

Radverkehrskonzept Stadt Wadern



gefördert durch:



Ministerium für Umwelt,
Klima, Mobilität, Agrar
und Verbraucherschutz

SAARLAND



Im Auftrag der:

Stadt Wadern

Tourismus und Stadtmarketing

Marktplatz 13

66687 Wadern



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	15
1.3.2 Ergebnisse der Ideenkarte	19
2 Grundlagen Radverkehrsplanung	21
3 Entwicklung des neuen Radverkehrskonzeptes und Streckennetzes	31
3.1 Ausgangssituation des Radverkehrs in Wadern	31
3.2 Zielnetzkonzeption	33
3.3 Weitere Vorgehensweise	36
3.4 Maßnahmen im Streckennetz	54
3.4.1 Morscholz	55
3.4.2 Steinberg	57
3.4.3 Wadrilltal	60
3.4.4 Löstertal	71
3.4.5 Lockweiler	84
3.4.6 Krettnich	96
3.4.7 Büschfeld	100
3.4.8 Nunkirchen	113
3.4.9 Bardenbach	131
3.4.10 Noswendel	136
3.4.11 Dagstuhl	143
3.4.12 Wadern	149
3.4.13 Wedern	167
3.5 Einbahnstraßen	170
3.6 Fahrradabstellanlagen	171
4 Finanzielle Förderung des Radverkehrs	175
Quellenverzeichnis	177

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Übersicht über die Stadt Wadern und ihre Stadtteile.....	3
Abb. 2 Topographisches Profil der Stadt Wadern und ihrer Umgebung.....	5
Abb. 3 Durchschnittstemperaturen und Niederschläge in Wadern	6
Abb. 4 Übersicht über Schulen, Schwimmbäder und Gewerbe in Wadern	9
Abb. 5 Verkehrsbelastungen in der Stadt Wadern.....	11
Abb. 6 Modal Split der Stadt Wadern	12
Abb. 7 Arbeitsort der Erwerbstätigen Waderns	13
Abb. 8 Pendlersaldo Stadt Wadern	13
Abb. 9 Wohnort der Befragten.....	15
Abb. 10 Entfernung Wohnort - Arbeits-/Ausbildungsstätte.....	15
Abb. 11 Schon probiert?.....	16
Abb. 12 Besitzen Sie/Steht Ihnen regelmäßig zur Verfügung ...?	16
Abb. 13 Modal Split	17
Abb. 14 Bedingungen Radverkehr	17
Abb. 15 Weitere Anmerkungen nach Kategorien.....	18
Abb. 16 Altersverteilung der Befragten	18
Abb. 17 Geschlechterverteilung der Befragten	19
Abb. 18 Ergebnis interaktive, GIS-basierte Ideenkarte	20
Abb. 19 Einseitiger Schutzstreifen an Anstieg	22
Abb. 20 Prinzipskizze eines alternierenden Schutzstreifens.....	22
Abb. 21 Radfahrstreifen mit Rotmarkierung im Einmündungsbereich	23
Abb. 22 Beginn einer Fahrradstraße mit Beschilderung und Piktogramm auf der Fahrbahn	23
Abb. 23 Verkehrszeichen und Zusatzzeichen bei geöffneten Einbahnstraßen	24
Abb. 24 Verkehrszeichen für durchlässige Sackgassen	24
Abb. 25 Beispiel für Querungshilfe mit und ohne Mittelinsel.....	25
Abb. 26 Einfädlungshilfe in der Prinzipskizze.....	25
Abb. 27 Beispiel eines geeigneten Sperrpfostens mit reflektierendem Element	26
Abb. 28 Beispiel eines geeigneten Wasserablaufes (ebenerdig und ohne Kante)	27
Abb. 29 Beispiele von sog. Berliner Kissen zur Geschwindigkeitsreduktion	27
Abb. 30 Geh- und Radweg außerorts mit Sicherheitstrennstreifen.....	28
Abb. 31 Mehrzweckstreifen mit verringerter Anforderung an Sicherheitstrennstreifen.....	28
Abb. 32 Beispiele geeigneter Fahrradhalter.....	30
Abb. 33 Übersicht der Zielnetzkonzeption für die Stadt Wadern	35
Abb. 34 Radverkehrskonzept Stadt Wadern – Bestandsnetz	37
Abb. 35 Radverkehrskonzept Stadt Wadern – Vorschläge.....	37
Abb. 36 Radverkehrskonzept Stadt Wadern – Zielnetz	37
Abb. 37 Maßnahmenkarte Stadt Wadern – Steinberg, Wadrilltal	41
Abb. 38 Maßnahmenkarte Stadt Wadern – Löstertal.....	41
Abb. 39 Maßnahmenkarte Stadt Wadern – Lockweiler, Krettnich	41
Abb. 40 Maßnahmenkarte Stadt Wadern – Morscholz, Wedern, Noswendel, Wadern, Dagstuhl.....	41
Abb. 41 Maßnahmenkarte Stadt Wadern – Bardenbach, Nunkirchen, Büschfeld	41
Abb. 42 noch nicht in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen Oberstraße und Marktplatz	170

Tabellenverzeichnis

Tab. 1 Flächennutzung der Stadt Wadern	4
Tab. 2 Bevölkerung der Stadt Wadern nach Stadtteilen	7
Tab. 3 Meldungen der Ideenkarte nach Kategorien	19
Tab. 4 Maßnahmenübersicht Stadt Wadern – Morscholz, Steinberg, Wadrilltal	48
Tab. 5 Maßnahmenübersicht Stadt Wadern – Löstertal, Lockweiler	49
Tab. 6 Maßnahmenübersicht Stadt Wadern – Krettnich, Büschfeld	50
Tab. 7 Maßnahmenübersicht Stadt Wadern – Nunkirchen, Bardenbach	51
Tab. 8 Maßnahmenübersicht Stadt Wadern – Noswendel, Dagstuhl	52
Tab. 9 Maßnahmenübersicht Stadt Wadern – Wadern, Wedern	53
Tab. 10 Status der Einbahnstraßen im Gebiet der Stadt Wadern	170
Tab. 11 Abstellanlagen in der Stadt Wadern.....	172
Tab. 12 Fortsetzung: Abstellanlagen in der Stadt Wadern	173
Tab. 13 Fortsetzung: Abstellanlagen in der Stadt Wadern	174
Tab. 14 Übersicht über aktuelle Fördermöglichkeiten für saarländische Kommunen.....	176

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
NN	Normal-Null
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
OA	Ortsausgang
OD	Ortsdurchfahrt
OE	Ortseingang
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 Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar u. Verbraucherschutz 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 Stadt Wadern möchte im Zuge dessen die Bedingungen für Radfahrende in der Stadt 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 Stadt Wadern 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 Stadt erhoben und Vorschläge dazu abgeleitet.

1.1 Geographische Gegebenheiten

Geographische Lage

Die Stadt Wadern liegt im Norden des Saarlandes mit Grenze zu Rheinland-Pfalz und u.a. unweit der Städte Merzig, St. Wendel und dem rheinland-pfälzischen Hermeskeil. Die Stadt liegt im Bereich des Schwarzwälder Hochwaldes und eingebettet in die Landschaft des Naturparks Saar-Hunsrück.

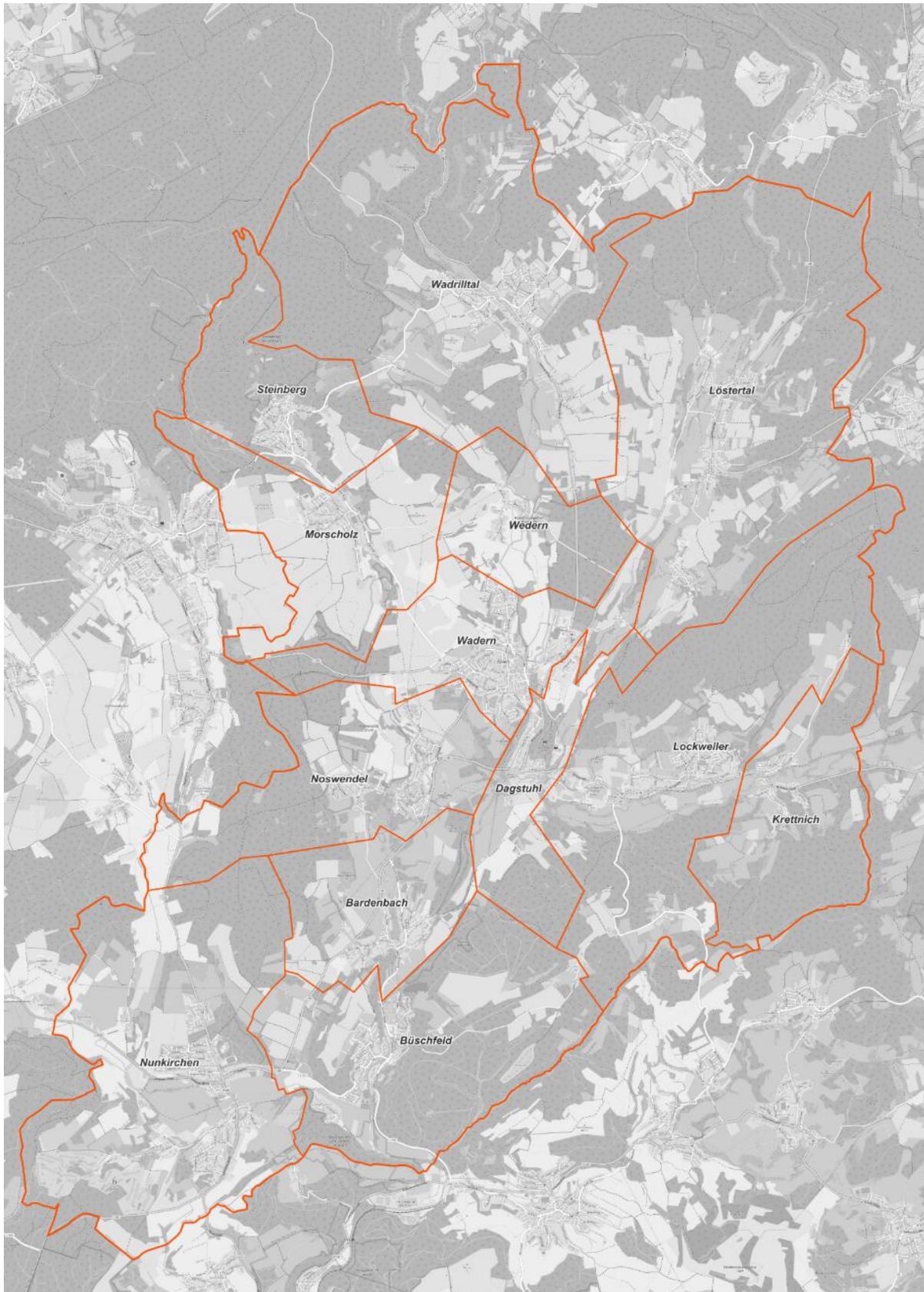
Die Stadt Wadern ist umschlossen von insgesamt 8 Kommunen, wobei 3 Nachbarkommunen im angrenzenden Rheinland-Pfalz verortet sind, die anderen liegen im Saarland. Im Uhrzeigersinn sind dies die rheinlandpfälzische Ortsgemeinde Grimburg. Die nordöstliche und östliche Flanke bildet die saarländische Gemeinde Nonnweiler. Im Südosten grenzt die Gemeinde Tholey an Wadern. Den südlichen Nachbarn bildet die Gemeinde Schmelz, während Losheim am See im Südwesten an Wadern grenzt. Im Westen liegt wiederum liegt die Kurortgemeinde Weiskirchen. In nordwestlicher Richtung bilden Waldweiler und Kell am See auf der rheinlandpfälzischen Seite die verbleibenden Nachbarn.

Bis in die oben angesprochene Stadt Hermeskeil sind es ca. 14 km Luftlinie, während die saarländischen Städte Merzig und St. Wendel etwas mehr als 20 km entfernt sind. Bis in die saarländische Landeshauptstadt Saarbrücken beträgt die Luftlinienentfernung 35 km. Die Distanzen zu weiteren größeren saarländischen Städten liegen in einer Range von ca. 25 bis 35 km. So liegen Dillingen/Saarlouis rund 25 km entfernt, Neunkirchen und Völklingen mit 30 bzw. 33 km noch etwas weiter weg. Mit einem Pedelec ist dies alles in 1 – 1,5 Std. zu erreichen. Mit einem S-Pedelec sind es 0,75 - 1,15 Std. Die nächstgelegene Großstadt neben Saarbrücken ist das rheinlandpfälzische Trier (ca. 30 km) in nordwestlicher Richtung.

Die Stadt Wadern besteht aus 13 Stadtteilen, welche der folgenden Liste zu entnehmen sind:

- Bardenbach
- Büschfeld
- Dagstuhl
- Krettnich
- Lockweiler
- Löstertal
- Morscholz
- Noswendel
- Nunkirchen
- Steinberg
- Wadern
- Wadrilltal
- Wedern

Abb. 1 Übersicht über die Stadt Wadern und ihre Stadtteile



Kartengrundlage OpenStreetmap Graustufen, Datenquelle Openstreet Map 2024

Flächennutzung und -struktur

Die Stadt Wadern verfügt über eine Gemeindefläche von 111 km². Der überwiegende Teil der Flächen besteht aus vegetativen Nutzungen (87 %), z.B. für Land- und Forstwirtschaft. Etwa 8 % der Fläche sind Siedlungsbau, z.B. Wohnflächen, Industrie und Gewerbe sowie Freizeit und Erholungsflächen. 4 % sind für den (Straßen-)verkehr vorgesehen. Blaue Flächen, sprich Gewässer, machen lediglich 1 % der Gemeindeflächen aus.

Tab. 1 Flächennutzung der Stadt Wadern

Funktion	Fläche [km ²]	Fläche [%]
Siedlung	9,3	8%
Verkehr	4,6	4%
Vegetation	96,4	87%
Gewässer	0,9	1%
Gesamt	111,1	100%

Quelle: Statisches Amt Saarland (2020)

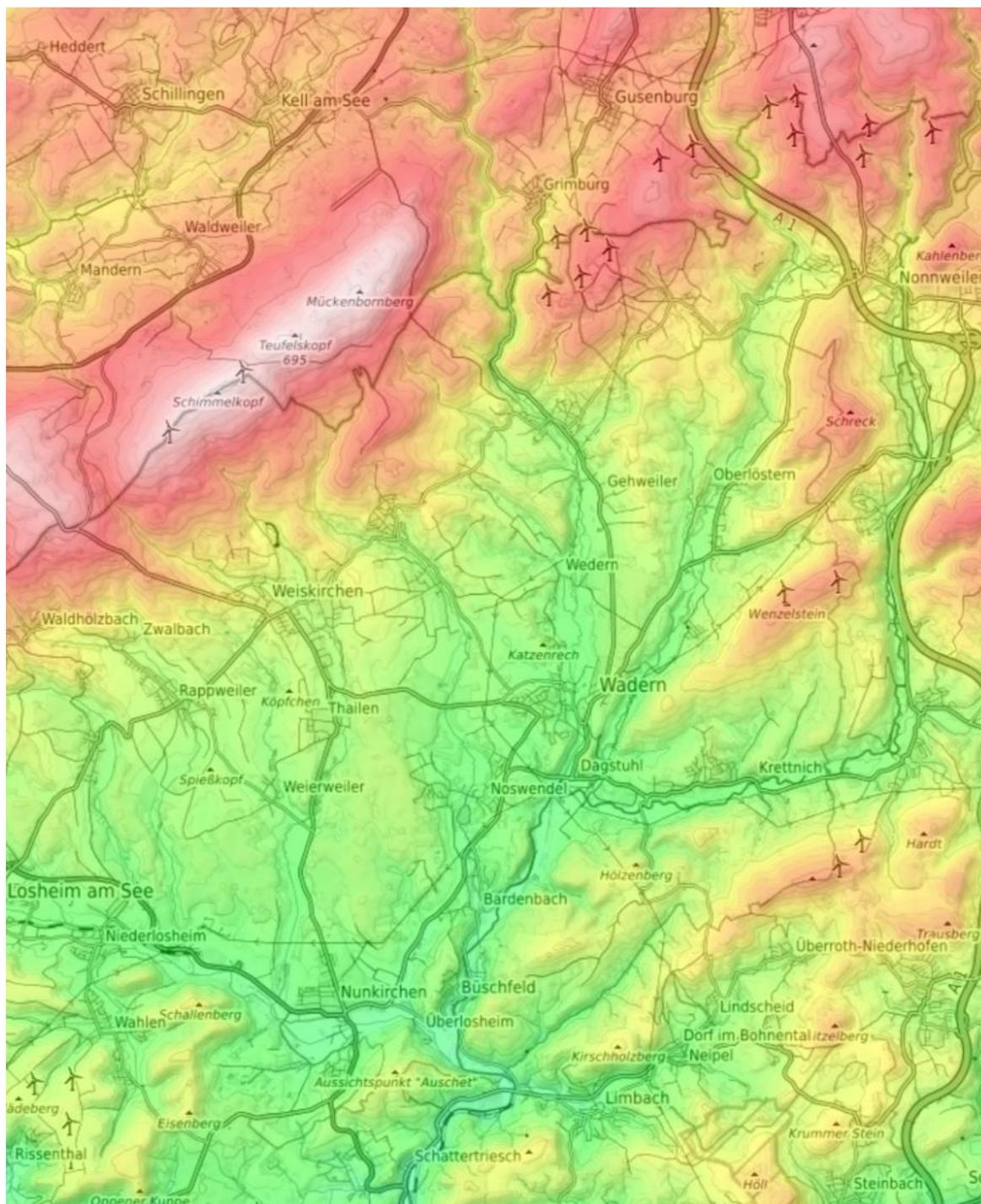
Topographie

Die Stadt Wadern befindet sich nahe des Schwarzwälder Hochwaldes, welcher den südwestlichen Teil des Hunsrücks bildet. Die Stadtteile befinden sich vielfach, wenn auch nicht immer, in den Tallagen von Löster, Prims und Wadrill. Die einzelnen Stadtteile zwischen 250 m 400 m über NN gelegen. Auf einem Höhenniveau von maximal 280 m über NN liegen Nunkirchen, Büschfeld, Bardenbach und Dagstuhl, Noswendel, Wadern, Wedern und Lockweiler. Die nördlicheren Stadtteile Morscholz, Wadrilltal und Löstertal sowie das östliche Krettnich liegen um die 320 m über NN. Höchstgelegen ist Steinberg in einer Höhe von ungefähr 390 m über NN. In noch höhere Gefilde kann es gehen, wenn die Gemeindegrenze überschritten wird und man z.B. nach Kell am See, Hermeskeil oder Nonnweiler unterwegs ist (vgl. auch Abb. 2). Die dargestellten Höhen bedeuten aber auch, dass der größte absolute Höhenunterschied zwischen zwei Stadtteilen nur 140 m beträgt. Dies ist mit einem Pedelec problemlos zu fahren. Besonders steile Straßen und fahrradtaugliche Wege mit mehr als 8% Steigung gibt es nur wenige.

Über mehrere Stadtteile hinweg gilt es durchaus signifikante Höhenunterschiede zu überwinden. So muss man von Wadern-Zentrum nach Steinberg gute 100 Höhenmeter in Kauf nehmen oder z.B. von Wadern-Zentrum nach Sitzerath 190 Höhenmeter bewältigen, d.h. topographisch anspruchsvollere Strecken kommen vor, stellen aber keineswegs den Regelfall dar. Zum Teil kann es auch von Nöten sein, sich zwischen längeren, flacheren Routen und anspruchsvolleren, direkten Routen zu entscheiden. So gibt es auf der Relation Löstertal nach Lockweiler einerseits die Möglichkeit, mehr oder weniger der Löster folgend in Richtung Dagstuhl zu fahren und dann nach Osten nach Lockweiler abzubiegen. Andererseits kann man die Variante über den Kahlenberg/Dilsberg in Betracht ziehen, was topographisch herausfordernder ist, dafür aber kürzer in der Distanz. Durch den ungebrochenen Boom der Pedelecs können die geschilderten Höhenunterschiede in der Regel gut bewältigt werden. Dies gilt auch durch den technischen Fortschritt bei neueren Pedelec-Modellen, welche leistungstärker am Berg selbst und durch bessere Akkus reichweitenstärker sind. Demzufolge können die topographischen Gegebenheiten der

Stadt Wadern durchaus eine kleine Herausforderung für den Radverkehr auf der ein oder anderen Relation bergen. Sie stellen jedoch keine grundsätzlichen K.O.-Kriterien dar, vor allem mit Unterstützung der Pedelecs.

Abb. 2 Topographisches Profil der Stadt Wadern und ihrer Umgebung



Quelle: topographic-map.com (2025)

Klimatische Bedingungen

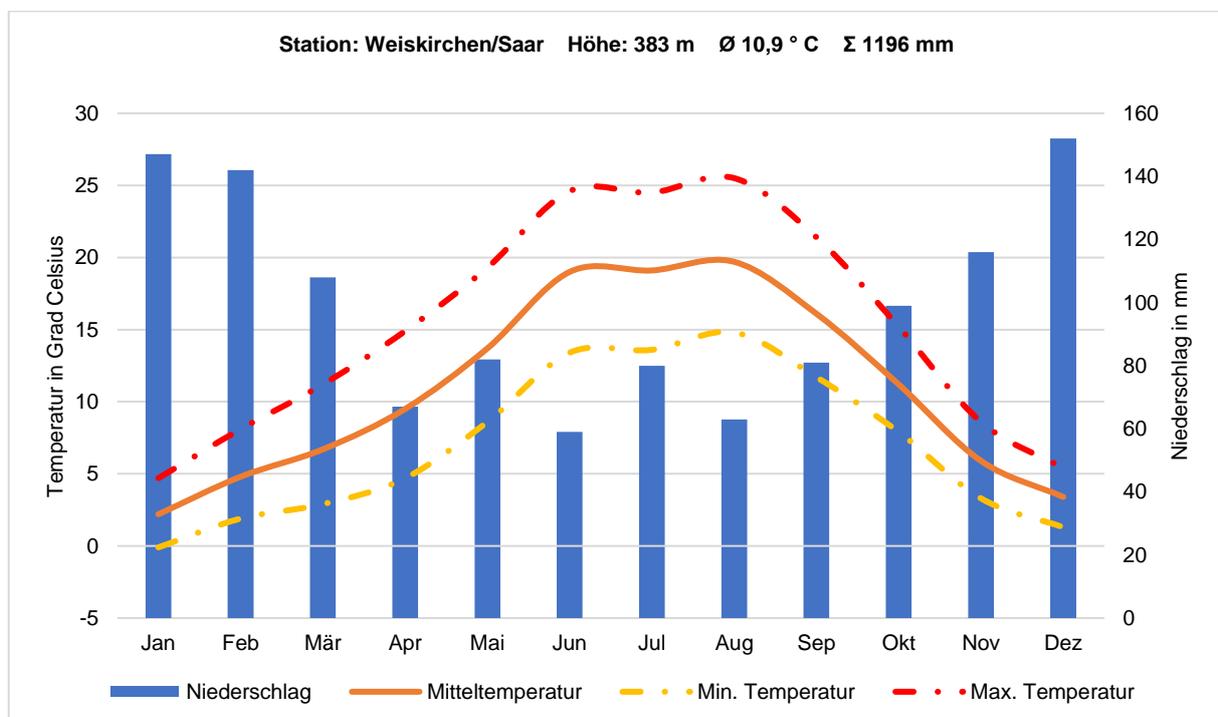
Zur Betrachtung der klimatischen Bedingungen in Wadern werden die Wetterdaten von der Wetterstation Weiskirchen/Saar berücksichtigt. Die Station befindet sich in der Nachbargemeinde Weiskirchen und somit in Luftlinie ca. 6 km Entfernung. Das Klima, das in Wadern herrscht, kann als mild bezeichnet werden. 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 Wadern in den vergangenen 5 Jahren im Schnitt 177 Regentage sowie eine Jahresregenmenge von 1196 mm (vgl. auch Abb. 3).

