailen					
Supermarkt	6	0	6	0	6
Dorfplatz und Haltestelle	10	0	10	0	10
Schwarzrindersee	7	0	7	3	10
Im Gewerbegebiet VIII	0	0	0	3	3
Im Gewerbegebiet IX	0	0	0	3	3
Im Gewerbegebiet X	0	0	0	3	3
Im Gewerbegebiet XI	0	0	0	3	3
Im Gewerbegebiet XII	0	0	0	3	3
Friseurin	0	0	0	2	2
Kirche	0	0	0	5	5
Sportplatz	0	0	0	10	10
Gasthaus	0	0	0	3	3
Blumenladen und Haltestelle	0	0	0	3	3
Physiotherapie	0	0	0	2	2
Grundschule	0	0	0	10	10
Spielplatz	0	0	0	5	5
Friedhof	0	0	0	3	3
Weierweiler					
Friseur	4	0	4	2	6
Campingplatz	6	0	6	4	10
AWO Rückseite	4	0	4	0	4
AWO	0	0	0	5	5
Gaststätte	0	0	0	3	3
Feuerwehr	0	0	0	5	5
Friedhof	0	0	0	3	3
Gewerbegebiet I	0	0	0	3	3
Rappweiler					
Sparkasse	3	0	3	0	3
Kindergarten	4	0	4	1	5
Kirche	0	0	0	5	5
Restaurant	0	0	0	3	3
Friedhof I	0	0	0	3	3
Kneipe	0	0	0	3	3
Feuerwehr	0	0	0	5	5
Sportplatz	0	0	0	10	10
Bürgerhaus	0	0	0	10	10
Angelsportverein	0	0	0	3	3
Physiotherapie	0	0	0	2	2
Friedhof II	0	0	0	3	3
Biolädchen	0	0	0	3	3
Nagelstudio	0	0	0	2	2
Friseur	0	0	0	2	2
Restaurant	0	0	0	3	3



4 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 stellte die Bundesregierung Fördermittel von rund 1,5 Milliarden € im Auftaktzeitraum 2020 bis 2023 bereit. Die gesamten Ausgaben für den Radverkehr beliefen sich für diesen Zeitraum somit auf rund 11 € je Person und Jahr (vgl. NRVP (2021), S.16). Diese Kenngröße soll sich langfristig auf 30 € je Person und Jahr erhöhen (vgl. NRVP (2021), S.25), d.h. eine Ausweitung der finanziellen Förderung des Radverkehrs in den kommenden Jahren wird zumindest angestrebt. Zum Vergleich gibt z.B. 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 z.B. E-Lastenräder und -anhänger nach der NKI-Richtlinie maximal bis 3.500 € je Stück bezuschusst werden (vgl. BAFA (2025)). Die Förderung steht in einigen Fällen nicht nur den Kommunen zur Verfügung, sondern auch Privatpersonen. Lasten- oder E-Lastenfahrräder (Cargobikes) konnten so z.B. nach der NMOB-Rad auch von Bürgerinnen und Bürgern mit Zuschuss gekauft werden (vgl. NMOB-Rad (2025)). 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, ist in einigen Fällen möglich, muss aber 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. Schutz- und Radfahrstreifen, 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 (2023), 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 finanziell unterstützt werden. 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 (2024), 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 (2023), S.1 ff.)

Die Förderrichtlinie NMOB-Rad lief zum 30.06.2024 aus. Eine erneute Verlängerung bzw. Novellierung wird aktuell (Stand 05/2025) noch seitens des zuständigen Ministeriums geprüft.

Die beiden Förderprogramme Klimaschutz durch Radverkehr und 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/Oktober), in denen Projektvorschläge eingereicht werden können (vgl. BMU (2023), 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 (2021)). 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.). Ob es eine Fortsetzung des Ende 2024 ausgelaufenen Förderprogramms Klimaschutz durch Radverkehr gibt, ist derzeit noch unklar.

Tab. 10 Übersicht über aktuelle Fördermöglichkeiten für saarländische Kommunen

Gegenstand	Förderquote	Laufzeit
NKI - Kommunalrichtlinie		
u.a. Radverkehrs u. -abstellanlagen, Mobilitätstationen	50 - 85 %	31.12.2027
NKI - Klimaschutz durch Radverkehr		
regionale Modellprojekte mit bundesweiter Übertragbarkeit	75 - 90 %	31.10.2024*
NKI - E-Lastenfahrrad-Richtlinie		
E-Lastenfahrräder sowie -anhänger	25%	30.06.2027
BMVI - Modellvorhaben des Radverkehrs		
innovative Projekte zur Entwicklung des Radverkehrs	75 - 90 %	31.12.2026
NMOB - Stadt und Land		
u.a. Radverkehrsanlagen, Radabstellanlagen	75 - 90 %	30.04.2029
NMOB - Rad		
Pedelecs, Cargobikes, Servicestationen, Abstellanlagen u.v.m.	40 - 80 %	30.06.2024*

(Stand 04/2025); *Novellierung bzw. Fortsetzung momentan in Prüfung



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 (2023): Das verkehrssichere Rad. – URL: <https://www.adfc.de/artikel/das-verkehrssichere-fahrrad> [23.06.2025]

ADFC Baden-Württemberg (2021): Mit Abstand sicher – auch in Ihrer Kommune? Der ADFC unterstützt. – URL: <https://bw.adfc.de/artikel/mit-abstand-sicher-kommune> [23.06.2025]

BAFA (2025): Energie. Energieeffizienz. E-Lastenfahrräder. – URL: https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html [23.06.2025]

BMVI (2020): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR). – URL: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html> [23.06.2025].