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 Wadern für das Radfahren grundsätzlich gut sind. Zwar werden an einzelnen Tagen widrige Bedingungen auftreten, z.B. Starkregen oder Eisglätte, welche das Fahrrad als Verkehrsmittel ausschließen oder 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 Wadern



Eigene Darstellung: Datenbasis 2020 – 2024. Quelle: Wetterdienst.de (2025)

1.2 Bevölkerung, Infrastruktur und Wirtschaft

Bevölkerungsstruktur

Den Daten des Statistischen Landesamtes Saarland folgend, leben etwas mehr als 16.000 Menschen in der Stadt Wadern. Die Geschlechterverteilung innerhalb der Einwohnerschaft ist quasi paritätisch und unterscheidet sich nur in der Nachkommastelle statistisch zu Gunsten der weiblichen Bevölkerung.

Die Stadt Wadern repräsentiert mit seiner Bevölkerungszahl die zweitgrößte Kommune im Landkreis Merzig-Wadern. Lediglich Merzig weist mit fast 32.000 mehr Einwohner/-innen auf. Auf vergleichbarem Niveau mit Wadern rangieren die ebenfalls dem Landkreis angehörigen Gemeinden Losheim am See (~ 16.600 EW) und Beckingen (15.500 EW). Kleiner im Hinblick auf die dort lebenden Menschen sind Mettlach, Perl und die Nachbargemeinde Weiskirchen. Im Kontrast hierzu ist Wadern vergleichsweise dünn besiedelt mit 149 Einwohner/-innen je Quadratkilometer (bundesweit rund 250). Lediglich Perl ist im Landkreis Merzig-Wadern dünner besiedelt. (vgl. Statistisches Amt Saarland (2025))

Die Bevölkerung von ca. 16.000 Einwohner/-innen verteilt sich nach Angaben der Stadt Wadern auf 13 Stadtteile. Von diesen 13 Stadtteilen weisen 7 vierstellige Einwohnerzahlen auf. Die verbleibenden 6 Stadtteile sind nur dreistellig. Größter Stadtteil ist momentan Nunkirchen mit ca. 2.600 Bewohner/-innen. Es folgt der Hauptort Wadern mit 2.350 Einwohner/-innen. Der kürzlich neu formierte Stadtteil Wadrilltal folgt mit knapp 2.000 Menschen an dritter Stelle. Die drei genannten Stadtteile weisen als einzige auch zweistellige Prozentanteile an der Gesamtbevölkerung auf. Insgesamt sind die Einwohner/-innen relativ gleichmäßig über die Stadtteile verteilt, ohne dass ein Teil deutlich hervorsteht. Dagstuhl und Wedern mit 320 bzw. 240 Einwohner/-innen sind die kleinsten Stadtteile (vgl. Tab. 2).

Tab. 2 Bevölkerung der Stadt Wadern nach Stadtteilen

Bevölkerung	Absolut	Prozent
Bardenbach	899	6%
Büschfeld	1.217	8%
Dagstuhl	321	2%
Krettnich	531	3%
Lockweiler	1.473	9%
Löstertal	1.282	8%
Morscholz	900	6%
Noswendel	1.197	8%
Nunkirchen	2.563	16%
Steinberg	954	6%
Wadern	2.355	15%
Wadrilltal	2.024	13%
Wedern	236	1%
Gesamt	15.952	100%

Quelle: Stadt Wadern (2024)

Bildung, Tourismus und Versorgung

In der Stadt Wadern gibt es mehrere, etwas größere gewerbliche Ansiedlungen bzw. Arbeitgeber. Ein relativ zentral gelegenes Gewerbegebiet ist das Areal in Wadern/Dagstuhl, östlich der Straße am Hals und am Ortsausgang Wadern. Nicht unweit dieses Gebietes ist eine Tochterfirma von Thyssenkrupp in der Schlosstraße in Lockweiler angesiedelt, welche sich u.a. um Karosseriebauteilfertigung kümmert. Im Stadtteil Büschfeld gibt es wiederum einen Standort des Unternehmens SaarGummi mit Fokus auf die Produktion von Dichtungssystemen. Ein weiteres kleineres Gewerbegebiet hat sich am nördlichen Ortsausgang von Nunkirchen entlang der Weiskircher Straße entwickelt. Minimal über die Stadtgrenze hinausgehend ist das westlich von Nunkirchen an der B 268 und auf Losheimer Gemarkung befindliche HOMANIT-Werk zu nennen. Ebenfalls grenznah befindet sich die metallverarbeitende Gebrüder Meiser GmbH in Schmelz-Limbach.

In den Themenbereichen Versorgung, Freizeit und Naherholung erscheint die Stadt Wadern grundsätzlich solide aufgestellt zu sein, wobei sich ein gewisser Schwerpunkt in der Versorgung im Hauptort Wadern zeigt. Dort sind im Wesentlichen verschiedene kleinere und größere Lebensmittelversorger angesiedelt. Ein weiteres Lebensmittelgeschäft gibt es nur im Stadtteil Nunkirchen oder bereits außerhalb der Stadtgrenze in der Nachbargemeinde Weiskirchen. Auch Freizeiteinrichtungen wie das Hallen- und Freibad oder eine Fußballsportanlage sind in Wadern zu finden. Typische Sporteinrichtungen wie Fußball- oder Tennisplätze befinden sich darüber hinaus in einigen, wenn auch nicht allen Stadtteilen. Südöstlich des Stadtteils Nunkirchen gibt es zudem einen Golfplatz. Am Rande des Schwarzwälder Hochwaldes gelegen, bietet Wadern viele landschaftlich reizvolle Bereiche, sodass Räume zur Naherholung unmittelbar vorhanden sind, z.B. beim Wandern oder in Anlehnung an das vorliegende Konzept Radfahren. Hinzu kommen einige touristische Highlights, wie z.B. das Schloss Dagstuhl samt Garten und Kapelle oder ebenfalls dort befindlicher Burgruine. Ein weiteres Schloss gibt es in Münchweiler. Ein ebenfalls beachtliches Bauwerk findet sich mit der Herz-Jesu-Kirche in Nunkirchen. Als natürliche Highlights können z.B. der Noswendeler See oder die Hochwaldalm bei Wadrill genannt werden, welche sich als Ziel von Wander- und Radrouten anbieten. In Nunkirchen gibt es als ein Beispiel der Vielfältigkeit des touristischen Angebotes ein Waagen-Museum. Die Stadt Wadern beherbergt im Bildungsbereich mehrere Schulstandorte. Dabei handelt es sich um 3 Grundschulen, 2 weiterführende Schulen sowie jeweils ein Berufsbildungszentrum und eine spezielle Lernförderschule. Daneben gibt es ebenfalls noch eine Volkshochschule. Die Grundschulen befinden sich in den Stadtteilen Wadrill(-tal), Lockweiler und Nunkirchen. Die beiden weiterführenden Schulen sind beide im Hauptort Wadern ansässig. Dabei handelt es sich einerseits um die weiterführende Gemeinschaftsschule Graf-Anton, welche sehr zentral in der Gartenfeldstraße in Wadern liegt. Andererseits gibt es noch das Hochwald-Gymnasium Wadern, welches am Kaisergarten unmittelbar am nördlich Ortsausgang Wadern Richtung Wadrill verortet ist. In der Weiskircher Straße im Stadtteil Nunkirchen ist das Berufsbildungszentrum Hochwald angesiedelt, welche verschiedenste Wege zur schulischen und beruflichen Bildung anbietet. Komplettiert wird das Bildungsangebot durch die Schule am See, Förderschule Lernen in Noswendel. Namensgebend ist die Lage am kleinen Noswendeler See.

Abb. 4 Übersicht über Schulen, Schwimmbäder und Gewerbe in Wadern

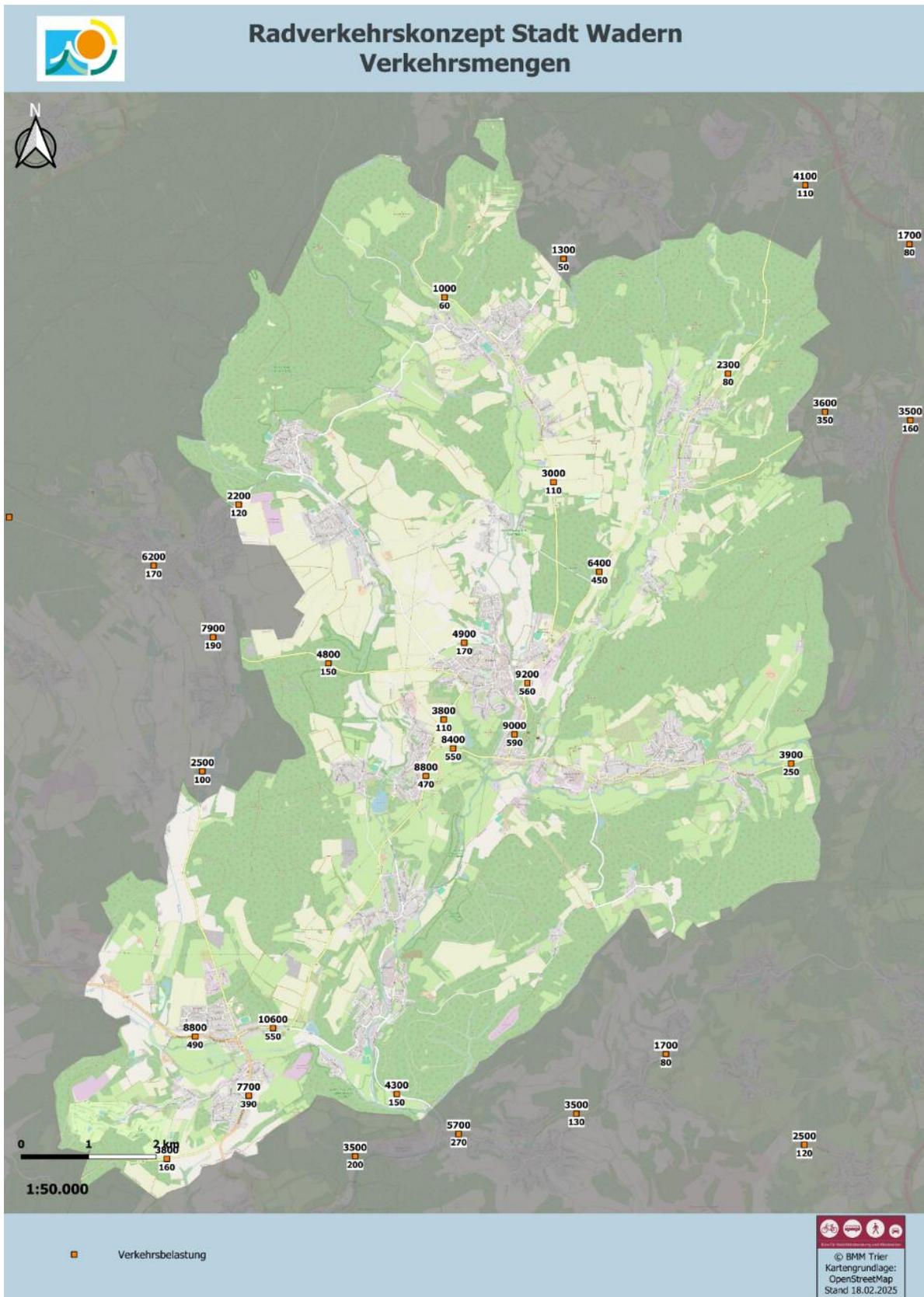


Mobilität und Verkehr

Die Stadt Wadern wird von drei wichtigen Verbindungen des übergeordneten Straßennetzes umschlossen. Östlich der Stadt verläuft die Autobahn A 1 und bietet darüber Anbindung einerseits in Richtung Trier/Köln und andererseits in Richtung Landeshauptstadt Saarbrücken. Stadtgrenznah gibt es hier auch mehrere Anschlussstellen. Nahe der Anschlussstelle Nonnweiler-Bierfeld zweigt auch die A 62 in Richtung Kaiserslautern ab. Nordwestlich von Wadern verläuft die Bundesstraße B 407, durch die man Zerf und Saarburg oder Hermeskeil in gegenläufiger Richtung erreichen kann. Die nordwestlich von Wadern gelegenen Gemeinde Zerf wird nicht nur von der B 407 passiert, sondern ebenfalls von der B 268. Mit diesem Knotenpunkt gelangt man von Wadern in nördlicher Richtung nach Trier. Von Zerf über Losheim und durch Wadern-Nunkirchen hindurch, führt die B 268 in südlicher Richtung nach Lebach und weiter nach Saarbrücken. In Lebach ist ein Wechsel auf die B 269 möglich, um in dessen Verlauf nach Dillingen oder in Gegenrichtung u.a. nach St. Wendel zu gelangen. Diverse Landstraßen in Wadern führen zu den beschriebenen übergeordneten Verbindungen.

Im Stadtgebiet gibt es vereinzelt Streckenabschnitte, in denen etwas höhere Verkehrsbelastungen und –mengen auftreten. Diese werden im Folgenden kurz beschrieben. Ein höher belasteter Abschnitt befindet sich in Wadern/Dagstuhl, wo auf dem Abschnitt zwischen dem südlichen Kreisverkehr Noswendeler Straße und dem nördlichen Kreisverkehr Am Hals nahe dem Hochwald-Gymnasium rund 9.000 Fahrzeuge pro Tag zu verzeichnen sind. Eine ähnlich hohe Belastung tritt mit knapp unter 9.000 Pkw pro 24 h auf der östlich von Noswendel verlaufenden L 148 auf. Im Stadtteil Nunkirchen sind mehrere Abschnitte mit höheren Verkehrsstärken (DTV) anzutreffen. Dabei handelt es sich zum einen um die Losheimer Straße, wo die Messungen des Landesbetriebs für Straßenbau (LfS) 2021 ca. 8.800 Fahrzeuge an einem Tag ergaben. Die Straße Im Flürchen wickelt eine tägliche Verkehrsmenge von 10.600 Fahrzeuge ab, was zugleich den absoluten Höchstwert in der Stadt Wadern bildet. Der südlich der beiden genannten Straßen gelegene Ast der Weiskircher Straße wird von immerhin noch 7.700 Kfz pro Tag durchfahren. Ein weiterer zu erwähnender Abschnitt ist die L 149, welche Wadern und Löstertal verbindet. Diese Verbindung nutzen den Messungen zufolge ca. 6.400 Kfz pro Tag. Alle weiteren mit Messpunkten versehenen Straßenabschnitte bewegen sich meist in einem Rahmen einer DTV von 2.000 bis 4.000 Kfz pro 24 h, nur in Ausnahmefällen noch leicht darüber (vgl. auch LfS Saarland (2021)).

Abb. 5 Verkehrsbelastungen in der Stadt Wadern



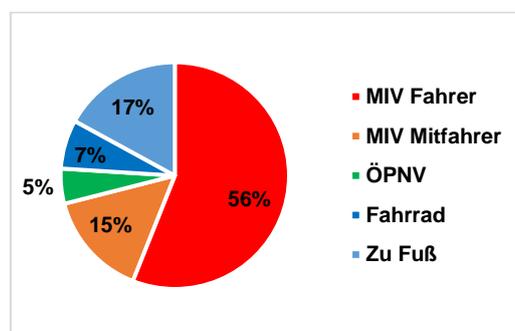
Eigene Darstellung. Quelle: LfS Saarland (2021)

Zum 01.01.2024 waren nach den offiziellen Daten des Kraftfahrzeugbundesamtes (KBA) ca. 11.300 Pkw in der Stadt Wadern zugelassen. Setzt man diese Zahl in das Verhältnis zur Wohnbevölkerung der Stadt, erhält man die Kennzahl des Motorisierungsgrades. Dieser Wert liegt in Wadern bei 744 Pkw/1.000 EW. Wadern liegt damit sowohl über dem Durchschnittswert seines Landkreises Merzig-Wadern (702 Pkw/1.000 EW) wie auch des Saarlandes (656 Pkw/1.000 EW). Der Motorisierungsgrad für die Bundesrepublik Deutschland liegt derzeit bei 582 Fahrzeugen je 1.000 EW.

Im Hinblick auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) lässt sich festhalten, dass Wadern in seinem Gebiet derzeit über keinen Anschluss an das deutsche Eisenbahnnetz verfügt und somit auch keine Bahnhaltunkte hat. Auch in der unmittelbaren Umgebung befindet sich kein Anschluss. Bahnhaltunkte im weiteren Umfeld wären z.B. Türkismühle in 17 km Luftlinie Entfernung oder St. Wendel (21 km Entfernung). Das Saarland prüft momentan die Reaktivierung mehrerer Bahnstrecken für den Personenverkehr, darunter eine Verbindung von Merzig nach Niederlosheim sowie die Primstalbahn von Dillingen bis nach Schmelz-Limbach und ggf. auch nach Wadern. Die Machbarkeitsstudie hierzu wurde vor kurzem veröffentlicht. Allerdings steht nun der politische Entscheidungsprozess an, der sicherlich einige Zeit in Anspruch nehmen wird, bis überhaupt eine mögliche 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)). In der Konsequenz können Erkenntnisse und Erhebungen aus einem Ort zumindest in Ansätzen auf Orte mit ähnlichen Strukturen übertragen werden. Die Stadt Wadern würde in diesem Falle als „Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum“ eingestuft werden. In einer umfangreichen, deutschlandweiten Mobilitätsuntersuchung, der „Mobilität in Deutschland“ (MiD), wurden dabei auch Daten zur Verkehrsmittelwahl und dem Modal Split erhoben, welche sich für den Raumtyp der Stadt Wadern wie folgt darstellen:

Abb. 6 Modal Split der Stadt Wadern



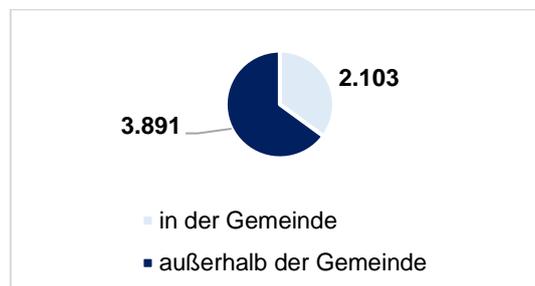
Eigene Darstellung. Quelle MiD (2017). S.47. Abbildung 18.

Den Ergebnissen der MiD folgend, werden mehr als 50 % der Wege in Wadern mit dem Kfz zurückgelegt. Bezieht man Mitfahrgelegenheiten mit ein, so sind 7 von 10 Wegen Fahrten mit dem Kfz. An zweiter Stelle bei der Verkehrsmittelwahl folgt der Fußverkehr mit einem Anteil von unter einem Fünftel (17 %). Sowohl das Fahrrad (7 %) als auch der ÖPNV (5 %) spielen als Fortbewegungsmittel nur eine marginale Rolle. Die zugrunde liegenden Ergebnisse stammen aus der Erhebung von 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

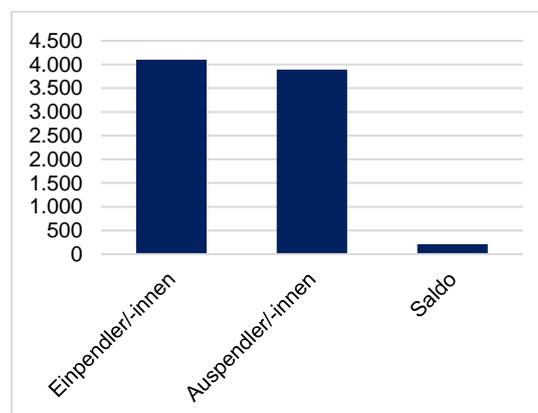
Nach den Angaben des statistischen Landesamtes des Saarlandes gab es mit Stand 2017 insgesamt 5.994 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Wohnsitz Wadern. Ca. 3.900 Beschäftigte, dies entspricht rund 65 %, haben ihren Arbeitsplatz außerhalb von Wadern und pendeln aus. Mit ungefähr 2.100 Menschen haben 35 % der Einwohnenden ihren Arbeitsplatz am Wohnort. Weitere 4.100 Personen pendeln in die Stadt Wadern ein, sodass diese in Summe ungefähr 6.200 Arbeitsplätze anbieten kann. Daher schlägt das Pendlersaldo auch leicht zu Gunsten der Einpendelnden aus (~ + 200) (vgl. Abb. 7 & Abb. 8).

Abb. 7 Arbeitsort der Erwerbstätigen Waderns



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

Abb. 8 Pendlersaldo Stadt Wadern



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

1.3 Akteursbeteiligung zur Erstellung des neuen Radverkehrskonzeptes

Um die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Wadern zu beteiligen, wurden im Wesentlichen zwei Online-Beteiligungsformate angewendet. Dabei handelte es sich einerseits um eine Online-Befragung zu Motiven und Wünschen rund um das Radeln in und um die Stadt Wadern. Andererseits wurde eine interaktive, GIS-basierte Ideenkarte im Zuge der Erstellung des Radverkehrskonzeptes angeboten. Die Befragung hatte den Umfang von 9 Fragen und im Anschluss an die Beantwortung wurde man unmittelbar zur Ideenkarte weitergeleitet, damit die Teilnehmenden ihre konkreten Ideen und Vorschläge für die Stadt Wadern nach dem Fragenteil weitergeben konnten. Die Ideenkarte konnte selbstverständlich jederzeit unabhängig von der Befragung mit (weiteren) Anregungen befüllt werden. Die Beteiligung lief vom 31.07.2024 bis einschließlich 01.09.2024 und somit beinahe 5 Wochen. Die Ergebnisse werden in den nun folgenden Kapiteln vorgestellt.

Als weitere Beteiligungen und Einbindungen verschiedener Personen und Gremien fanden außerdem die folgenden Termine statt:

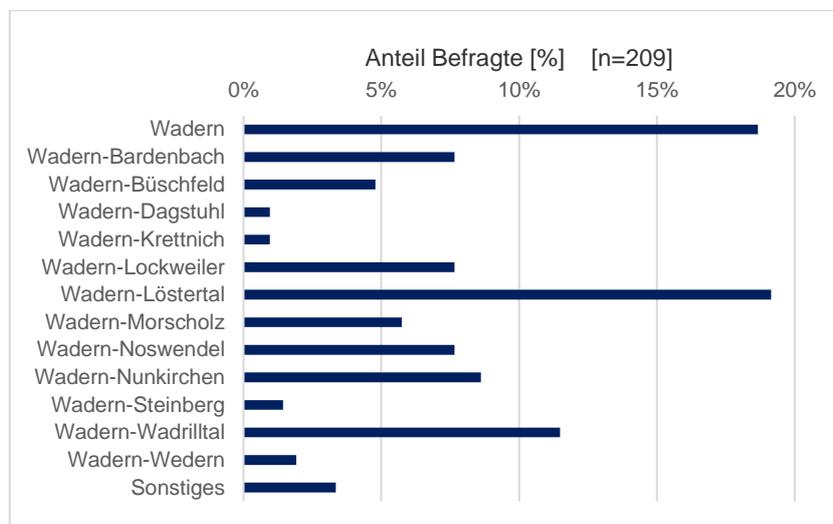
- Befahrung 24.02.2025
- Bürgerworkshop 24.02.2025
- Ausschuss 26.03.2025
- Abstimmung Weiskirchen und LfS 07.04.2025
- Onlinesitzung Ortsvorsteher*innen 11.06.2025
- Abstimmung Landkreis Merzig-Wadern 12.06.2025
- Abstimmung SaarGummi 13.06.2025
- Ausschuss 24.06.2025

1.3.1 Ergebnisse der Befragung

Innerhalb der, wie zuvor berichteten, gut fünfwöchigen Befragungsphase haben sich erfreulicherweise knapp über 200 Bürger*innen der Stadt Wadern beteiligt.

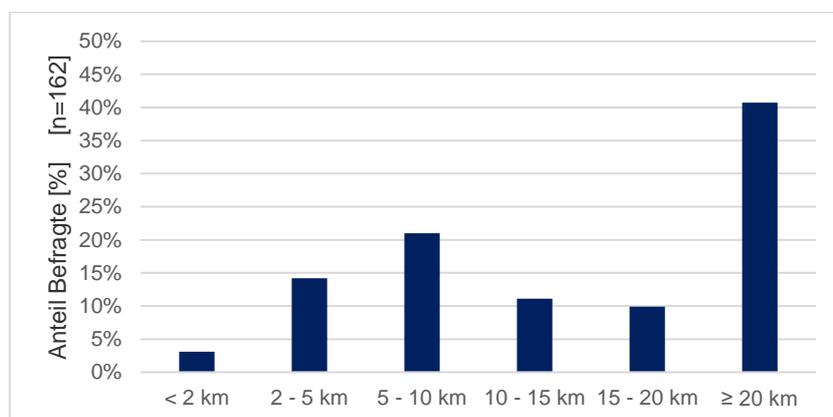
Die meisten Befragungsteilnehmer*innen stammten den Angaben zufolge aus dem Hauptteil Wadern oder aus dem Stadtteil Löstertal (jeweils 19 %). Weitere 11 % der Befragten gaben an, in Wadrilltal zu wohnen. Auf den weiteren Plätzen folgen Nunkirchen (9 %) sowie Bardenbach, Lockweiler und Noswendel (jeweils rund 8 % der Beteiligten). Teilnehmer*innen von außerhalb der Stadt Wadern gab es nur wenige, lediglich 3 % (vgl. auch Abb. 9).

Abb. 9 Wohnort der Befragten



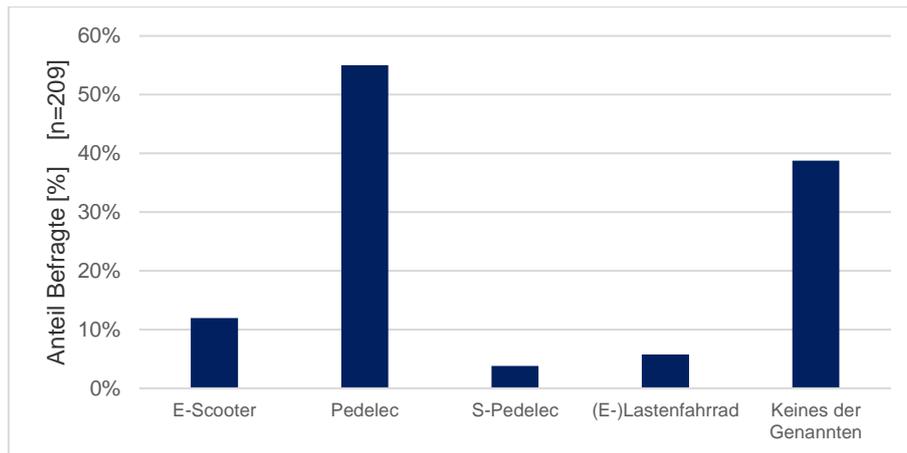
Gut drei Fünftel der Befragten gab einen Arbeits-/Ausbildungsweg von mehr als 20 km an. Auf Rang 2 folgt die Entfernungsklasse von 5 – 10 km mit 21 %. Insgesamt lag der für den Radverkehr gut taugliche Entfernungsbereich von 2 km bis 15 km bei ca. 45 % und birgt somit ausreichend Potenzial. Nur 3 % der Befragten können bei weniger als 2 km zur Arbeit gut zu Fuß dorthin gehen (s. Abb. 10).

Abb. 10 Entfernung Wohnort - Arbeits-/Ausbildungsstätte



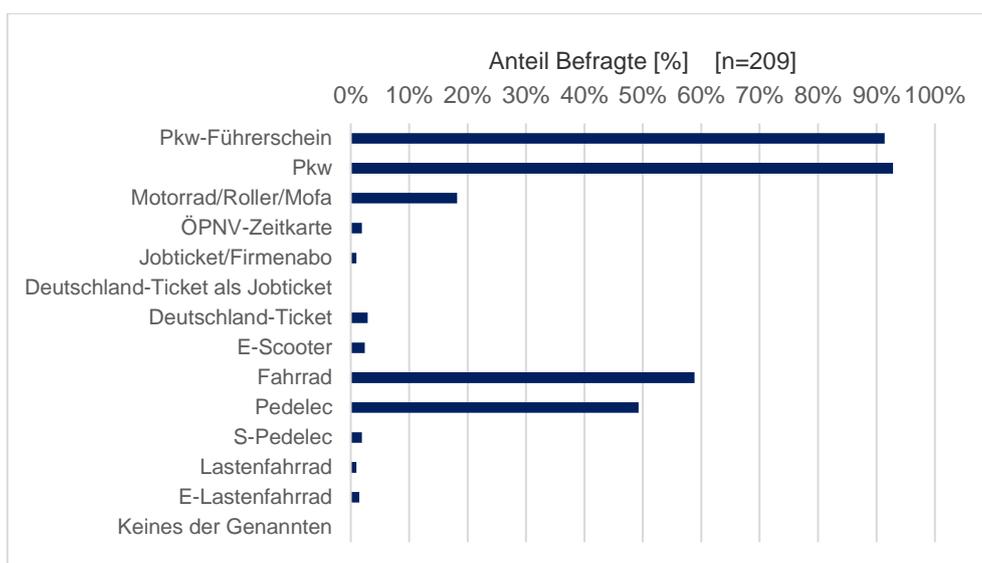
Mit Blick auf die „neueren“ Verkehrsmittel hat mehr als die Hälfte der Teilnehmenden bereits einmal ein Pedelec gefahren (55 %). Immerhin noch 11 % der Befragten haben auch schonmal auf einem E-Scooter gestanden. Kaum bis keine Berührungspunkte gab es bisher zu (E-)Lastenrädern oder zu den schnellen, sogenannten Speed (S-)Pedelecs. Ca. 40 % berichteten, keine der möglichen Optionen schon probiert zu haben (vgl. Abb. 11).

Abb. 11 Schon probiert?



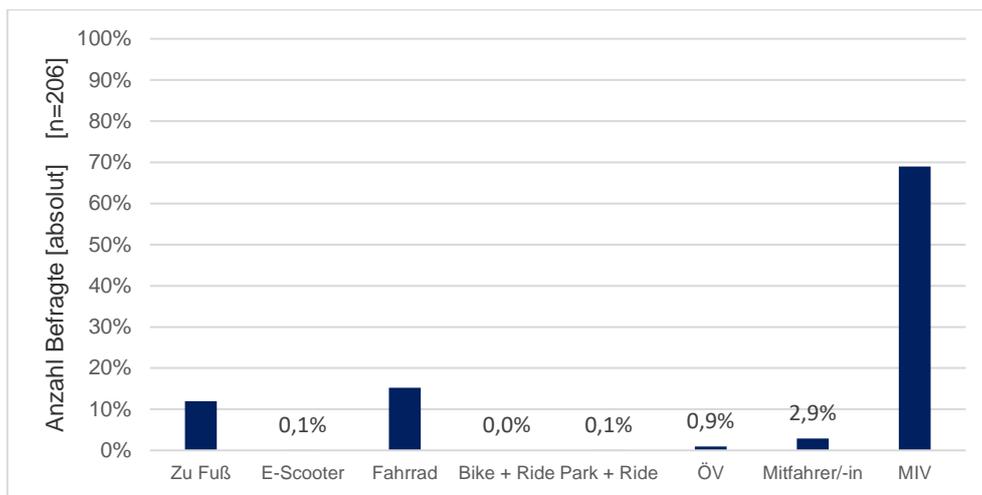
In Sachen Verkehrsmittelverfügbarkeit dominiert der Pkw. Nahezu jeder Befragte besitzt oder verfügt über einen Pkw sowie den Führerschein (Werte > 90 %). Im Besitzstand der Teilnehmenden befindet sich das „Normalfahrrad“ mit rund 60 % etwas häufiger als ein Pedelec (ca. 50 %). Knapp unter 20 % besitzen oder verfügen immerhin noch über ein motorisiertes Zweirad. In anderen Regionen durchaus etablierte Mobilitätsoptionen (z.B. E-Scooter, Deutschlandticket) spielen kaum eine Rolle (vgl. Abb. 12).

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



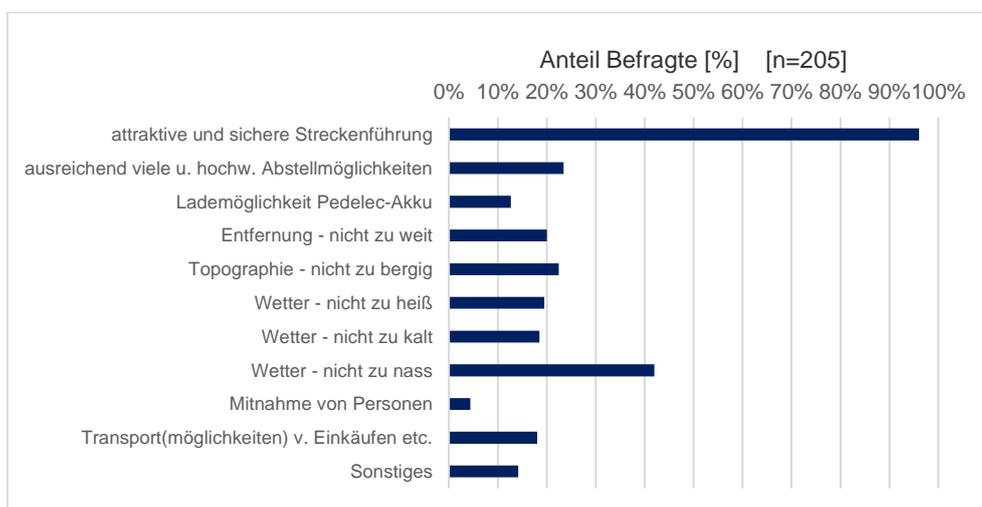
Über 70 % der von den Teilnehmer*innen zurückgelegten Wege im Alltag erfolgen mit dem Pkw. An zweiter Stelle rangiert das Rad mit einem Wege-Anteil von 15 %. 12 % der Wege entfallen auf Fußwege. Der ÖPNV, Park-/Bike + Ride sowie E-Scooter werden im Alltag praktisch nicht genutzt (vgl. Abb. 13). Mit Blick auf die Entfernungen, z.B. zu den größeren Arbeitsplatzkonzentrationen in und um Wadern herum, besteht die Möglichkeit, deutlich mehr Wege mit dem Pedelec zurückgelegt werden. Diese Potenziale gilt es, durch die neue und verbesserte Netzstruktur zu aktivieren.

Abb. 13 Modal Split



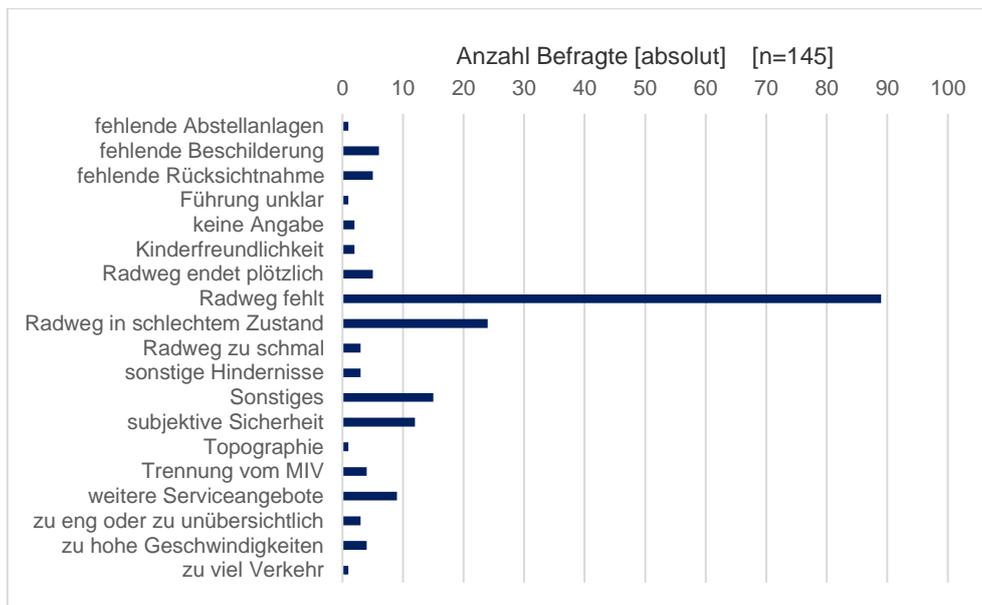
Der Aspekt attraktive und sichere Strecken erfuh im Hinblick auf die erwünschten Bedingungen beim Radfahren nahezu vollständige Zustimmung (96 %). An zweiter Stelle folgte der Wunsch nach eher trockenen Wetterbedingungen mit über 40 %. Platz 3 belegen qualitativ und quantitativ gute Abstellmöglichkeiten (23 %). Weitere Aspekte wie moderate Entfernungen, Topographie sowie Temperaturen folgen nahezu oder fast gleichauf (vgl. Abb. 14).

Abb. 14 Bedingungen Radverkehr



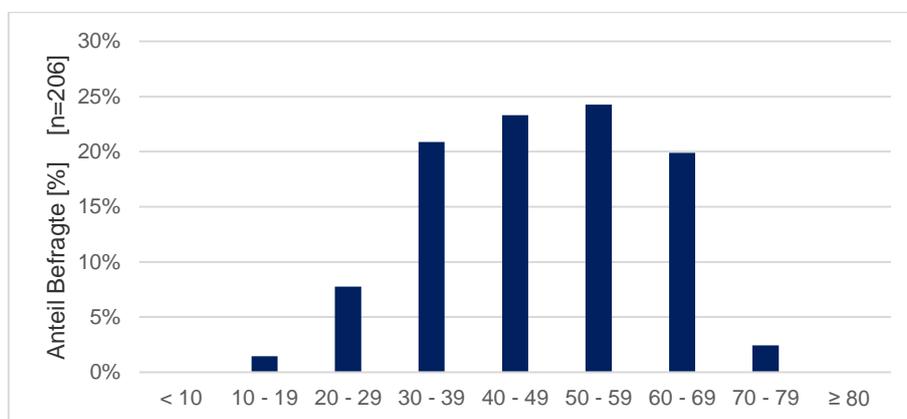
Zum Abschluss der Online-Befragung wurde nochmals die Möglichkeit eingeräumt, grundsätzliche Anmerkungen zum Radfahren in und um Wadern zu geben. Diese individuellen Rückmeldungen wurden geprüft und fließen, soweit sachdienlich und umsetzbar, in die Maßnahmen des Gesamtkonzeptes ein. Durch die Anzahl und Vielfalt der Rückmeldungen können diese hier nicht en Detail vorgestellt und erörtert werden. Stattdessen wurden die Anmerkungen für eine kurze Auswertung und Darstellung an dieser Stelle Kategorien zugeordnet und in Abb. 15 illustriert. Die überwiegende Zahl der Anmerkungen befasste sich mit fehlenden oder in schlechtem Zustand befindlichen Radwegen.

Abb. 15 Weitere Anmerkungen nach Kategorien



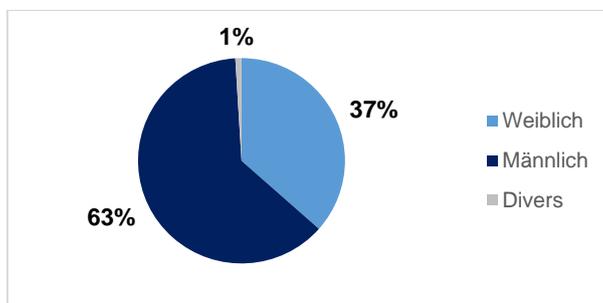
Jeweils fast ein Viertel der Befragten kam aus den Altersklassen 40 bis 50 sowie 50 bis 60 Jahre. Um die 20 % stellten die 30- bis 40-Jährigen sowie 60- bis 70-Jährigen. Lediglich 8 % waren zwischen 20 und 30 Jahre alt. Unterhalb von 20 sowie oberhalb von 70 Jahren gab es kaum Beteiligung (vgl. Abb. 16).

Abb. 16 Altersverteilung der Befragten



An der Befragung haben Männer mit 63 % in leichter Überzahl teilgenommen. Frauen kommen auf einen Anteil von 37 %. Das verbliebene Prozent bezeichnet sich als divers (vgl. Abb. 17).

Abb. 17 Geschlechterverteilung der Befragten



1.3.2 Ergebnisse der Ideenkarte

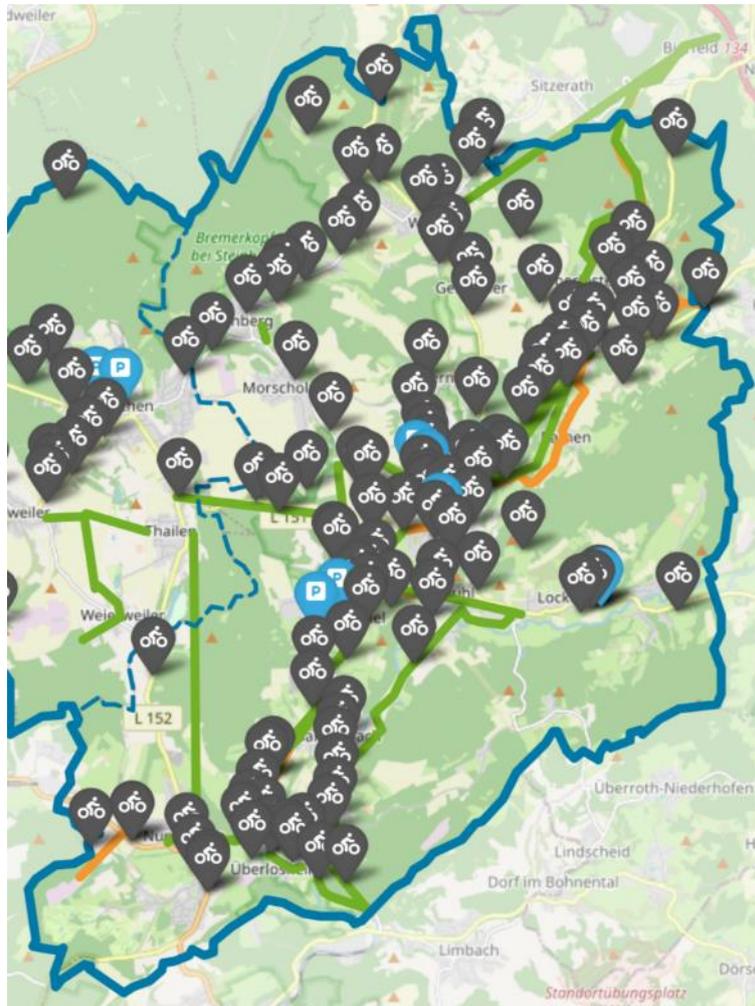
In Begleitung zur Online-Befragung wurde eine interaktive, GIS-basierte Ideenkarte angeboten. In dieser konnten die Bürger*innen ihre konkreten Anregungen und Vorschläge vor Ort für die Stadt Wadern mitteilen und verorten. (vgl. Abb. 18). Themenbereiche waren punktuelle Vorschläge, gewünschte und verbesserungswürdige Strecken(-abschnitte) sowie Fahrradabstellmöglichkeiten. Darüber hinaus konnten eingereichte Beiträge über eine „Like“-Funktion bewertet werden.

Im mehrwöchigen Beteiligungszeitraum wurde die Ideenkarte sehr gut angenommen, sodass in Summe ca. 160 Vorschläge zum Thema Radverkehr in Wadern zusammenkamen. Der überwiegende Teil (73 %) waren punktuelle Vorschläge & Anmerkungen. Hierbei ist zu ergänzen, dass in einigen Fällen gewünschte Relationen (z.B. Radweg von x nach y) als punktuelle Anmerkung gesetzt statt als Strecke gezeichnet wurden, sodass der Prozentwert etwas zu Gunsten der Vorschläge verzerrt wird. Bei 15 % der Anmerkungen handelte es sich um Wünsche nach neuen Strecken und bei weiteren 8 % um Verbesserungswünsche von vorhandenen Strecken. Das Anmerken fehlender Abstellmöglichkeiten machte immerhin 4 % der Beiträge aus (vgl. Tab. 3).