BMU (2021): Projektübersicht Förderaufruf „Klimaschutz im Radverkehr“. – URL: https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/200115%20Anlage_Radverkehr_Projektuebersicht.pdf [23.06.2025]

BMU (2023): 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/mediathek/dokumente/20221006_NKI_FA_Radverkehr_Sofortprogramm.pdf [23.06.2025]

Bundesanstalt für Straßenwesen (o.J.): Verkehrszeichen und Symbole – URL: https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-verkehrszeichen/vz-start.html [23.06.2025]

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

Fahr Rad. Beweg was. Saarland (2023): Wissenswertes. Radverkehr von A bis Z. – URL: <https://www.fahrrad.saarland/wissenswertes/> [23.06.2025]

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

Garbsen (o.J.): Garbsen. Soziale Stadt auf der Horst. Umgesetzte Projekte. Verkehrsberuhigung. Verkehrsberuhigende Maßnahmen & Gestaltung von Verkehrsbereichen. – URL: <https://www.garbsenaufderhorst.de/portal/seiten/verkehrsberuhigende-massnahmen-gestaltung-von-verkehrsbereichen-1021-35.html> [23.06.2025]



Gemeinde Weiskirchen Amtsblatt (2025): Amtliches Bekanntmachungsblatt der Gemeinde Weiskirchen. 63. Jahrgang. Mittwoch, 16. April 2025. Nr. 16/2025.

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

KBA (2025): Produkte der Statistik. Bestand nach Zulassungsbezirken (FZ 1) + Bestand nach Gemeinden (FZ 3). – URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produktkatalog_node.html [23.06.2025]

LfS Saarland (2021): Verkehrsmengenkarte 2021. – URL: <https://www.saarland.de/lfs/DE/service/verkehrsmengenkarte> [23.06.2025]

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

MUKMAV (2023): Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz. Fahr Rad. Beweg was. Wissenswertes. – URL: <https://www.fahrrad.saarland/wissenswertes/> [23.06.2025]

NKI (2023): Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie). Im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative. – URL: https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/mediathek/dokumente/20221101_NKI_Kommunalrichtlinie.pdf [23.06.2025]

NMOB-Rad (2023): Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland (NMOB). Teil Förderung des Radverkehrs. FRL-NMOB-Rad. 01.05.2023. – URL: <https://www.fahrrad.saarland/wp-content/uploads/2023/05/nmobrad-novel23.pdf> [23.06.2025]

NMOB-Rad (2025): Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz. Fahr Rad. Beweg was. Förderprogramme. – URL: <https://www.fahrrad.saarland/startseite/foerderung/> [23.06.2025]

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

Radverkehrsplan Saarland (2015): Radverkehrsplan. – URL: <https://www.fahrrad.saarland/projekte/radverkehrsplan/> [23.06.2025]

Saarland (2024): Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz. Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personennahverkehr im Saarland. – URL: https://www.saarland.de/mukmav/DE/portale/mobilitaet/informationen/oepnv/vep_oepnv/reaktivierung/machbarkeitsstudie_node [23.06.2025]

Stadt und Land (2024): Förderrichtlinie zur Umsetzung des Sonderprogramms „Stadt und Land“ des Bundes im Saarland. NMOB – Stadt und Land. 01.05.2025. – URL: <https://www.fahrrad.saarland/wp-content/uploads/2020/05/240604-nmobstadt-land-bereinigrh14.pdf> [23.06.2025]



Statistisches Amt Saarland (2012): Statistische Berichte. A V 1 – 4j 2012. Flächenerhebung 2012 – Tatsächliche Nutzung nach Katasterangaben – URL: https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleBerichte/A/AV1.pdf?__blob=publicationFile&v=8 [23.06.2025]

Statistisches Landesamt des Saarlandes (2017): Statistische Berichte. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.06.2017. – URL: https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleBerichte/A/AVI5.pdf?__blob=publicationFile&v=8 [23.06.2025]

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/Tabelle_FI%C3%A4che_und_Bev%C3%B6lkerung_2020_03.html?nn=e6a2b795-5b7c-4d73-b08a-730ae8ec3818 [03.09.2021]

Statistisches Amt Saarland (2020a): Saarländische Gemeindezahlen 2020. – URL: https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/SLHeft_mods_00019875 [23.06.2025]

Statistisches Amt Saarland (2025): Fläche, Bevölkerung in den Gemeinden am 30.06.2023 nach Geschlecht, Einwohner je km² und Anteil an der Gesamtbevölkerung (Basis Zensus 2022). – URL: https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleTabellen/GebieteUndBev%C3%B6lkerung/Tabelle_FI%C3%A4che_und_Bev%C3%B6lkerung_2023_06_Z22.pdf?__blob=publicationFile&v=5 [23.06.2025]

topographic-map.com (o.J.): Kostenlose topografische Karten. Visualisierung und Weitergabe. Saarland. – <https://de-de.topographic-map.com/maps/64wc/Saarland/> [23.06.2025]

UDV (2020): Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung kompakt Nr.98. Unfallrisiko Parken für Fußgänger und Radfahrer.

Wetterdienst.de (2025): Klima Weiskirchen – Station Weiskirchen/Saar (383 m). – URL: <https://www.wetterdienst.de/Deutschlandwetter/Weiskirchen/Klima/> [24.01.2025]

ZIV (2025). Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2024. Zahlen, Analysen und Prognosen. - URL: <https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2025/03/ZIV-Marktdatenpraesentation-2025-fuer-GJ-2024.pdf> [23.06.2025].