Tab. 3 Meldungen der Ideenkarte nach Kategorien

Kategorien	Meldungen
Punktuelle Vorschläge & Anmerkungen	117
Gewünschte Strecken	24
Verbesserungswürdige Strecken	13
Fehlende Absteller	6
Zu wenig Absteller	1
Verbesserungswürdige Absteller	0

Abb. 18 Ergebnis interaktive, GIS-basierte Ideenkarte



Die Anregungen aus der Ideenkarte wurden einzeln geprüft und sofern schlüssig und umsetzbar in die Netz- und Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzeptes eingebracht. Auch die einzelnen Ideen aus der Ideenkarte können nicht komplett aufgeführt und diskutiert werden. Um eine gewisse Vorstellung der Beiträge zu ermöglichen, werden exemplarisch einige Beispiele genannt:

Sowohl mehrfach als Vorschlag eingebracht und mehrfach geliked wurden Radwegeverbindungen von Wadern westwärts nach Weiskirchen-Thailen oder auch von Wadern nach Buweiler respektive Löstertal. Beides erhielt jeweils um die 20 Likes. Weiterhin wurde auch auf punktuelle Bedarfe, z.B. Belagsschäden, schmale Streckenabschnitte oder auch fehlende Querungshilfen hingewiesen. Fehlende Abstellmöglichkeiten wurden z.B. am Sportplatz Wadern, am Hochwaldgymnasium oder auch am Supermarkt im Brühl moniert.

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. Einige der gängigsten Führungsformen werden nachfolgend kurz vorgestellt.

Schutzstreifen

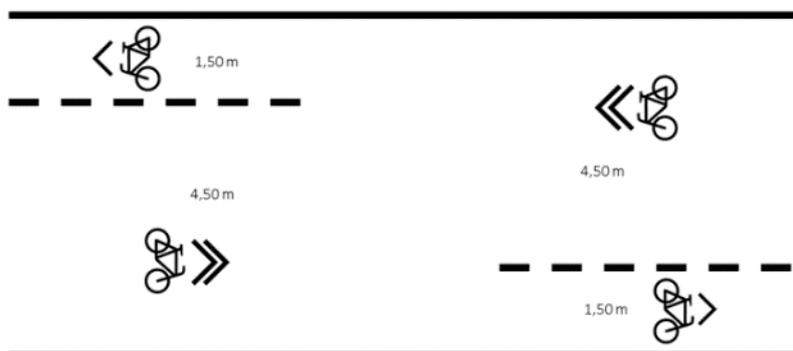
Der Schutzstreifen (Kombination von Zeichen 340 StVO (gestrichelte) „Leitlinie“ und Fahrradpiktogrammen) ist eine mögliche Führungsform des Radverkehrs und ist Teil der Fahrbahn. Der Schutzstreifen darf vom Kfz nur bei Bedarf (z.B. bei Begegnung mit Bus oder Lkw) befahren werden. Auf dem Schutzstreifen darf nicht geparkt werden und mit Inkrafttreten der Novellierung der Straßenverkehrsordnung auch nicht mehr gehalten werden. Schutzstreifen sind 1,50 m breit. In sehr seltenen Ausnahmefällen kann die Breite ein Mindestmaß von 1,25 m auf sehr kurzen Abschnitten betragen. 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 stets nur in Fahrrichtung des Kraftfahrzeugverkehrs auf der gleichen Fahrbahnseite zu befahren. Ausnahmen hiervon sind nur Radfahrstreifen in für den Gegenverkehr geöffneten Einbahnstraßen in Gegenrichtung. Insbesondere bei Steigungen und geringen Fahrbahnbreiten können Schutzstreifen 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 inzwischen 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 Kernfahrbahn werden hier vorausgesetzt. Auch bei dieser Lösung darf nicht im Gegenverkehr geradelt werden.

Abb. 19 Einseitiger Schutzstreifen an Anstieg



Abb. 20 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 zu befahren. 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. 21 Radfahrstreifen mit Rotmarkierung im Einmündungsbereich

Fahrradstraßen

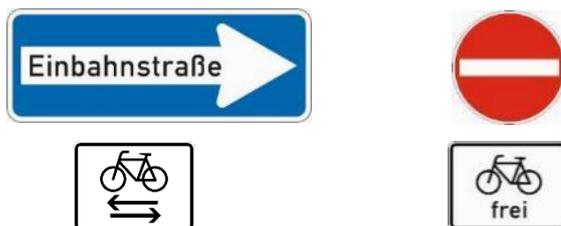
Fahrradstraßen sind Straßen, die dem Radverkehr in besonderem Maße vorbehalten sind. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sind 30 km/h. Radfahrende dürfen hier ausdrücklich nebeneinander fahren. Der Kfz-Verkehr allgemein oder auch nur die Anlieger, können durch Zusatzzeichen zugelassen werden. Sie müssen 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. 22 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. 23 Verkehrszeichen und Zusatzzeichen bei geöffneten Einbahnstraßen



Quelle: 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 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. 24 Verkehrszeichen für durchlässige Sackgassen

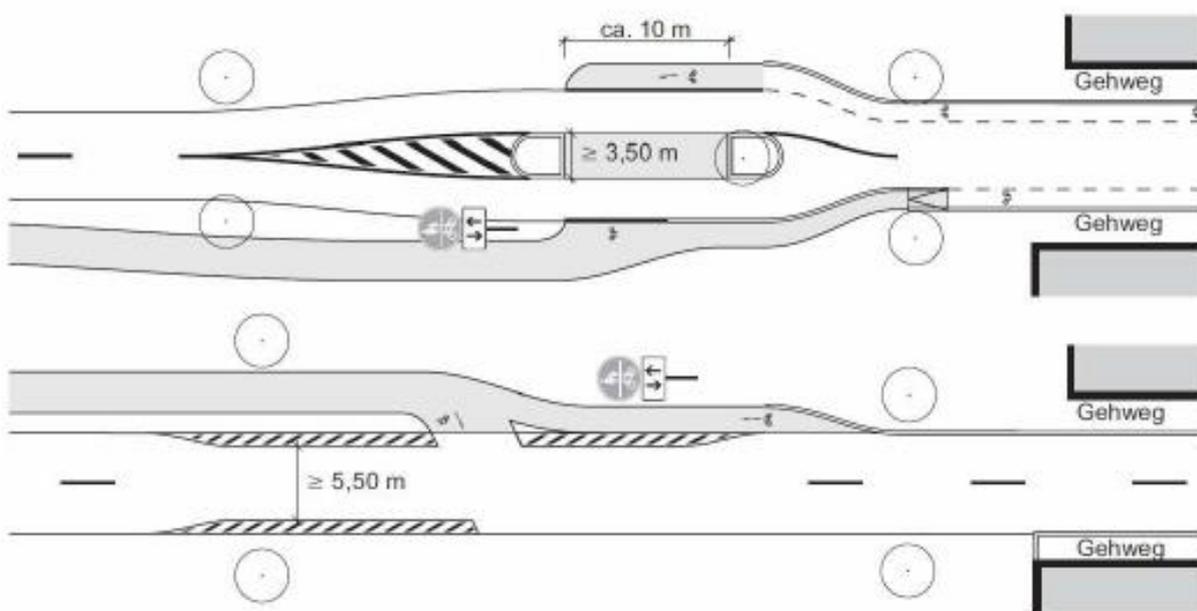


Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (o.J.)

Querungs- und Einfädelungshilfen

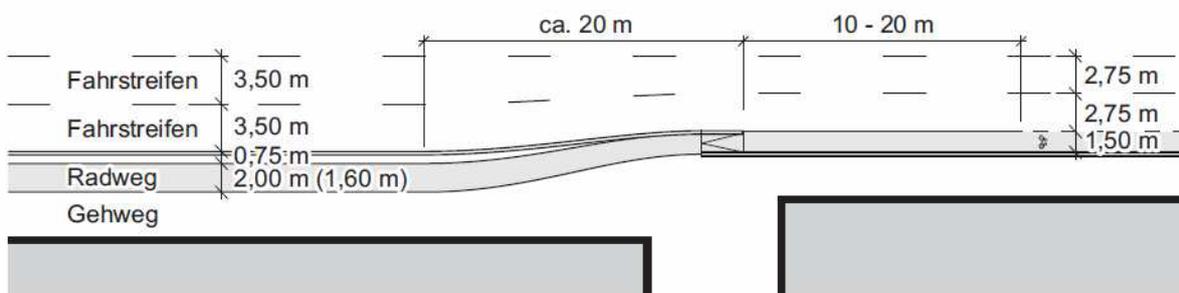
Manchmal müssen Radfahrende Straßen queren, z.B. um an Landstraßen häufig anzutreffende einseitige Zweirichtungsradwege nach Ortsausgang zu erreichen oder kurz vor Ortseingang zu verlassen. Je nach Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung sowie auftretendem Radverkehr sind hier Querungshilfen vorzusehen, 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. 25 Beispiel für Querungshilfe mit und ohne Mittelinsel



Quelle: ERA, S. 9-11

Abb. 26 Einfädelungshilfe in der Prinzipskizze



Quelle: 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. 27 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 dargestellt.

Abb. 28 Beispiel eines geeigneten Wasserablaufes (ebenerdig und ohne Kante)



Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Begleitend zur allgemeinen Verkehrsüberwachung können bauliche 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 stark ausgeführte Kante möglicherweise zu Lärmbelastungen 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. 29 Beispiele von sog. Berliner Kissen zur Geschwindigkeitsreduktion



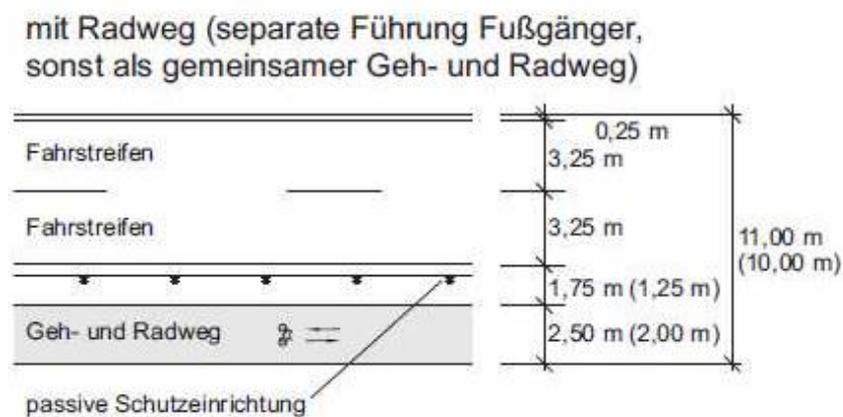
Bildquellen: links (eigene Aufnahme), rechts (Garbsen (o.J.))

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 Fahrtrichtung benutzt werden darf. Seitenstreifen dürfen daher nicht als vollwertiger Ersatz von fahrbahnbegleitenden Radwegen angesehen werden.

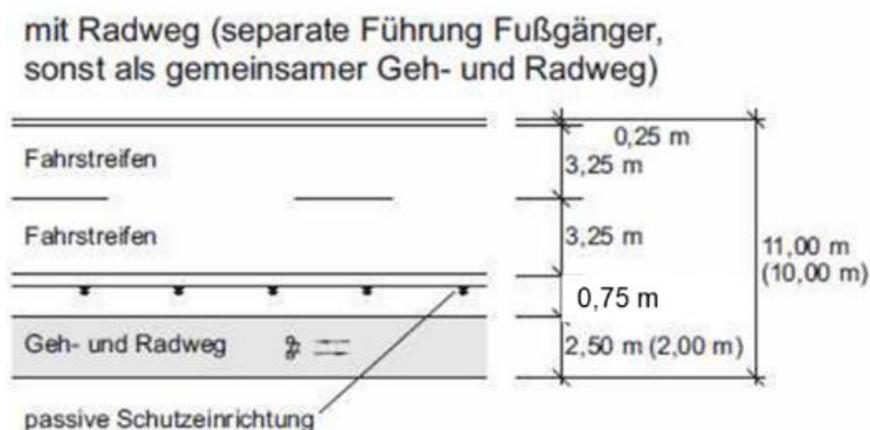
Wird ein Radweg nur in eine Richtung genutzt, so erlaubt die ERA in Ausnahmefällen, einen Sicherheitstrennstreifen zwischen Weg und Fahrbahn lediglich mit der Breite 0,75 m und mittels Sperrfläche und Leitpfosten vorzusehen (vgl. ERA (2010), Kap. 9.2.3). Dies kann genutzt werden, um Seitenstreifen als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

Abb. 30 Geh- und Radweg außerorts mit Sicherheitstrennstreifen



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

Abb. 31 Mehrzweckstreifen mit verringerter Anforderung an Sicherheitstrennstreifen



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. 32). 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. 32.

Abb. 32 Beispiele geeigneter Fahrradhalter



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

3 Entwicklung des neuen Radverkehrskonzeptes und Streckennetzes

3.1 Ausgangssituation des Radverkehrs in Wadern

Die Ausgangssituation des Radverkehrs in der Stadt Wadern und in ihren Stadtteilen 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 Stadt Wadern ergibt sich momentan folgende Situation: bei der Stadt Wadern handelt es sich um eine verhältnismäßig kleine Stadt, deren Stadtteile dementsprechend geringe Einwohnerzahlen aufweisen. Die verkehrliche Erschließung erfolgt häufig über eine zentrale Ortsdurchfahrt mit geringen Fahrbahnbreiten. Diese sind aufgrund der geringen Ortsgröße häufig Sackgassen. 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, die einseitig alternierenden Schutzstreifen immerhin 6,00 m Fahrbahnbreite. Die Regelbreite für Schutzstreifen beträgt 1,50 m und ist bei zukünftigen Maßnahmen verbindlich einzuhalten. Da die Verkehrsmengen auf allen Straßen in der Stadt Wadern unter 11.000 Kfz am Tag liegen, sind Schutzstreifen dadurch nirgends auszuschließen. Aufgrund der geringen Ortsgrößen gibt es in den Stadtteilen selten 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. Die meisten Wohnareale sind bereits als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, aber es gibt vereinzelt auch noch Lücken mit Nachholbedarf. Diese 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 Stadt erfolgen.

Verbindungsstraßen außerorts sind zwischen allen Stadtteilen vorhanden. Die höchsten Verkehrsbelastungen treten in der Ortsdurchfahrt Wadern, der L 148 zwischen Wadern und Noswendel sowie den Relationen Bardenbach – Nunkirchen (L 148) bzw. Nunkirchen – Losheim (B 268) 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 Wadern – Thailen oder auch Wadern - Noswendel. Für die Verbindung Wadern – Thailen gibt es bereits eine Planung des LfS. Abgesehen von den Straßen sind viele Stadtteile auch über Feld-, Wald- und Wirtschaftswege verbunden. Der Zustand der Wege variiert stark. Ein paar von ihnen sind bereits asphaltiert und gut zu befahren.

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 zum Teil auch wassergebundene Beläge 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. Löstertal - Lockweiler), 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 Wadern, 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.

3.2 Zielnetzkonzeption

Die im Weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen für das Radverkehrskonzept der Stadt Wadern folgen der Philosophie, ein in der Breite und in Gänze möglichst zusammenhängendes Radverkehrsnetz im und um das Stadtgebiet herum zu generieren. Eine ausschließliche Konzentration und Fokussierung auf einzelne Quell- und Zielorte sowie die Bündelung auf spezifische Routen erfolgt daher nicht. Die Zielsetzung besteht vielmehr darin, dem Alltagsradverkehr und seinen verschiedenen Nutzergruppen das Erreichen aller Ziele zu ermöglichen, analog der Möglichkeiten für den Kfz-Verkehr. Dabei ist auch darauf zu achten, dass der Radverkehr zügig vorankommt, um insbesondere im Vergleich zum MIV im Alltag konkurrenzfähig zu sein. So wird zunächst ein Zielnetz konzipiert, welches ein gutes Grundgerüst darstellt. Auf dieser Basis werden alle Strecken identifiziert, die helfen, das Zielnetz in den realen Straßenraum und das vorhandene Wegenetz umzulegen. Für die Zielnetzkonzeption wurden folgende Bereiche berücksichtigt:

- Stadtteile Wadern sowie Nachbarorte
- Weiterführende Schulen
- Schwimmbäder
- Krankenhäuser
- Gewerbe

Bedingt durch die verhältnismäßig geringe Größe der Stadt Wadern wurde abseits der Verbindung aller Stadtteile darauf verzichtet, gesonderte Unterscheidungen im Hinblick auf die Nachbarorte (z.B. nach Funktionen wie Mittel- oder Grundzentrum) vorzunehmen. Vielmehr sollten die unmittelbaren Nachbarn, z.B. die Gemeinde Weiskirchen, über die Stadtgrenzen angebonden werden.

Weiterführende Schulen, wie die Graf-Anton-Gemeinschaftsschule, das Hochwaldgymnasium oder das Berufsbildungszentrum Hochwald, 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.

Die Stadt Wadern verfügt selbst zwar nicht über ein Krankenhaus, aber befindet sich nahe der Hochwaldkliniken in der Nachbargemeinde Weiskirchen. Hier ist eine Anbindung im Hinblick auf dortige Arbeitnehmer*innen und sonstigen Publikumsverkehr zu berücksichtigen.

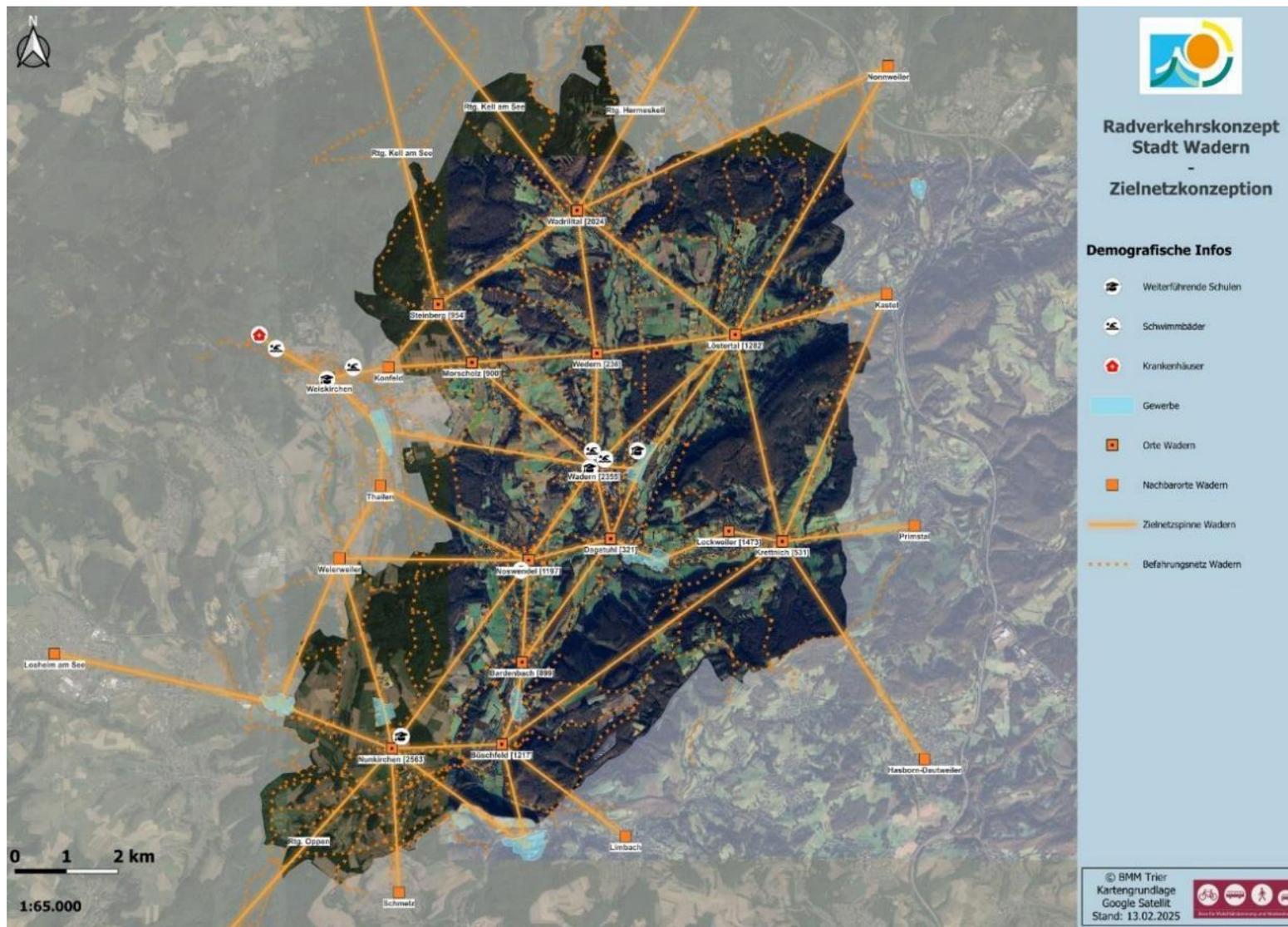
Sorgenkinder im Hinblick auf eine klimaverträglichere Mobilität sind besonders die Pendelverkehre im Berufsalltag. Hier ist der Anteil der Nutzung des privaten Pkw in der Regel besonders hoch. Daher wurde in der Zielnetzkonzeption darauf geachtet, auch Anbindungsmöglichkeiten für größere Gewerbegebiete

einzuplanen, sowohl jene auf der Gemarkung Waderns (ThyssenKrupp, SaarGummi, etc.) wie auch unmittelbar umliegende (z.B. Werke Meiser in Limbach oder HOMANIT in Losheim).

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 überführt, woraus später nach Abschluss aller Befahrungen die konkreten Strecken des zukünftigen Radverkehrsnetzes und dessen zugehörige Maßnahmen abgeleitet wurden (vgl. auch Abb. 33).

Abb. 33 Übersicht der Zielnetzkonzeption für die Stadt Wadern



3.3 Weitere Vorgehensweise

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 mit hoher Priorität versehen.

Das aktuelle und zukünftige Radverkehrsnetz der Stadt Wadern wird auf den folgenden Seiten mit verschiedenen Karten zunächst im Überblick dargestellt. Dabei werden der aktuelle Bestand, die Vorschläge und das gesamte (spätere) Zielnetz im Ergebnis unterschieden. Hinzu kommen dann weitere Karten, in der die Maßnahmen(-bereiche) der einzelnen Stadtteile mit grünen Punkten durchnummeriert dargestellt werden. Danach werden die Vorschläge einzeln in Maßnahmensteckbriefen erörtert. Nach den Maßnahmen im Streckennetz werden abschließend die Einbahnstraßen sowie 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 Stadtteil 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 und schnell realisierbar.

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 Stadtteilen 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.

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

Abb. 34 Radverkehrskonzept Stadt Wadern – Bestandsnetz

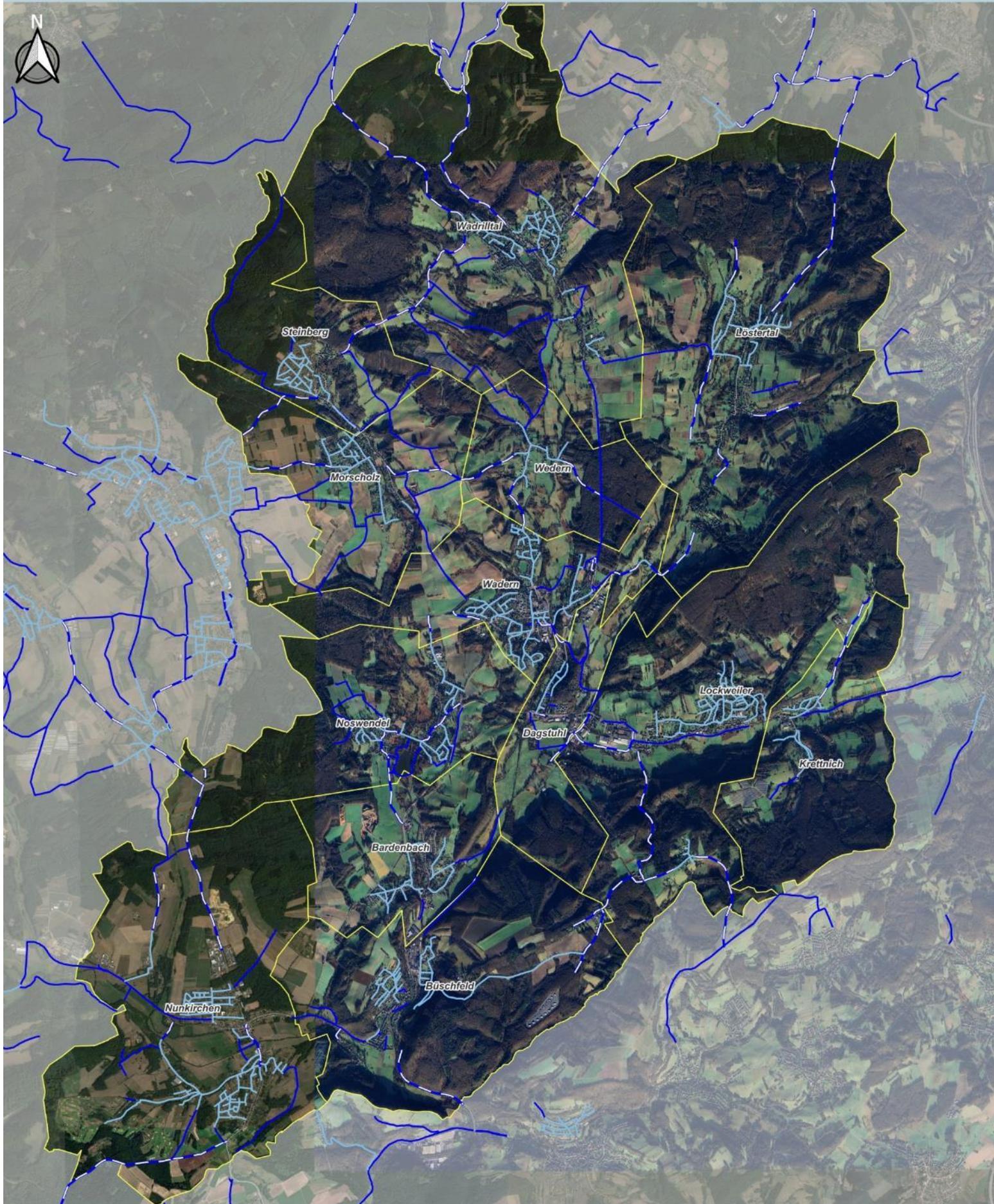
Abb. 35 Radverkehrskonzept Stadt Wadern – Vorschläge

Abb. 36 Radverkehrskonzept Stadt Wadern – Zielnetz



Radverkehrskonzept Stadt Wadern

Bestandsnetz



— Bestand T30 u. verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche

— Mischverkehr

— Bestand Rad- u. sonstige Wege



© BMM Trier
Kartengrundlage:
Google Satellit
Stand 05/2025



Radverkehrskonzept Stadt Wadern Vorschläge



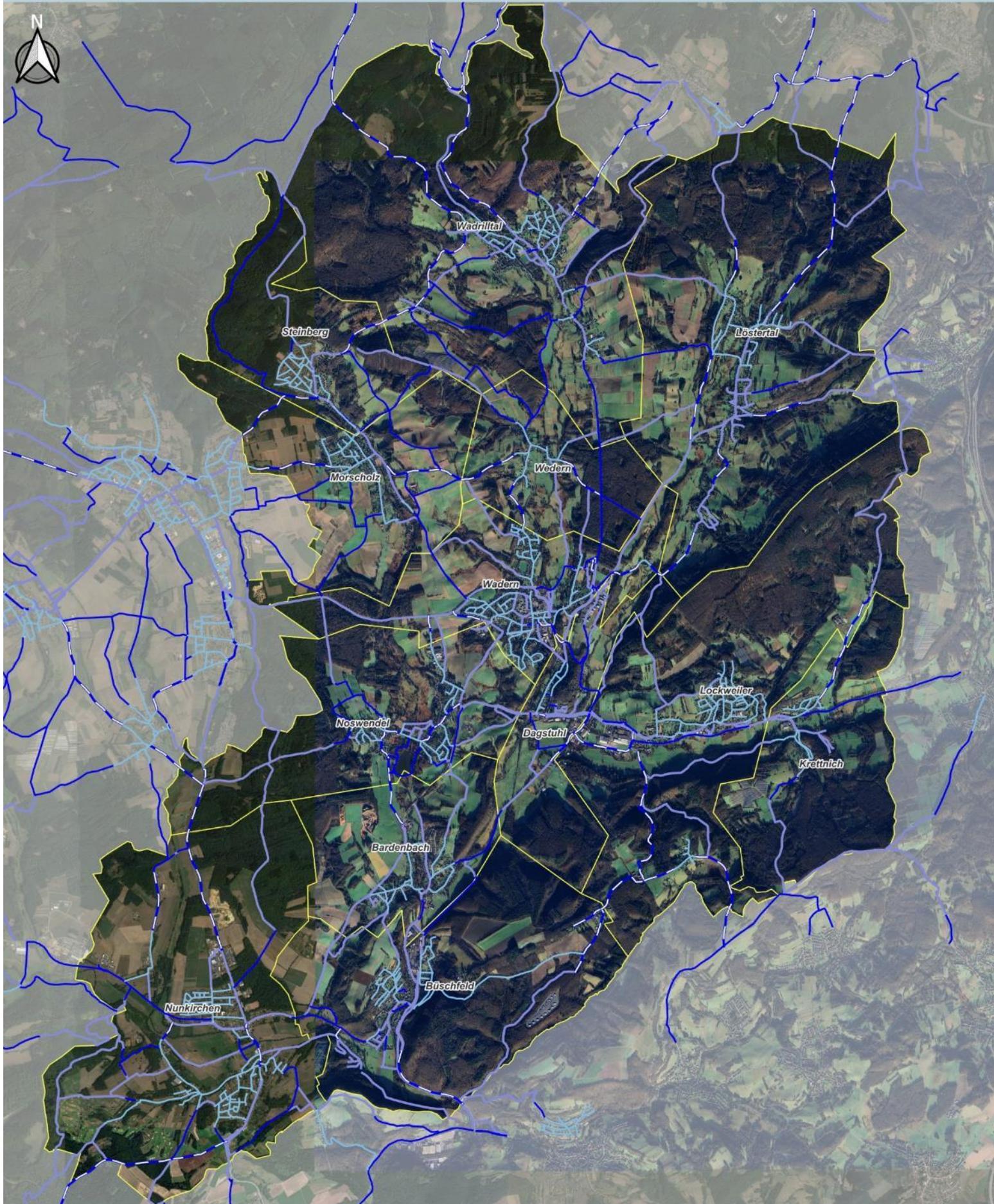
— Brücken, Einfädelungen und Querungen — Vorschläge



© BMM Trier
Kartengrundlage:
Google Satellit
Stand 05/2025



Radverkehrskonzept Stadt Wadern Zielnetz



— Bestand T30 u. verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche

— Mischverkehr

— Bestand Rad- u. sonstige Wege

— Vorschläge



© BMM Trier
Kartengrundlage:
Google Satellit
Stand 05/2025

Es folgen die angesprochenen Maßnahmenkarten mit den verorteten Maßnahmen(-bereichen) für die Stadtteile auf den folgenden Seiten:

Abb. 37 Maßnahmenkarte Stadt Wadern – Steinberg, Wadrilltal

Abb. 38 Maßnahmenkarte Stadt Wadern – Löstertal

Abb. 39 Maßnahmenkarte Stadt Wadern – Lockweiler, Krettnich

Abb. 40 Maßnahmenkarte Stadt Wadern – Morscholz, Wedern, Noswendel, Wadern, Dagstuhl

Abb. 41 Maßnahmenkarte Stadt Wadern – Bardenbach, Nunkirchen, Büschfeld



Radverkehrskonzept Stadt Wadern



Steinberg, Wadrilltal

Vorschläge Radverkehr

- Maßnahmenbereiche Wadern
- Brücken, Einfädelungen und Querungen
- - - Gehweg, Radverkehr frei
- Tempo 30
- - - Schutzstreifen
- Geh-Radweg: gemeinsam, selbstständig
- Radweg: baulich getrennt, selbstständig

Bestand Radverkehr

- - - Gehweg
- - - Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30
- - - 2-Rtg.-Geh-Radweg: gemeinsam, straßenbegleitend
- Geh-Radweg: gemeinsam, selbstständig
- Radweg: baulich getrennt, selbstständig
- - - Mischverkehr





Radverkehrskonzept Stadt Wadern



Löstertal

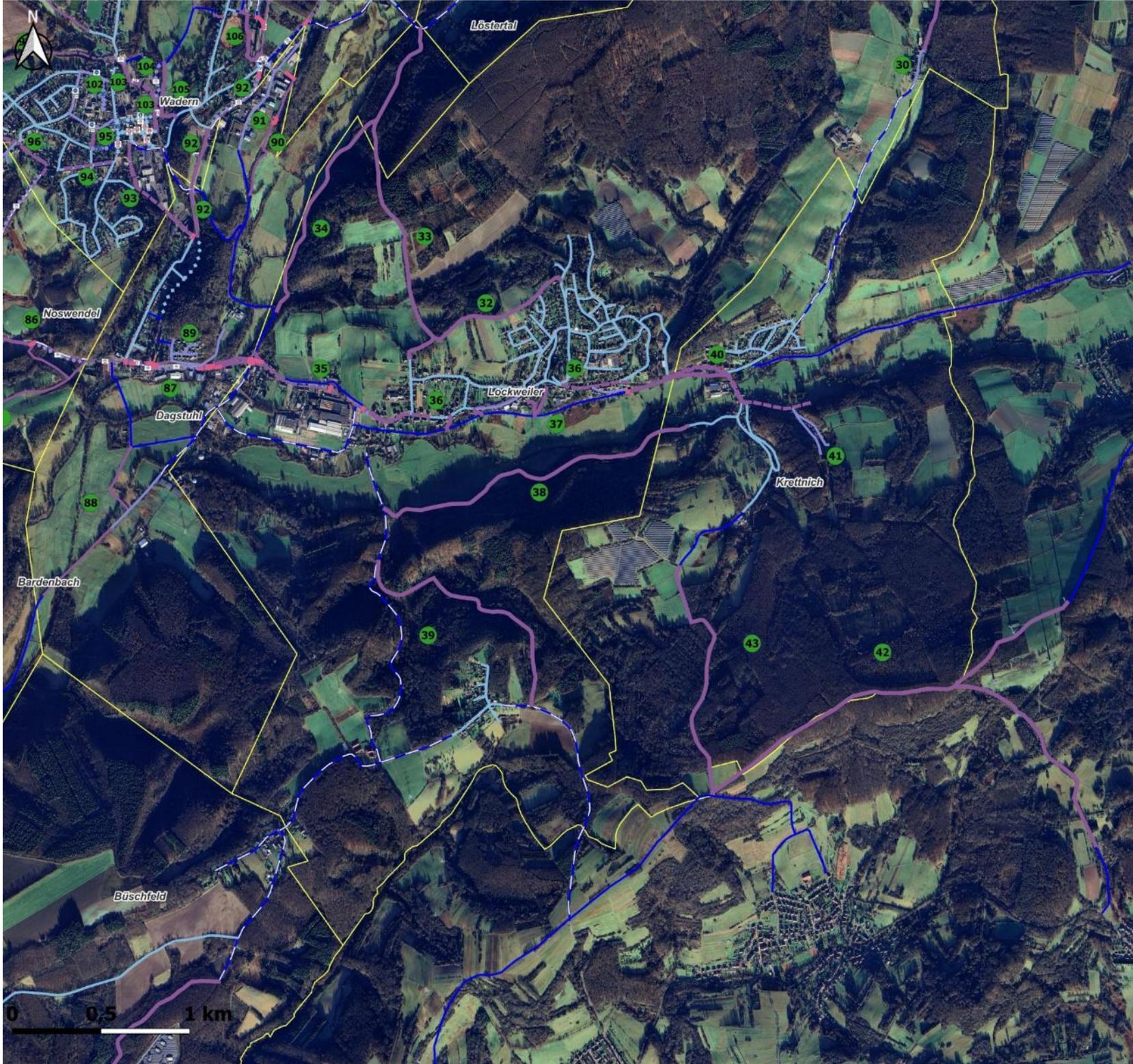
Vorschläge Radverkehr

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

Bestand Radverkehr

- ⋯ Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30
- - - 2-Rtg.-Geh-Radweg: gemeinsam, straßenbegleitend
- Geh-Radweg: gemeinsam, selbstständig
- Radweg: baulich getrennt, selbstständig
- Mischverkehr





Radverkehrskonzept Stadt Wadern



Lockweiler, Krettnich

Vorschläge Radverkehr

- Maßnahmenbereiche Wadern
- Brücken, Einfädelungen und Querungen
- ⋯ Gehweg
- ⋯ Gehweg, Radverkehr frei
- ⋯ Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30
- Fahrradstraße - Pkw/Motorrad frei
- Schutzstreifen
- Radfahrstreifen
- Geh-Radweg: gemeinsam, straßenbegleitend
- 2-Rtg.-Geh-Radweg: gemeinsam, straßenbegleitend
- Geh-Radweg: gemeinsam, selbstständig
- Radweg: baulich getrennt, straßenbegleitend
- Radweg: baulich getrennt, selbstständig
- Mischverkehr

Bestand Radverkehr

- ⋯ Fußgängerzone, Radverkehr frei
- ⋯ Gehweg
- ⋯ Verkehrsberuhigter Bereich
- ⋯ Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Tempo 30
- 2-Rtg.-Geh-Radweg: gemeinsam, straßenbegleitend
- Geh-Radweg: gemeinsam, selbstständig
- Radweg: baulich getrennt, selbstständig
- Mischverkehr





Radverkehrskonzept Stadt Wadern



Morscholz, Wedern, Noswendel Wadern, Dagstuhl

Vorschläge Radverkehr

- Maßnahmenbereiche Wadern
- Brücken, Einfädelungen und Querungen
- ⋯ Gehweg
- ⋯ Gehweg, Radverkehr frei
- ⋯ Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30
- Fahrradstraße - Pkw/Motorrad frei
- Schutzstreifen
- Radfahrstreifen
- Geh-Radweg: gemeinsam, straßenbegleitend
- 2-Rtg.-Geh-Radweg: gemeinsam, straßenbegleitend
- Geh-Radweg: gemeinsam, selbstständig
- Radweg: baulich getrennt, straßenbegleitend
- Radweg: baulich getrennt, selbstständig
- Mischverkehr

Bestand Radverkehr

- ⋯ Fußgängerzone, Radverkehr frei
- ⋯ Gehweg
- ⋯ Gehweg, Radverkehr frei
- ⋯ Verkehrsberuhigter Bereich
- ⋯ Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Tempo 30
- Schutzstreifen
- 2-Rtg.-Geh-Radweg: gemeinsam, straßenbegleitend
- Geh-Radweg: gemeinsam, selbstständig
- Radweg: baulich getrennt, straßenbegleitend
- Radweg: baulich getrennt, selbstständig
- Mischverkehr





Radverkehrskonzept Stadt Wadern



Bardenbach, Nunkirchen, Büschfeld

Vorschläge Radverkehr

- Maßnahmenbereiche Wadern
- Brücken, Einfädelungen und Querungen
- - - - - Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30
- - - - - Schutzstreifen
- - - - - Radfahrstreifen
- - - - - Geh-Radweg: gemeinsam, straßenbegleitend
- Geh-Radweg: gemeinsam, selbstständig
- Radweg: baulich getrennt, straßenbegleitend
- Radweg: baulich getrennt, selbstständig

Bestand Radverkehr

- 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
- - - - - Mischverkehr



Es folgen die angesprochenen Maßnahmentabellen auf den folgenden 6 Seiten:

Tab. 4 Maßnahmenübersicht Stadt Wadern – Morscholz, Steinberg, Wadrilltal

Stadt Wadern				Kosten				Bewertung			
Nr.	Maßnahme	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
			Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
Morscholz											
1	Verbindungsweg Kläranlage	Geh-/Radweg, wassergebunden	300	2,50	750	m ²	90	67.500	4	< 2	1
1	Verbindungsweg Kläranlage	Geh-/Radweg, asphaltiert	100	2,50	250	m ²	120	30.000	4	< 2	1
2	Dagstuhler Str.	Schutzstreifen, einseitig	1.100	1,50	1.100	lfm	4	4.400	3	< 2	1
Steinberg											
3	Eichenlaubstr.	Schutzstreifen, einseitig	900	1,50	900	lfm	4	3.600	4	< 2	1
3	Eichenlaubstr.	Anordnung T 30			2	Schild	250	500	4	< 2	1
4	Waldweg nach Waldweiler	Belag sanieren	2.300	2,50	5.750	m ²	40	230.000	3	2 - 5	2
5	Waldweg	Geh-/Radweg, wassergebunden	1.000	2,50	2.500	m ²	90	225.000	3	2 - 5	2
5	Waldweg	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.000	2,50	2.500	m ²	120	300.000	3	2 - 5	2
Wadrilltal											
6	Reidelbach	Anordnung T 30			6	Schild	250	1.500	2	< 2	1
7	Feldweg nach Wadrill	Geh-/Radweg, asphaltiert	400	2,50	1.000	m ²	120	120.000	3	< 2	2
8	Seelbachstr.	Anordnung T 30			2	Schild	250	500	3	< 2	2
8	Seelbachstr.	Belag sanieren	150	4,00	600	m ²	40	24.000	3	< 2	2
9	Hochwaldstr.	Schutzstreifen, einseitig	850	1,50	850	lfm	4	3.400	4	< 2	1
10	Hermeskeiler Str. & Hunsrückstr.	Schutzstreifen, einseitig	1.800	1,50	1.800	lfm	4	7.200	4	< 2	1
10	Hermeskeiler Str. & Hunsrückstr.	Installation Querungshilfe			1	Stück	10000	10.000	4	< 2	1
11	Waldweg zur Grimburg (Grimburger Str.)	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.400	2,50	3.500	m ²	120	420.000	3	2 - 5	2
11	Waldweg zur Grimburg (Grimburger Str.)	Geh-/Radweg, wassergebunden	300	2,50	750	m ²	90	67.500	3	2 - 5	2
12	Waldweg nach Grimburg (In d. Hohlgaß)	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.950	2,50	4.875	m ²	120	585.000	2	> 5	3
13	Sitzerather Str.	Schutzstreifen, einseitig	700	1,50	700	lfm	4	2.800	3	< 2	1
14	Fußwege im Ort	Gehweg, Radverkehr frei, wassergeb.	450	2,50	1.125	m ²	90	101.250	4	< 2	1
15	Feldweg Dörrbach	Geh-/Radweg, asphaltiert	950	2,50	2.375	m ²	120	285.000	1	> 5	3
16	Waldweg östlich Dörrbach	Geh-/Radweg, wassergebunden	2.350	2,50	5.875	m ²	90	528.750	3	2 - 5	2
16	Waldweg östlich Dörrbach	Geh-/Radweg, wassergebunden	500	2,50	1.250	m ²	90	112.500	3	2 - 5	2

Tab. 5 Maßnahmenübersicht Stadt Wadern – Löstertal, Lockweiler

		Stadt Wadern			Kosten				Bewertung		
Nr.	Maßnahme	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
			Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
Löstertal											
17	Waldweg nach Sitzerath	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.700	2,50	4.250	m ²	120	510.000	4	2 - 5	1
18	Waldweg	Geh-/Radweg, asphaltiert	900	2,50	2.250	m ²	90	202.500	3	2 - 5	2
18	Waldweg	Geh-/Radweg, asphaltiert	600	2,50	1.500	m ²	90	135.000	3	2 - 5	2
19	Waldweg Nonnweiler	Belag sanieren	900	2,50	2.250	m ²	40	90.000	3	2 - 5	2
19	Waldweg Nonnweiler	Belag sanieren	2.700	2,50	6.750	m ²	40	270.000	3	2 - 5	2
20	Waldweg Bruder Klaus Kapelle	Geh-/Radweg, wassergebunden	2.000	2,50	5.000	m ²	90	450.000	3	2 - 5	2
21	Nonnweiler Str.	Schutzstreifen, einseitig	100	1,50	100	lfm	4	400	3	< 2	1
22	Waldweg nach Kastel	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.450	2,50	3.625	m ²	120	435.000	4	2 - 5	1
23	Waldweg zum Brudermordkreuz	Geh-/Radweg, asphaltiert	800	2,50	2.000	m ²	120	240.000	4	2 - 5	1
24	Waldweg nach Kastel	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.400	2,50	3.500	m ²	120	420.000	2	> 5	3
25	Nebenstraßen Buweiler	Anordnung T 30			n.b.	Schild	250	n.b.	3	< 2	1
25	Nebenstraßen Buweiler	Anordnung T 10 & VZ 260			2	Schild	250	500	3	< 2	1
25	Nebenstraßen Buweiler	Anordnung Gehweg, Radverkehr frei			2	Schild	250	500	3	< 2	1
26	Löstertalstr.	Schutzstreifen, einseitig	1.300	1,50	1.300	lfm	4	5.200	4	< 2	1
27	Kasteler Str.	Schutzstreifen, einseitig	250	1,50	250	lfm	4	1.000	3	< 2	1
28	L 149 oder Feldweg	Geh-/Radweg, asphaltiert	2.900	4,25	12.325	m ²	150	1.848.750	4	2 - 5	1
28	L 149 oder Feldweg	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.400	2,50	3.500	m ²	120	420.000	4	2 - 5	3
29	Rathen komplett	Anordnung T 30			6	Schild	250	1.500	3	< 2	1
Lockweiler											
30	OD Nuhweiler	Anordnung T 30			2	Schild	250	500	2	< 2	1
31	Waldweg nach Kastel	Geh-/Radweg, wassergebunden	2.900	2,50	7.250	m ²	90	652.500	3	2 - 5	2
31	Waldweg nach Kastel	Geh-/Radweg, wassergebunden	600	2,50	1.500	m ²	90	135.000	3	2 - 5	2
32	Feldweg nördlich Lockweiler	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.000	2,50	2.500	m ²	120	300.000	1	> 5	3
33	Waldweg nach Rathen	Geh-/Radweg, wassergebunden	1.300	2,50	3.250	m ²	90	292.500	3	2 - 5	2
34	Waldweg nach Rathen	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.900	2,50	4.750	m ²	120	570.000	4	2 - 5	1
35	Schlossstraße	Geh-/Radweg, asphaltiert	400	3,00	1.200	m ²	120	144.000	5	< 2	1
35	Schlossstraße	Geh-/Radweg, asphaltiert	250	2,50	625	m ²	120	75.000	5	< 2	1
35	Schlossstraße	Geh-/Radweg, asphaltiert	100	3,50	350	m ²	120	42.000	5	< 2	1
35	Schlossstraße	Geh-/Radweg, asphaltiert	500	2,50	1.250	m ²	120	150.000	5	< 2	1
35	Schlossstraße	Schutzstreifen, beidseitig	150	1,50	150	lfm	4	600	5	< 2	1
35	Schlossstraße	Installation Querungshilfe			3	Stück	10.000	30.000	5	< 2	1
36	Primsstr. & Sporwaldstr.	Schutzstreifen, beidseitig	100	1,50	200	lfm	4	800	5	< 2	1
36	Primsstr. & Sporwaldstr.	Schutzstreifen, einseitig	150	1,50	150	lfm	4	600	5	< 2	1
36	Primsstr. & Sporwaldstr.	Erweiterung T 30			n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	5	< 2	1
36	Primsstr. & Sporwaldstr.	Schutzstreifen, einseitig	400	1,50	400	lfm	4	1.600	5	< 2	1
37	Saarlandradweg	Änderung Vorfahrt			n.b.	Schild	250	n.b.	2	< 2	1
37	Saarlandradweg	Installation Bremsschwellen			n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	2	< 2	1
37	Saarlandradweg	Rückschnitt Gebüsch			n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	2	< 2	1
38	Waldweg südl. Lockweiler	Geh-/Radweg, wassergebunden	1.900	2,50	4.750	m ²	90	427.500	1	> 5	3
39	Waldweg Mohrgraben	Geh-/Radweg, wassergebunden	1.550	2,50	3.875	m ²	90	348.750	1	> 5	3

Tab. 6 Maßnahmenübersicht Stadt Wadern – Krettnich, Büschfeld

Nr.	Maßnahme	Stadt Wadern Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Bewertung		
			Länge	Breite	Menge	Einheit	Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
							€/Einh.	€			
Krettnich											
40	Mühlfelder Str.	Schutzstreifen, beidseitig	500	1,50	1.000	lfm	4	4.000	3	< 2	1
40	Mühlfelder Str.	Schutzstreifen, einseitig	400	1,50	400	lfm	4	1.600	3	< 2	1
41	Hirschbachstr.	Anordnung T 30			3	Schild	250	750	2	< 2	1
42	Grenzweg	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.500	2,50	3.750	m ²	120	450.000	3	2 - 5	2
43	Waldweg Messbachweg	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.400	2,50	3.500	m ²	120	420.000	3	2 - 5	2
Büschfeld											
44	Waldweg Mettenbornbach	Geh-/Radweg, asphaltiert	2.600	2,50	6.500	m ²	90	585.000	3	2 - 5	2
45	Waldweg nach Limbach Nord	Belag sanieren	1.350	2,50	3.375	m ²	40	135.000	1	> 5	3
46	alte Bahntrasse (ohne Räumung)	Geh-/Radweg, asphaltiert	2.750	2,50	6.875	m ²	120	825.000	5	2 - 5	1
47	OD, Limbacher Str. & Eisenbahnstr.	Schutzstreifen, beidseitig	400	1,50	800	lfm	4	3.200	5	< 2	1
47	OD, Limbacher Str. & Eisenbahnstr.	Schutzstreifen, einseitig	1.100	1,50	1.100	lfm	4	4.400	5	< 2	1
48	Waldweg Bardenbach	Geh-/Radweg, asphaltiert	700	2,50	1.750	m ²	120	210.000	3	2 - 5	2
49	Nunkircher Str.	Schutzstreifen, einseitig	350	1,50	350	lfm	4	1.400	4	< 2	1
50	Hirtenwies und Im Lühr	Anordnung T 30			n.b.	Schild	250	n.b.	3	< 2	1
51	Hirtenwies und Im Lühr	Anordnung Verkehrsberuhigter Bereich			n.b.	Schild	250	n.b.	3	< 2	1
51	Hirtenwies und Im Lühr	Geh-/Radweg, asphaltiert	30	3,00	90	m ²	120	10.800	3	< 2	1
51	Hirtenwies und Im Lühr	Anordnung "Achtung Radverkehr"			4	Schild	250	1.000	3	< 2	1
52	Wiese Sportplatz	Geh-/Radweg, asphaltiert	450	2,50	1.125	m ²	120	135.000	5	2 - 5	1
52	Wiese Sportplatz	Installation Brücke			n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	5	2 - 5	1
53	Waldweg Losheimer Bach & Prims	Geh-/Radweg, wassergebunden	1.500	2,50	3.750	m ²	90	337.500	5	2 - 5	1
54	Überlosheim	Anordnung T 30			5	Schild	250	1.250	2	< 2	1
55	Weg Hachenbach Teich	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.100	2,50	2.750	m ²	120	330.000	3	2 - 5	2
56	L 148	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.850	4,25	7.863	m ²	150	1.179.375	5	2 - 5	1

Tab. 7 Maßnahmenübersicht Stadt Wadern – Nunkirchen, Bardenbach

Stadt Wadern			Kosten						Bewertung		
Nr.	Maßnahme	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
			Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
Nunkirchen											
57	Waldweg Saarbrücker Straße	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.100	2,50	2.750	m ²	120	330.000	4	2 - 5	1
58	Feldweg Auschet	Geh-/Radweg, asphaltiert	300	2,50	750	m ²	120	90.000	3	2 - 5	2
58	Feldweg Auschet	Geh-/Radweg, wassergebunden	100	2,50	250	m ²	90	22.500	3	2 - 5	2
58	Feldweg Auschet	Geh-/Radweg, wassergebunden	1.000	2,50	2.500	m ²	90	225.000	3	2 - 5	2
59	B 268	Geh-/Radweg, asphaltiert	300	4,25	1.275	m ²	150	191.250	5	2 - 5	1
59	B 268	Geh-/Radweg, asphaltiert	400	4,25	3.400	m ²	150	510.000	5	2 - 5	1
59	B 268	Geh-/Radweg, asphaltiert	100	2,50	250	m ²	120	30.000	5	2 - 5	1
59	B 268	Schutzstreifen, einseitig	750	1,50	750	lfm	4	3.000	5	2 - 5	1
59	B 268	Installation Querungshilfe			1	Stück	10.000	10.000	5	2 - 5	1
60	Wiesenweg	Geh-/Radweg, wassergebunden	300	2,50	750	m ²	90	67.500	1	> 5	3
61	Wald- und Feldweg	Geh-/Radweg, wassergebunden	900	2,50	2.250	m ²	90	202.500	2	< 2	3
62	Waldweg Golfplatz Süd	Geh-/Radweg, wassergebunden	900	2,50	2.250	m ²	90	202.500	3	2 - 5	2
62	Waldweg Golfplatz Süd	Geh-/Radweg, wassergebunden	650	2,50	1.625	m ²	90	146.250	3	2 - 5	2
63	Waldweg westl. Golfplatz	Geh-/Radweg, wassergebunden	2.300	2,50	5.750	m ²	90	517.500	2	> 5	3
63	Waldweg westl. Golfplatz	Geh-/Radweg, wassergebunden	400	2,50	1.000	m ²	90	90.000	2	> 5	3
64	Wiesenweg Golfplatz & Wildgehege	Geh-/Radweg, wassergebunden	1.950	2,50	4.875	m ²	90	438.750	1	> 5	3
65	Lücknerweg	Geh-/Radweg, wassergebunden	750	2,50	1.875	m ²	90	168.750	2	2 - 5	2
66	Feldweg Münchweiler	Geh-/Radweg, wassergebunden	400	2,50	1.000	m ²	90	90.000	3	2 - 5	2
67	Radweg B 268	Geh-/Radweg, asphaltiert	100	4,25	425	m ²	150	63.750	3	2 - 5	2
67	Radweg B 268	Geh-/Radweg, asphaltiert	350	4,25	1.488	m ²	150	223.125	3	2 - 5	2
67	Radweg B 268	Installation Querungshilfe			1	Stück	10.000	10.000	3	2 - 5	2
68	Feldweg Losheimer Bach	Geh-/Radweg, wassergebunden	1.200	2,50	3.000	m ²	90	270.000	2	> 5	3
69	OD, B 268 (Losheimer Str.)	Schutzstreifen, beidseitig	600	1,50	1.200	lfm	4	4.800	4	< 2	1
70	Im Flürchen	Schutzstreifen, einseitig	600	1,50	600	lfm	4	2.400	5	< 2	1
71	Weiskircher Str.	Schutzstreifen, einseitig	1.000	1,50	1.000	lfm	4	4.000	5	< 2	1
72	Feldweg Gewerbegebiet	Belag sanieren	400	2,50	1.000	m ²	40	40.000	3	2 - 5	2
73	Holzbach	Einsatz Steinquader	75	2,50	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	1	< 2	1
74	Waldweg Nunkirchen - Thailen	Geh-/Radweg, asphaltiert	3.100	2,50	7.750	m ²	120	930.000	5	2 - 5	1
Bardenbach											
75	L 148	Geh-/Radweg, wassergebunden	1.100	4,25	4.675	m ²	150	701.250	4	2 - 5	1
75	L 148	Installation Querungshilfe			1	Stück	10.000	10.000	4	2 - 5	1
76	Büschfelder Str. & Waderner Str.	Schutzstreifen, einseitig	950	1,50	950	lfm	4	3.800	4	< 2	1
76	Büschfelder Str. & Waderner Str.	Geh-/Radweg, asphaltiert	400	4,25	1.700	m ²	120	204.000	4	< 2	1
77	Umgebung Saargummi	Geh-/Radweg, asphaltiert	500	4,25	2.125	m ²	120	255.000	5	< 2	1
77	Umgebung Saargummi	Geh-/Radweg, asphaltiert	300	2,50	750	m ²	120	90.000	5	< 2	1
77	Umgebung Saargummi	Geh-/Radweg, asphaltiert	200	2,50	500	m ²	120	60.000	5	< 2	1
77	Umgebung Saargummi	Installation Brücke			2	Stück	n.b.	n.b.	5	< 2	1
78	Feldweg Sportplatz Bardenbach	Geh-/Radweg, wassergebunden	300	2,50	750	m ²	90	67.500	2	2 - 5	2
79	Feldweg nach Noswendel	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.300	2,50	3.250	m ²	120	390.000	4	2 - 5	1

Tab. 8 Maßnahmenübersicht Stadt Wadern – Noswendel, Dagstuhl

Stadt Wadern				Kosten				Bewertung			
Nr.	Maßnahme	Vorschlag	Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
			Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
Noswendel											
80	Wiesenweg Noswendel - Dagstuhl	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.000	2,50	2.500	m ²	120	300.000	3	2 - 5	2
81	Wege Zentrum Noswendel	Geh-/Radweg, gepflastert	750	1,00	750	m ²	200	150.000	2	2 - 5	2
82	Waldweg Noswendel - L 152	Belag sanieren	1.900	2,50	4.750	m ²	40	190.000	3	2 - 5	2
82	Waldweg Noswendel - L 152	Geh-/Radweg, asphaltiert	200	4,25	850	m ²	150	127.500	3	2 - 5	2
83	Feld- und Waldweg Rtg. Bildchen	Belag sanieren	1.200	2,50	3.000	m ²	40	120.000	5	2 - 5	1
84	Feldweg Deltstraße	Geh-/Radweg, asphaltiert	800	2,50	2.000	m ²	120	240.000	1	> 5	3
85	L 151	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.050	3,75	3.938	m ²	150	590.625	5	2 - 5	1
85	L 151	Installation Querungshilfe			1	Stück	10.000	10.000	5	2 - 5	1
86	L 148 Rtg. Dagstuhl	Geh-/Radweg, asphaltiert	500	4,25	2.125	m ²	120	255.000	5	2 - 5	1
86	L 148 Rtg. Dagstuhl	Gehweg, Radverkehr frei	300		n.b.	m ²	n.b.	n.b.	5	2 - 5	1
86	L 148 Rtg. Dagstuhl	Geh-/Radweg, asphaltiert	150	4,25	638	m ²	120	76.500	5	2 - 5	1
86	L 148 Rtg. Dagstuhl	Installation Querungshilfe			1	Stück	10.000	10.000	5	2 - 5	1
86	L 148 Rtg. Dagstuhl	Geh-/Radweg, asphaltiert	350	2,50	875	m ²	150	131.250	5	2 - 5	1
Dagstuhl											
87	Noswendeler Str.	Geh-/Radweg, asphaltiert	400	3,00	2.400	m ²	120	288.000	5	2 - 5	1
87	Noswendeler Str.	Geh-/Radweg, asphaltiert	300	2,75	1.650	m ²	120	198.000	5	2 - 5	1
87	Noswendeler Str.	Geh-/Radweg, asphaltiert	400	2,50	1.000	m ²	120	120.000	5	2 - 5	1
87	Noswendeler Str.	Installation Querungshilfe			1	Stück	10.000	10.000	5	2 - 5	1
87	Noswendeler Str.	Brückenkappen erweitern			2	Stück	n.b.	n.b.	5	2 - 5	1
88	Verbindungswege Dagstuhl - Bardenbach	Geh-/Radweg, asphaltiert	950	2,50	2.375	m ²	120	285.000	3	2 - 5	2
89	Dagstuhl Wohngebiet Burgstr.	Anordnung T 30			n.b.	Schild	250	n.b.	2	< 2	1
90	Feldweg östl. Gewerbepark	Geh-/Radweg, asphaltiert	800	2,50	2.000	m ²	120	240.000	3	2 - 5	2
91	Im Gewerbepark	Anordnung T 30			3	Schild	250	750	2	< 2	1
91	Im Gewerbepark	Ersatz Umlaufsperr durch Schildermast			1	Stück	250	250	2	< 2	1
91	Im Gewerbepark	Bordsteinabsenkung			1	Stück	800	800	2	< 2	1

Tab. 9 Maßnahmenübersicht Stadt Wadern – Wadern, Wedern

Nr.	Maßnahme	Vorschlag	Stadt Wadern		Kosten				Bewertung		
			Maße		Menge		Kosten		Nutzen (0 - 5)	Zeit Jahre	Priorität (1-3)
			Länge	Breite	Menge	Einheit	€/Einh.	€			
Wadern											
92	Bahnhofstraße & Am Hals	Geh-/Radweg, asphaltiert	600	4,25	5.100	m ²	120	612.000	5	2 - 5	1
92	Bahnhofstraße & Am Hals	Anordnung, Gehweg Radverkehr frei			1	Stück	250	250	5	2 - 5	1
93	Poststraße	Schutzstreifen, beidseitig	200	1,50	400	lfn	4	1.600	5	2 - 5	1
93	Poststraße	Schutzstreifen, einseitig	500	1,50	500	lfn	4	2.000	5	2 - 5	1
94	Kräwigstr.	Schutzstreifen, einseitig	275	1,50	275	lfn	4	1.100	3	< 2	1
95	Gorrwiese & Sinnespfad	Bordsteinabsenkung			1	Stück	800	800	1	< 2	1
95	Gorrwiese & Sinnespfad	Anordnung Verbot für Kraftfahrzeuge			2	Schild	250	500	1	< 2	1
96	Trierer Str.	Schutzstreifen, einseitig	400	1,50	400	lfn	4	1.600	5	< 2	1
97	Am Lottenbruch	Anordnung T 30			2	Schild	250	500	1	< 2	1
98	L 151 (s. Planung LfS)	Geh-/Radweg, asphaltiert	2.500	4,25	10.625	m ²			5	2 - 5	1
98	L 151	Geh-/Radweg, asphaltiert	600	4,25	2.550	m ²	150	382.500	5	2 - 5	1
99	Nordring	Geh-/Radweg, asphaltiert	250	4,25	1.063	m ²	120	127.500	5	< 2	1
99	Nordring	Poller versetzen & Hecke entfernen			n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	5	< 2	1
99	Nordring	Installation Querungshilfe			1	Stück	10000	10.000	5	< 2	1
100	Feldweg Butterbach	Geh-/Radweg, wassergebunden	1.400	2,50	3.500	m ²	90	315.000	2	2 - 5	3
101	Feldweg Wadern Nord	Geh-/Radweg, asphaltiert	1.150	2,50	2.875	m ²	120	345.000	2	2 - 5	3
102	Umfeld Anton-Graf-Schule	Anordnung Fahrradstraße			n.b.	Schild	250	n.b.	4	< 2	1
102	Umfeld Anton-Graf-Schule	Anordnung Verkehrsberuhigter Bereich			1	Schild	250	250	4	< 2	1
102	Umfeld Anton-Graf-Schule	Installation Rampe			n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	4	< 2	1
103	Ortsdurchfahrt (Franz-Haas-Str.)	Geh-/Radweg, asphaltiert	500	3,00	1.500	m ²	120	180.000	5	2 - 5	1
103	Ortsdurchfahrt (Franz-Haas-Str.)	Schutzstreifen, einseitig	500	1,50	500	lfn	4	2.000	5	2 - 5	1
104	Fußweg "Zum Hallenbad"	Gehweg, Radverkehr frei	200	3,00	600	m ²	120	72.000	2	2 - 5	2
105	Wadrill-Wege	Freigabe für den Radverkehr			1	Schild	250	250	5	< 2	1
105	Wadrill-Wege	Geh-/Radweg, gepflastert	100	3,00	300	m ²	200	60.000	5	< 2	1
105	Wadrill-Wege	Bordsteinabsenkung			1	Stück	800	800	5	< 2	1
106	Anbindung Gymnasium	Geh-/Radweg, asphaltiert	400	2,50	1.000	m ²	120	120.000	4	2 - 5	1
106	Anbindung Gymnasium	Geh-/Radweg, asphaltiert	300	3,00	900	m ²	120	108.000	4	2 - 5	1
106	Anbindung Gymnasium	Installation Fahrradrampen			n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	4	2 - 5	1
Wedern											
107	Waldweg Wadern - Wedern	Geh-/Radweg, asphaltiert	900	2,50	2.250	m ²	120	270.000	2	> 5	3
108	Wiesenweg Wadrill & Flohbach	Geh-/Radweg, wassergebunden	1.500	2,50	3.750	m ²	90	337.500	3	2 - 5	2
109	Gehweilerweg	Belag sanieren	400	2,50	1.000	m ²	40	40.000	2	2 - 5	2

3.4 Maßnahmen im Streckennetz

Im Folgenden werden die Vorschläge der Gutachter zu Verbesserungen im Streckennetz anhand von Maßnahmensteckbriefen im Detail beschrieben.

3.4.1 Morscholz

1		Morscholz												
Verbindungswege Bildchen – Dagstuhler Str.														
von					bis					Länge	Breite			
Zum Bildchen, Kläranlage					Dagstuhler Str. OA					300	2,50			
Zum Bildchen, Kindergarten					Dagstuhler Str. 37					100	2,50			
														
Bestand / Situation:														
<ul style="list-style-type: none"> • Trampelpfad: Trasse vorhanden, Breite 1,50 • Belag: matschig • Probleme: kleine Brücke sanierungsbedürftig? • Wiesenweg: keine Trasse vorhanden, Brücke hat Stufen • Belag: teilweise tiefer Sand • Probleme: Eigentumsverhältnisse? 														
Vorschlag / Lösungsansatz:														
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges • wassergebundene Decke • ggf. Sanierung der Brücke • Ausbau des Weges • asphaltierte Decke • Anrampung statt Treppenstufen bei Brücke 														
Nutzen						Zeithorizont			Priorität					
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3			
	x					x			x					

2		Morscholz										
Dagstuhler Str.												
von					bis					Länge		Breite
Dagstuhler Str. OE					Dagstuhler Str. OA					1.100		1,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Die Dagstuhler Str. ist die Ortsdurchfahrt und ist 6,00 m breit. • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht. • Es gibt keine nennenswerte Steigung und zwei etwas engere Kurven. • Es herrscht kein Parkdruck. 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung einseitig, alternierender Schutzstreifen • insgesamt sind 3 Wechsel vorgesehen (Hausnummern 37, 52, 80) • erster Schutzstreifen am südlichen Ortseingang in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs in den Ort hinein 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x				x			x			

3.4.2 Steinberg

3		Steinberg									
Eichenlaubstr. & Wadriller Str.											
von				bis				Länge		Breite	
Eichenlaubstr. OE				Wadriller Str. OA				1.100		1,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • die Eichenlaubstr. ist die Ortsdurchfahrt und ist 6,00 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • die Straße steigt von Süden kommend permanent leicht an • in der Ortsmitte gibt es mehrere kurz aufeinander folgende und schlecht einsehbare Kurven • aufgrund des Einzelhandels wird die Fahrbahn in diesem Abschnitt zudem temporär vom ruhenden Kfz-Verkehr in Anspruch genommen • ansonsten herrscht kein Parkdruck. 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung einseitig, alternierender Schutzsteifen bis Einmündung Auf dem Winterfeld • beginnend am südlichen Ortseingang in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs in den Ort hinein, Wechsel der Seite Höhe Eichenlaubstr. 52 • Geschwindigkeitsbegrenzung auf T 30 von Auf dem Winterfeld bis Ende Eichenlaubstr. • Fortsetzung einseitig, alternierender Schutzstreifen mit Beginn der Wadriller Str. • beginnend am Anfang Wadriller Str. in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs ortsauswärts, Wechsel der Seite Höhe Wadriller Str. 35 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
	x					x			x		

4		Steinberg										
Waldweg nach Waldweiler												
von					bis					Länge		Breite
Friedhof					Gemeindegrenze					2.300		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: teilw. alter Asphalt; teilw. Feldweg mit stabilem Grund, aber mittlerer Körnung • Probleme: asphaltierte Abschnitte stark zerstört 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung der bereits asphaltierten Abschnitte • Asphaltierung der noch nicht asphaltierten Abschnitte 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

5		Steinberg										
Waldweg												
von					bis					Länge		Breite
Eichenlaubhof					Wedern Asphaltanfang					2.000		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: stark belaubt, dadurch rutschig • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: mit stabilem Grund, eigentlich glatt • aber über langen Abschnitt Probleme mit Wasserablauf 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Waldweges mit wassergebundener Decke • auf 2,50 m Breite • Asphaltierung des Feldweges 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

3.4.3 Wadriltal

6		Wadriltal										
Reidelbach												
von				bis				Länge		Breite		
Reidelbach OE				Reidelbach OA								
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> Von der L 365 abzweigend, sind beide Teile der Straße Reidelbach Richtung Nord und Süd bisher nur auf die Höchstgeschwindigkeit innerorts von max. 50 km/h begrenzt 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> Begrenzung beider Straßenteile Nord und Süd der Straße Reidelbach auf 30 km/h 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x			x			x			

7		Wadrilltal										
Feldweg nach Wadrill												
von					bis					Länge		Breite
asphaltierter Querweg					Seelbach					400		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: teilweise asphaltiert, ein Abschnitt des Feldweges mit mittlerer Körnung • teilweise Probleme mit Wasserablauf 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung des Feldwegabschnittes • ggf. Verrohrung des Wasserablaufes 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x				x				x		

8		Wadrilltal										
Seelbachstr.												
von					bis					Länge		Breite
OE					Hochwaldstr.					150		4,00
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Straße asphaltiert, aber starke Belagsschäden • am Ortsausgang Rinne quer zur Fahrbahn • Geschwindigkeit nicht auf T 30 begrenzt 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung des Belages • Verrohrung des Wasserablaufes als Ersatz für Rinne • Begrenzung auf T 30 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x				x				x		

9		Wadrilltal										
Hochwaldstr.												
von					bis					Länge		Breite
OE					Hermeskeiler Str.					850		1,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Hochwaldstr. ist Teil einer von zwei Ortsdurchfahrten und ist zwischen 6,00 m und 7,00 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • es gibt eine etwas stärkere Steigung von der Mühlenstr. bis zur Kurve • es gibt eine rechtwinklige Kurve • es herrscht kein Parkdruck 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung einseitig, alternierender Schutzstreifen • insgesamt ist 1 Wechsel an der Hausnummer 31 vorgesehen • der erste Schutzstreifen wird von der Mühlenstr. bis um die Kurve herum vorgesehen 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x					x			x			

10		Wadrilltal										
Hermeskeiler Str. & Hunsrückstr.												
von					bis					Länge		Breite
OE Wadrill					OA Gehweiler					1.800		1,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Hermeskeiler Str. und Hunsrückstr. bilden die Nord-Süd-Ortsdurchfahrt und sind zwischen 6,00 m und 7,00 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • Nennenswerte Steigungen sind nicht vorhanden • Es gibt nur eine leichte, nicht ganz einsehbare Kurve • es herrscht kein Parkdruck 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung einseitig, alternierender Schutzstreifen • insgesamt sind 5 Wechsel vorgesehen: an den Hausnummer 37, 21 Hermeskeiler Str., kurz vor dem Abzweig Kirchstraße, am Ortsausgang Wadrill (kurze Unterbrechung des Schutzstreifens bis zum OE Gehweiler) sowie der Hunsrucker Str. 30. • der erste Schutzstreifen wird am nördlichen Ortseingang Wadrills in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs in den Ort hinein markiert 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x					x			x			

11		Wadrilltal										
Waldweg zur Grimburg (Grimburger Str.)												
von				bis					Länge		Breite	
OA Wadrill				L 150					1.400		2,50	
L 150				Gemarkungsgrenze					300		2,50	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: teilweise asphaltiert, leicht schadhaf • nördlicher Teil wassergebunden, von Brücke zur Straße lediglich Trampelpfad • Brücke hat nur Stufen und ist zu schmal 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • vom Ortsausgang bis Einmündung auf L 150 durchgehend asphaltieren • nördlichen Abschnitt Belag wassergebunden verbessern • Brücke verbreitern (2,50 m) • Treppenstufen durch Rampen ersetzen 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

12		Wadrilltal									
Waldweg nach Grimburg (In d. Hohlgaß)											
von				bis				Länge		Breite	
OE Wadrill				Gemarkungsgrenze				1.950		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Feld- und Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: wassergebunden, fester Untergrund, feine Körnung; nördlicher Teil asphaltiert • teilweise leichte Nässeprobleme • keine soziale Kontrolle • gegenüber Maßnahme 11 etwas länger, mehr Höhenmeter und weniger Strecke bereits asphaltiert 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • schlechtere Wegeabschnitte aufbessern • vollständige Asphaltierung des Weges hintenanstellen, Maßnahme 11 bevorzugen 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
			x					x			x

13		Wadrilltal										
Sitzerather Str.												
von					Bis					Länge		Breite
OE					Schlimmfelderstraße					700		1,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Sitzerather Str. ist Teil einer von zwei Ortsdurchfahrten und ist zwischen 6,00 m und 6,50 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • die Straße steigt Richtung Ortsausgang kontinuierlich an • es gibt drei langgezogene Kurven und im unteren Teil einen rechtwinkligen, nicht einsehbaren Knick • es herrscht kein Parkdruck. 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung einseitig, alternierender Schutzstreifen • insgesamt ist 1 Wechsel vorgesehen: an der Hausnummer 42. • der erste Schutzstreifen wird am Ortseingang in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs in den Ort hinein markiert 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x				x			x			

14		Wadriltal									
Fußwege im Ort											
von			bis			Länge		Breite			
Talstr.			Kirchstr.			450		2,50			
											
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> im Zentrum gelangt man über zwei Wege von der Kirchstraße zum Sportplatz und zur Wadriltalhalle, auf dem Weg daneben steht eine unnötige Umlaufsperr zur Hermeskeiler Str. ist die Passage einer Umlaufsperr mit dem Rad fast unmöglich, dies gilt auch für Kinderwagen, Rollis und Rollatoren im Park an der Wadrill gibt es weitere Umlaufsperrn die Wege sind teilweise nur Trampelpfade 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> ersatzlose Entfernung der Umlaufsperrn an der Halle und im Grünstreifen und an der Brücke Umlaufsperr an Hermeskeiler Str. weiter auseinandersetzen Ausbau der Trampelpfade mit wassergebundener Decke und Ausweisung 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		

15		Wadrilltal									
Feldweg Dörrbach											
von				bis				Länge		Breite	
Hermeskeiler Str.				Sitzerather Str.				950		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: zweispurige Platten • mäßig gut befahrbar, weil permanente Konzentration auf das Spurhalten nötig • relativ geringe Erschließungsfunktion für Wadrill, von Süden her (Gehweiler) nach Sitzerath ist nachfolgende Maßnahme 16, durch den Wald hindurch direkter, und alternativ zur L 365 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung des Weges auf kompletter Breite und Länge • Maßnahme nachgeordnet zu Maßnahme 16 durchführen 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
				x				x			x

16		Wadrilltal										
Waldweg östlich Dörrbach												
von				bis					Länge		Breite	
Zum Wandermichel				Gemarkungsgrenze					2.350		2,50	
Gemarkungsgrenze				L 365					500		2,50	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: Untergrund größtenteils fest, teilweise gröbere Körnung • stärker ausgefahrene Spuren mit Grünbewuchs dazwischen • von Gehweiler aus die direktere Verbindung nach Sitzerath mit geringem Straßenanteil • von Kostenbach aus direkte Verbindung nach Sitzerath 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung des Belages auf 2,50 m Breite • wassergebundene Decke, weil in Landschaftsschutzgebiet befindlich 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

3.4.4 Löstertal

17		Löstertal										
Waldweg nach Sitzerath												
von					bis					Länge		Breite
Lohbachstraße Tennisplatz					Landesgrenze					1.700		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: Untergrund größtenteils fest, Körnung zu grob • stärker ausgefahrene Spuren mit Kiesansammlung dazwischen • abschnittsweise Baustellenschäden • wesentlich kürzere Strecke für den Radverkehr nach Sitzerath (3,6 km gegenüber 7,9 km mit Pkw über L 149) 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung des Weges auf 2,50 m Breite trotz Landschaftsschutzgebietes, da sehr attraktive Verbindung gegenüber Pkw-Route • aufgrund der Höhenlage sollte Schneeräumung im Winter möglich sein 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x						x		x			

18		Löstertal										
Waldweg												
von					bis					Länge		Breite
L 149					Gemarkungsgrenze					900		2,50
Gemarkungsgrenze					L 365					600		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: Untergrund fest • teilweise zu stark ausgeprägte Spuren • teilweise zu grobe Körnung • gute Anbindung des Industriestandorts westl. Nonnweiler 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung des Weges auf 2,50 m Breite trotz Landschaftsschutzgebietes • aufgrund der Höhenlage sollte Schneeräumung im Winter möglich sein, da Beschäftigte des Industriestandort ganzjährig zur Arbeit müssen 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

19		Löstertal										
Waldweg Nonnweiler												
von					bis					Länge		Breite
L 149					Gemarkungsgrenze					900		2,50
Gemarkungsgrenze					A 1					2.700		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: Untergrund fest, Körnung fein • Ausgefahrene Spuren weniger störend, da Mittelstreifen gut befahrbar • teilweise zu tiefe Spuren • attraktive Alternative zur L 149 nach Nonnweiler 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • abschnittsweise Belag sanieren • wassergebundene Decke 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

20		Löstertal										
Feldweg Bruder Klaus Kapelle												
von					bis					Länge		Breite
Zum Wandermichel					Höhenstr. (Kostenbach)					2.000		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: teilweise matschig • von Buweiler kann man den etwas weiter südlich gelegenen, bereits asphaltierten Weg nach Gehweiler nehmen, der bisher jedoch nicht für den Radverkehr freigegeben ist 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Belages in wassergebundener Form • bei Schnee kann südliche Alternative genutzt werden • Freigabe des Weges Buweiler – Gehweiler für den Radverkehr 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

21		Löstertal										
Nonnweiler Str.												
von					bis					Länge		Breite
OE					T 30					100		1,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Nonnweiler Str. ist eine Ortsdurchfahrt und ist 6,50 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • die Steigung ist sehr moderat, Kurven gibt es nicht • es herrscht kein Parkdruck 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung eines einseitigen Schutzstreifens • der Schutzstreifen wird als "Lückenschluss" vom Ortseingang in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs in den Ort hinein bis zum T 30-Abschnitt markiert 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x				x			x			

22		Löstertal										
Waldweg nach Kastel												
von					bis					Länge		Breite
Im Buchenfeld					L 329 (Kastel)					1.450		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Feld- und Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: matschig, teilweise grobe Körnung • größere Schlaglöcher mit Pfützenbildung • wesentlich kürzere Strecke für den Radverkehr von Kostenbach nach Kastel (2,9 km gegenüber 4,6 km mit Pkw über L 329) 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung des Weges auf 2,50 m Breite, Weg liegt nur entlang der Grenze des Landschaftsschutzgebietes • aufgrund der Höhenlage sollte Schneeräumung im Winter möglich sein, da Beschäftigte des Industriestandort ganzjährig zur Arbeit müssen 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x						x		x			

23		Löstertal									
Waldweg zum Brudermordkreuz											
von				bis				Länge		Breite	
In den Spitzen				Waldweg Brudermordkreuz				800		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Feld- und Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: Untergrund fest, feine Körnung • mündet im weiteren Verlauf in Weg der Maßnahme 22 ein • gute Alternative zur L 329 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung des Weges als Alltagsroute in den Nachbarort 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
	x						x		x		

24		Löstertal									
Waldweg nach Kastel											
von				bis				Länge		Breite	
L 329				Buweilerstr.				1.400		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Feld- und Waldweg: Trasse vorhanden, teilweise 2-spurig gepflastert • Belag: Feldweg Untergrund fest, Körnung mittel • Wasserläufe queren • im späteren Verlauf durch Holzfällarbeiten Weg stark ramponiert und unpassierbar • anfangs Nutzung der L 329 notwendig, Ausbau hier nur mit hohem Aufwand möglich (Wald und Böschung) 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges durch Asphaltierung und Verrohrung der Wasserläufe • Strecke in Maßnahme 23 klar zu bevorzugen 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
			x					x			x

25		Löstertal										
Nebenstraßen Buweiler												
von				bis					Länge		Breite	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> in Buweiler sind bisher nur wenige Nebenstraßen auf T 30 begrenzt 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> alle weiteren Straßen abgesehen von den Ortsdurchfahrten Löstertal Str. und Kasteler Str. auf T 30 begrenzen bei der Straße / dem Weg zwischen Zum Dorfplatz und Am Riesberg oberhalb von Kita, Jugendclub, Löstertalhalle und Spielplatz sollte von Süden kommend das VZ 250 „Verbot Fahrzeuge aller Art“ durch ein VZ 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ ersetzt werden, während nördlich, von Am Riesberg kommend, die Geschwindigkeit auf 10 km/h beschränkt werden sollte der Verbindungsweg vom nördlichen Ende Am Riesberg und der Löstertalstr. sollte als Gehweg, Radverkehr frei ausgewiesen werden, perspektivisch auf 2,50 m verbreitern und als gemeinsamen Geh- und Radweg ausweisen 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x				x			x			

26		Löstertal										
Löstertalstr.												
von					bis					Länge		Breite
Hubertusstr.					OA					1.300		1,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Löstertalstr. ist eine Ortsdurchfahrt und ist zwischen 6,00 m und 7,00 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • stärkere Steigungen und enge Kurven gibt es auch nicht • es herrscht kein Parkdruck 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung einseitig, alternierender Schutzstreifen • insgesamt sind 2 Wechsel vorgesehen: an den Hausnummern 40 und 69 • der erste Schutzstreifen wird am südwestlichen Ortseingang in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs in den Ort hinein markiert 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x					x			x			

27		Löstertal										
Kasteler Str.												
von						bis			Länge		Breite	
Löstertalstr.						OA			250		1,50	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Kasteler Str. ist eine Ortsdurchfahrt und ist 6,00 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • die Steigungen setzt sich bis zum Ortsausgang und fort, Kurven gibt es keine • es herrscht kein Parkdruck 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung eines einseitigen Schutzsteifens bergauf • aufgrund der kurzen Strecke kein Seitenwechsel 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x				x			x			

28		Löstertal									
L 149 oder Feldweg											
von				bis				Länge		Breite	
Wadern				Buweiler				2.900		4,25	
L 150				L 149				1.400		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • L 149 Wadern – Löstertal ohne Radweg • höhere Verkehrsbelastung (DTV = 6.400) • hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs • alternativlose Strecke, weil über Rathen viele Kurven und uneinsichtige Abschnitte • Feld- und Waldweg zur L 150: Trasse vorhanden, nur anfangs asphaltiert • der Weg selbst ist relativ geradlinig, jedoch sind die Anschlüsse auf beiden Seiten durch mehrere Versatzstücke recht umwegig, einzig für Kostenbach eine gute Alternative zur L 149 nach Wadern 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs zwischen Wadern und Buweiler entlang der L 149 (2,50 m Breite + 1,75 m Sicherheitstrennstreifen) • klare Priorität gegenüber Feldweg, da Buweiler und Kastel mit angeschlossen werden • keine vollwertige Alternative wäre die Asphaltierung des Weges, da Buweiler und Kastel nicht angeschlossen • geringere Priorität für den Weg, da insgesamt umwegige Führung durch die Anschlüsse, evtl. später zusätzlich 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
	x						x		x		x

29		Löstertal										
Rathen komplett												
von					bis					Länge		Breite
Ortsdurchfahrt												
Nebenstraßen												
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Nebenstraßen in Rathen sind fast alle relativ kurz • es gilt in ganz Rathen bisher die allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts auf T 50 • auch die Nebenstraße sind nicht auf T 30 begrenzt • die Ortsdurchfahrt ist so schmal, dass kein Schutzstreifen markiert werden kann und sich selbst zwei Pkw sich beim Entgegenkommen sehr vorsichtig passieren müssen • für den Radverkehr sind die schlechten Sichtbeziehungen durch die vielen Kurven, leichten Höhenversätze und einige fast bis an die Fahrbahn stehenden Häuser sehr gefährlich • der Belag der Straße ist zudem schadhaf 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung des kompletten Ortsteils Rathen als T 30-Zone 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x				x			x			

3.4.5 Lockweiler

30		Lockweiler										
OD Nuhweiler												
von					bis					Länge		Breite
										200		
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Ortsdurchfahrt ist die einzige Straße des Ortes, insgesamt 200 m lang und eine Sackgasse für den öffentlichen Kfz-Verkehr • es gibt keine Radverkehrsanlage • die Sicht ist teilweise leicht eingeschränkt 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x			x			x			

31		Lockweiler										
Waldweg nach Kastel												
von					bis					Länge		Breite
Nuhweiler					Gemarkungsgrenze					2.900		2,50
Gemarkungsgrenze					Buweiler Str.					600		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: teilweise matschig, Körnung im Mittelstreifen grob • für Radverkehr gute und direkte Verbindung von Lockweiler und Krettnich nach Kastel 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges • auf 2,50 m Breite • mit wassergebundener Decke 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

32		Lockweiler									
Feldweg nördlich Lockweiler											
von				bis				Länge		Breite	
Züscherwaldstr.				Steinkreuzweg				1.000		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Feldweg: Trasse vorhanden, 2-spurige Pflasterung • viel Laub, Seitenräume aufgewühlt und nicht befahrbar • nur sehr bedingt nördliche Alternative zur Ortsdurchfahrt, weil deutlicher Umweg 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges • auf 2,50 m Breite • mit asphaltierter Decke 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
				x				x			x

33		Lockweiler										
Waldweg nach Rathen												
von					bis					Länge		Breite
Steinkreuzweg OE					Waldweg nach Rathen					1.300		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: teilweise fester Grund, kaum Kies • teilweise sehr grobe Körnung und Matsch im Seitenraum • stößt im weiteren Verlauf auf Maßnahme 34 • mit M 34 zusammen direkte Verbindung nach Rathen und weiter ins Löstertal, halbiert die stattdessen zu nutzende Kfz-Strecke (3 km statt 5,9 km bis Rathen) 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges • auf 2,50 m Breite • mit wassergebundener Decke 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

34		Lockweiler									
Waldweg nach Rathen											
von				bis				Länge		Breite	
Konrad-Zuse-Str.				Straße nach Rathen				1.900		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: wechselnd, grobe Körnung • große Schlaglöcher • direkte Verbindung nach Rathen und weiter ins Löstertal • spart nicht nur 50% der Kfz-Strecke (3 km statt 4,5 km bis Rathen) • erspart auch die Passage des Gewerbeparks • Richtung Süden wird Verbindung nach Bardenbach und Büschfeld fortgesetzt 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges • auf 2,50 m Breite • mit asphaltierter Decke 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
	x						x		x		

35	Lockweiler		
Schlossstraße			
von	bis	Länge	Breite
Konrad-Zuse-Str.	Zur alten Burg		
			
			
Bestand / Situation:			
<ul style="list-style-type: none"> • die Ortslage Lockweiler beginnt auf der westlichen Seite der Kreuzung der L 148 mit der Konrad-Zuse-Str., die Kreuzung selbst liegt daher bereits innerorts, dies gilt für die komplette Schlossstraße, die optische und intuitive Wahrnehmung entspricht jedoch eher einer Strecke außerorts, durch den breiten Straßenraum und die relativ geradlinige Führung können hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, die dennoch vorhandenen leichten Kurven schränken die Sicht ein, die Verkehrsbelastung dürfte zwischen 4.000 und 8.000 Kfz am Tag liegen, eine eigene Zählstelle gibt es nicht; die Konrad-Zuse-Str. ist für den Durchgangsverkehr gesperrt und eine wichtige Verbindung für den Radverkehr Rtg. Norden, gleiches gilt für die gegenüber anschließende Buttlicher Str. Richtung Süden; aufgrund der entfallenen Einfahrmöglichkeit in die Konrad-Zuse-Str. ist der nördliche Teil der Kreuzung überdimensioniert und der freie Abbieger überflüssig, die Radwegführung ist zudem stark umwegig • der südliche Seitenstreifen bis zum Abzweig des Industriegeländes ist als benutzungspflichtiger Geh- und Radweg ausgewiesen, aber am westlichen Ende zu schmal, es fehlt zudem der Sicherheitstrennstreifen 			

- entlang des Industriegeländes ist der Weg 2,00 m breit und hat einen gepflasterten Sicherheitstrennstreifen von 1,00 m
- am östlichen Ende sind es 3,00 m Breite ohne Sicherheitstrennstreifen bis über die Walther-Nothelfer-Str., mit Beginn der Bushaltestelle wird der Seitenstreifen in einen baulichen Gehweg überführt, die Radverkehrsführung endet dort
- der nördliche Teil bis zum Beginn des abgesetzten Geh- und Radweges auf Höhe H.Nr. 1 ist mit 2,00 m zu schmal, es fehlt auch hier der Sicherheitstrennstreifen, Höhe H.Nr. 3 stehen 3,00 m zur Verfügung, hier ist jedoch auch kein Sicherheitstrennstreifen markiert
- zwischen H.Nr. 3 und Anfang des abgesetzten Weges ist der Weg mit 2,00 m ohne Sicherheitstrennstreifen zu schmal
- im weiteren Verlauf führt die Verbindung ungesichert über einen Parkplatz und endet ebenfalls ungesichert knapp 50 m vor der Bebauung

Vorschlag / Lösungsansatz:

- Entfernung des freien Rechtsabbiegers
- Installation einer Querungshilfe über den östlichen Arm der L 148
- südlichen Seitenstreifen bis Einmündung Industriegelände auf 2,50 m zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen verbreitern und weiterhin als gemeinsamen Geh- und Radweg ausweisen
- Abschnitt entlang Industriegelände kann so verbleiben, bei höherem Radverkehrsaufkommen Weg auf 2,50 m in den äußeren Seitenraum hinein verbreitern
- Querungshilfe zum Parkplatz regelkonform ausbauen, Poller und Geländer durch Schild ersetzen, Passage zum Parkplatz verbreitern
- von Walther-Nothelfer-Str. bis Einmündung Radweg Nordseite Sicherheitstrennstreifen auf Seitenstreifen markieren
- ab Einmündung Radweg Nordseite mit neuer Querungshilfe Führung des Radwegs mittels Schutzstreifen auf Fahrbahn, bestehender Seitenstreifen zu Bordsteinweg umbauen, der an der Bushaltestelle an bestehenden Bordsteinweg anschließt
- nördlichen Radweg kurz vor Bebauung kappen und direkt an die Kreuzung ziehen, dort mit markierter Furt weiter Richtung Westen über Kreuzung ziehen (dort Fortsetzung auf neuem straßenbegleitendem Weg (s. M 88)), dadurch
- entlang H.Nr. 1 als Engstelle beschildern
- entlang H.Nr. 3 Sicherheitstrennstreifen (0,50 m) markieren
- ab H.Nr. 3 bis Absetzung des Weges hinter die Bäume auf 3,00 m inkl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen verbreitern
- abgesetzten Weg bis Parkplatz und weiter bis Ende Schlosstr. auf 2,50 m verbreitern (kann nachrangig erfolgen, da mit 2,00 m bereits gut befahrbar)
- über den Parkplatz Radweg rot einfärben und Piktogramme aufbringen
- am Ende bei Einmündung auf die Schlosstraße Querungshilfe installieren
- von Bebauung aus ortsauwärts bis neuer Querungshilfe Schutzstreifen markieren

Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x						x	x		x		

36		Lockweiler			
Primsstr. & Sporwaldstr.					
von		bis		Länge	Breite
Zur Alten Burg		Primsstraße H.Nr. 9		100	1,50
Primsstraße H.Nr. 9		Beginn T 30 (westl.)		150	1,50
Ende T 30 (westl.)		Beginn T 30 (östl.)		300	
Ende T 30 (östl.)		OA Lockweiler		400	1,50



Bestand / Situation:

- Primsstr. und Sporwaldstr. bilden die Ortsdurchfahrt Lockweilers und ist 6,00 m breit
- Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht
- Es sind keine relevanten Steigungen vorhanden
- Jedoch schlängeln sich beide Straßen mit mehreren Kurven durch den Ort, was die Sichtbeziehungen an vielen Stellen erheblich einschränkt
- zwei Abschnitte sind auf T 30 begrenzt
- es herrscht geringer Parkdruck

Vorschlag / Lösungsansatz:

- östlicher Ortseingang bis Sporwaldstr. 84: einseitiger Schutzstreifen in Fahrtrichtung Dagstuhl
- Verbindung des westlichen und östlichen T-30-Bereiches nach der neuen StVO § 45 Abs. 9 Nr. 4; wenn nicht genehmigt, Markierung einseitiger Schutzstreifen nördl. Seite
- Primsstraße 19 bis 9: einseitiger Schutzstreifen in Fahrtrichtung Dagstuhl
- Primsstraße 9 bis Abzweig Zur alten Burg und weiter bis neue Querung: beidseitige Schutzstreifen

Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x						x			x		

37		Lockweiler	
Saarlandradweg			
von		bis	
Zur Alten Burg		Mühlfelder Str.	
		Länge	Breite
		1.950	2,50
			
			
<p>Bestand / Situation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Saarlandradweg verläuft in der Gemarkung Lockweiler südlich der Ortsdurchfahrt • Belag: Untergrund fest, Körnung fein und gleichmäßig, gut zu befahren • an Einmündung des Weinweges ist dessen Vorfahrt zu achten, wobei das Schild von Westen kommend extrem spät bis gar nicht zu sehen ist • die von der Ortsdurchfahrt zuführenden Wege sind nicht ausgebaute Feldwege sowie Trampelpfade und nicht für den Radverkehr tauglich 			

Vorschlag / Lösungsansatz:

- Änderung der Vorfahrt zugunsten des Radweges gegenüber dem Weinweg
- Markierung von „Querschwellen“ vor Kreuzung mit Weinweg sowie Beschilderung der Vorfahrt des Radverkehrs
- Rückschneiden des Gebüsches, um Einsehbarkeit der Kreuzung herzustellen

Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
			x			x			x		

38		Lockweiler									
Waldweg südl. Lockweiler											
von				bis				Länge		Breite	
Haanweiherbach				Zickelbachstr.				1.900		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: stärker ausgefahrene Spuren • Mittelspur schlecht befahrbare Grasnarbe • Strecke verläuft entlang Landschaftsschutzgebiet • Verbindungsfunktion gering, hauptsächlich Mühlfeld – Krettnich - Büschfeld 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges • auf 2,50 m Breite • mit wassergebundener Decke 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
				x				x			x

39		Lockweiler										
Waldweg Mohrgraben												
von					bis					Länge		Breite
Haanweiherbach					Altland					1.550		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse nur begrenzt vorhanden • Belag: teilweise fest, teilweise stark mit Laub belegt • Schranke • geringe Verbindungsfunktion, spart einige Meter Straße nach Altland 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges • auf 2,50 m Breite • mit wassergebundener Decke • Gewährleistung passierbarer Schranke für den Radverkehr 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
				x				x			x	

3.4.6 Krettnich

40		Krettnich										
Mühlfelder Str.												
von					bis					Länge		Breite
Mittelbachweg					Mühlfelder Str. OA					900		1,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Mühlfelder Str. ist eine Ortsdurchfahrt und ist zwischen 6,50 m und 8,00 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • Steigungen gibt es keine, aber drei Kurven • es herrscht kein Parkdruck 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung einseitiger Schutzstreifen von Mühlfeld in den Ort hineinkommend • Markierung beidseitiger Schutzstreifen von der Lindenbergstr. Bis zum Mittelbachweg 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x				x			x			

41		Krettnich										
Hirschbachstr.												
von					bis					Länge		Breite
komplett												
												
<p>Bestand / Situation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Hirschbachstr. besteht aus zwei Ästen mit jeweils rund 250 m Länge • beide Äste enden am Ortsausgang • es gilt die allgemeingültige Höchstgeschwindigkeit T 50 												
<p>Vorschlag / Lösungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Begrenzung der Geschwindigkeit auf T 30 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x			x			x			

42		Krettnich									
Grenzweg											
von				bis				Länge		Breite	
Mühlfeld				Gemarkungsgrenze				1.500		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: weicher Waldweg, matschig, stark mit Laub bedeckt • Probleme mit Wasserablauf in längeren Abschnitten • für Krettnich ist die Erschließungsfunktion gering • für die Nachbarkommune gehört der Abschnitt zu einer längeren Verbindung von Limbach nach Primstal • die Strecke liegt komplett im Landschaftsschutzgebiet • in beide Richtungen sind die Anschlüsse bereits auf längeren Strecken asphaltiert und gut befahrbar (eine Seite auch Landschaftsschutzgebiet) 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges mit asphaltierter Decke auf 2,50 m Breite • die Strecke liegt am Südrand der Stadt Wadern und des Ortsteils Krettnich 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
		x					x			x	

43		Krettnich									
Waldweg Messbachweg											
von				bis				Länge		Breite	
Ende Asphaltstrecke				Gemarkungsgrenze				1.400		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden, aber stark ausgefahren • Belag: matschig, Körnung teilweise grob mit Anhäufung auf Mittelstreifen • Probleme mit Wasserablauf in längeren Abschnitten • die Strecke ist eine hervorragende Abkürzung gegenüber dem Kfz-Verkehr (4,1 km statt 9,1 km nach Überroth-Niederhofen) 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite mit asphaltierter Decke 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
		x					x			x	

3.4.7 Büschfeld

44		Büschfeld										
Waldweg Mettenbornbach												
von				bis					Länge		Breite	
L 333				Vogelsbüsch					2.600		2,50	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: fest, teilweise grobe Körnung und stark belaubt • Teilweise im Landschaftsschutzgebiet 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite mit asphaltierter Decke • gute Verbindung von Lockweiler nach Limbach und der dort westlichen Industrieansiedlung 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

45		Büschfeld										
Waldweg nach Limbach Nord												
von					bis					Länge		Breite
L 333					Zum Harsbach					1.350		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: fest, grobe Körnung auf Mittelstreifen • teilweise leichte Probleme mit Feuchtigkeitsschäden • Strecke liegt außerhalb der Stadt Wadern, ist aber alternative Verbindung nach Limbach (erspart die L 145) 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung des Belages mit wassergebundener Decke 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
				x				x			x	

46		Büschfeld										
alte Bahntrasse												
von					bis					Länge		Breite
L 145					Werkstraße					2.750		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • von Limbach bis Büschfeld verläuft ein Teil einer alten Bahntrasse • die Trasse selbst ist noch vollständig erhalten • die Strecke von Limbach (L 145) bis zur Straße In der Au in Büschfeld ist stark zugewuchert • von der Au bis zur Prims ist die Trasse frei • ab der Prims führt sie als Waldweg an Bardenbach vorbei weiter mit Anschlüssen nach Lockweiler, Dagstuhl und Wadern 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Trasse von der L 145 bis nach Büschfeld (In der Au) 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x							x		x			

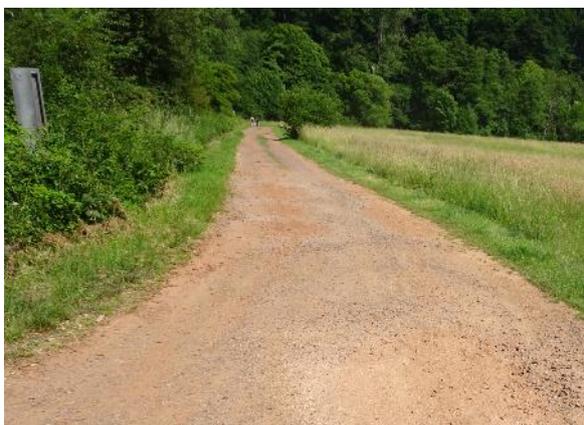
47		Büschfeld									
OD, Limbacher Str. & Eisenbahnstr.											
von				bis				Länge		Breite	
OE Süd				Limbacher Str. 10				400		1,50	
Limbacher Str. 10				OA Nord				1.100		1,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • die Limbacher Str. und Eisenbahnstr. bilden eine Ortsdurchfahrt und sind zwischen 6,50 m und 7,50 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • keine Steigungen • mehrere Kurven, teilweise schlecht einsehbar • es herrscht kein Parkdruck 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung beidseitiger Schutzsteifen: südl. Ortseingang bis Limbacher Str. 10 • anschließend Markierung einseitig, alternierender Schutzsteifen • insgesamt sind 3 Wechsel vorgesehen: an den Hausnummern Limbacher Str. 2, Eisenbahnstr. 5 und der Haltestelle Saar-Gummi-Werke • der erste einseitige Schutzstreifen, welcher unmittelbar an die beidseitigen Schutzstreifen anknüpft, wird in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs in den Ort hinein markiert • diese Maßnahme gewinnt durch die deutlich längere Realisierungszeit für M 46 (Bahntrassen-Radweg) an Bedeutung 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x						x			x		

48		Büschfeld										
Waldweg Bardenbach												
von					bis					Länge		Breite
Fasanenweg					Zahlweg					700		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • zweispurig gepflasterter Feldweg • direkte Verbindung vom westlichen Bardenbach (Allenberg) ins Zentrum von Büschfeld (1,5 km gegenüber 2,5 km über die Hauptstraße) 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung des Weges auf kompletter Länge 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

49		Büschfeld										
Nunkircher Str.												
von					bis					Länge		Breite
Limbacher Str.					Hirtenwies					350		1,50
												
<p>Bestand / Situation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Nunkircher Str. ist 6,50 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • Steigungen gibt es keine • der Abschnitt besteht aus einer langgezogenen Kurve • es herrscht kein Parkdruck 												
<p>Vorschlag / Lösungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Markierung eines einseitigen Schutzsteifens vom Abzweig Hirtenwies bis zur Limbacher Str. auf der südlichen Fahrbahnseite 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x					x			x			

50		Büschfeld										
Hirtenwies und Im Lih												
von					bis					Länge		Breite
Nunkircher Str.					Südliches Ortsende							
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Hirtenwies ist eine kleine Abkürzung und ist eine Alternative zu einem Teil der Ortsdurchfahrt (Nunkircher Str.) • zusammen mit der Straße Im Lih bildet die Hirtenwies ein Wohngebiet und die Anbindung des Sportplatzes; der Belag ist teilweise schadhaft • eine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt es derzeit nicht, 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzung auf T 30 im nördlichen Teil der Hirtenwies und des östlichen Astes der Straße Im Lih am Sportplatz vorbei bis zum südlichen Ortsende 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x				x			x			

51		Büschfeld										
Hirtenwies und Im Lih												
von					bis					Länge		Breite
Im Lih					Nunkircher Str.					30		2,50
Nunkircher Str.					Im Lih							
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • für den südlichen Teil der Hirtenwies und die Queräste der Straße Im Lih gibt es noch keine Geschwindigkeitsbegrenzung über die allg. zulässige Höchstgeschwindigkeit hinaus • die anstehende Hecke wuchert in den Weg am Ende der Hirtenwies zur Nunkircher Str. hinein • der Wegeanschluss der Straße Im Lih an die Nunkircher Straße ist etwas zu schmal und schlecht einsehbar, die Bordsteinkante bremst den Radverkehr beim Verlassen der Fahrbahn 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung der Straßenabschnitte als verkehrsberuhigte Bereiche • Rückschnitt der Hecke (Hirtenwies) • Verbreiterung des Verbindungsweges Im Lih – Nunkircher Str. auf 3,00 m soweit möglich und Installation eines Verkehrsspiegels, Absenkung des Bordsteins auf Null • Signalisierung des querenden Radverkehrs in der Nunkircher Straße an den Einmündungen der beiden Wege (Schild Achtung „Radverkehr kreuzt“ und Fahrradpiktogrammen mit Querpfeilen auf Fahrbahn) 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x				x			x			

52						Büschfeld					
Wiese Sportplatz											
von						bis			Länge		Breite
Ende Asphaltweg Sportplatz						L 333			450		2,50
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • ein bereits asphaltierter Weg führt, am Sportplatz vorbei, bis zum südlichen Ortsende • am Ortsende schließt sich ein Feldweg quer in Richtung Prims an, der an der Prims abknickt und noch einige Meter Richtung Süden weiterführt • der Belag des Weges ist wassergebunden, der Untergrund fest, teilweise grobe Körnung • es fehlt eine Brücke vom Ende des Weges oder vorher über die Prims • dadurch könnte der geplante Bahntrassenradweg erreicht werden, wodurch eine sehr gute Verbindung von Nunkirchen, Überlosheim sowie dem südlichen Büschfeld in Richtung Limbach entstehen würde, bei der die Ortsdurchfahrt Büschfeld komplett ausgespart werden könnte 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des bestehenden Feldweges mit asphaltierter Decke • Bau einer Geh- und Radwegbrücke über die Prims als Anschluss an den Bahntrassenradweg • die Brücke ist auch ohne Bahntrassenradweg sinnvoll, weil die Abkürzung und die Vermeidung der OD trotzdem gegeben sind 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x							x		x		

53		Büschfeld										
Waldweg Losheimer Bach & Prims												
von					bis					Länge		Breite
Überlosheim					L 333					1.500		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> für die vorgenannte Verbindung von Nunkirchen mit einer neuen Brücke gibt es bereits eine Alternative entlang des Losheimer Baches, die derzeit jedoch nicht genutzt wird von Überlosheim würde sich der Weg nach Limbach und dessen Industrieansiedlung von aktuell 4,5 km auf 2,0 km reduzieren und es gäbe dabei bis kurz vorm Werk keinen Kontakt zum Kfz-Verkehr von, Nunkirchen würde sogar 3 km sparen, in Minuten sind das mit einem Pedelec von 15 auf 6 bzw. 20 auf 10. der Waldweg hat nur eine bedingt nutzbare Trasse und ist zu schmal (rund 1,00 m) Belag: matschig, mit Laub besetzt umstürzende Bäume werden aktuell nicht geräumt die Strecke liegt komplett im Naturschutzgebiet 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite mit wassergebundener Decke räumen umgestürzter Bäume 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x							x		x			

54		Büschfeld									
Überlosheim											
von				bis				Länge		Breite	
komplett											
											
<p>Bestand / Situation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überlosheim besteht aus drei Straßen • der Ortsteil ist für den Kfz-Verkehr nur über eine Zufahrt zugänglich • aktuell alles T 50 											
<p>Vorschlag / Lösungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung als T 30-Zone 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
			x			x			x		

55		Büschfeld											
Weg Hachenbach Teich													
von					bis					Länge		Breite	
L 148					Zahlweg					1.100		2,50	
													
Bestand / Situation:													
<ul style="list-style-type: none"> • Feld- und Waldweg: Trasse nur im nördlichen Teil vorhanden, später Trampelpfad • Belag: fest, Körnung grob, Mittelstreifen Gras • führt durch Freizeitgelände (Angelteiche) • der Weg könnte einen Teil entlang der L 148 zwischen Nunkirchen und Bardenbach ersparen • durch Bardenbach durch ginge es auch weiter Richtung Noswendel und Dagstuhl/Lockweiler • der Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 148 wird als vorrangig eingestuft 													
Vorschlag / Lösungsansatz:													
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite mit asphaltierter Decke 													
Nutzen						Zeithorizont			Priorität				
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3		
		x					x			x			

56		Büschfeld										
L 148												
von					bis					Länge		Breite
Nunkircher Str.					Bieler Str.					1.850		2,50
												1,75
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die L 148 ist die einzige direkte Verbindung von Nunkirchen nach Büschfeld und weiter Richtung Norden • die Verkehrsmengen sind nicht bekannt, weil keine Zählstelle (vermutlich zwischen 5.000 und 10.000 DTV) • es gibt bisher keine Radverkehrsanlage • teilweise ist ein Seitenstreifen vorhanden, der jedoch nicht ausreicht • keine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Bau eines straßenbegleitenden Radweges 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x							x		x			

3.4.8 Nunkirchen

57		Nunkirchen										
Waldweg Saarbrücker Straße												
von					bis					Länge		Breite
Überlosheim					B 268					1.100		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Feldweg in Privatbesitz, mit sehr grobem Kies, mittelbreite und schmale Reifen sinken ein • Waldweg mit zweispuriger Pflasterung: Trasse vorhanden, Breite • Verbindung hat hohe Bedeutung von Nunkirchen nach Überlosheim, Büschfeld und Limbach inkl. Industrieansiedlung 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges mit asphaltierter Decke 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x						x		x			

58		Nunkirchen										
Feldweg Auschet												
von				bis					Länge		Breite	
Klosterstr.				Gemarkungsgrenze					400		2,50	
Gemarkungsgrenze				L 145, Fa. Meiser					1.000		2,50	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • nach Limbach und zur dortigen Industrieansiedlung gibt es eine gute Alternative zu den vorgenannten Maßnahmen über den Berg, die bisher jedoch eine Lücke oberhalb der Klosterstraße aufweist • Wirtschaftsweg bereits asphaltiert, 300 m Wiese, davon 1/3 Naturschutzgebiet, Feldweg von Auschet den Berg hinunter, im unteren Teil asphaltiert • Wiesenabschnitt starke Steigung 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite mit asphaltierter Decke, Bereich im Naturschutzgebiet wassergebunden • zur Minderung der Steigung kann dem asphaltierten Weg von Nunkirchen aus bis zum Waldrand gefolgt werden und ab dort der Neubau um den Wald herum erfolgen, die Neubaustrecke wäre dann etwa gleich lang, jedoch etwas weniger steil 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

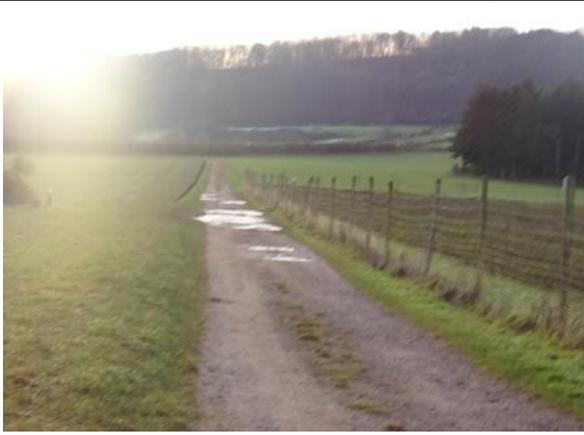
59		Nunkirchen										
B 268												
von					bis					Länge		Breite
Abzwg. Bergstr. (Michelbach)					Südl. OE					700		4,25
Querung B 268					Feldweg Klosterstr.					100		2,50
Südl. OE					T 30					750		1,50
												
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die B 268 führt aus Nunkirchen den Berg hinauf und weiter nach Schmelz • die Verkehrsmenge dürfte bei etwa 8.00 DTV liegen • es gibt keine Radverkehrsanlage 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf (bergab aufgrund des Gefälles und der hohen Geschwindigkeit des Radverkehrs darauf verzichten) • bereits asphaltierten Seitenstreifen im oberen Teil einbeziehen • ab Ortsende straßenbegleitenden Radweg bis Einmündung Verlängerung Am Galgenberg bauen • dort Querungshilfe installieren • Fortsetzung straßenbegleitenden Radweg Richtung Schmelz auf westl. Seite der B 268 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x							x		x			

60		Nunkirchen									
Wiesenweg											
von				bis				Länge		Breite	
In den Weihern				Newerweg				300		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> solange der straßenbegleitende Weg nach Schmelz nicht gebaut ist, kann diese Verbindung eine zwar umwegige, aber dennoch sinnvolle Alternative sein zudem kürzt sie den Weg vom Wohngebiet zur Landstraße nach Oppen ab und kann gleichzeitig als Spazierweg dienen Feldweg: keine Trasse vorhanden, nur gemähte Wiese und Trampelpfad Belag: Gras 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite mit wassergebundener Decke 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
				x				x			x

61		Nunkirchen										
Wald- und Feldweg												
von				bis					Länge		Breite	
L 156				Wahlener Str. (Michelbach)					900		2,50	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> diese Verbindung ist vor allem als Alternative zum straßenbegleitenden Weg von Nunkirchen nach Schmelz sinnvoll (Fortsetzung dort bereits asphaltiert) Wald- und Feldweg: Trasse vorhanden Belag: größtenteils fest, Körnung teilweise grob längere Streckenabschnitte mit Nässeproblem, punktuell sehr große Pfützen 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau des Weges mit wassergebundener Decke Beseitigung der Entwässerungsprobleme 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x			x					x	

62		Nunkirchen										
Waldweg Golfplatz Süd												
von				bis					Länge		Breite	
Verwaltung Golfplatz				Gemarkungsgrenze & L 369					900		2,50	
Gemarkungsgrenze				L 369					650		2,50	
												
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Vom Golfplatz aus kann man die L 156 oder den Waldweg nach Oppen über diese Wege erreichen • Trasse: vorhanden • Belag: teilw. matschig, Körnung teilw. grob, streckenweise zu viel Nässe 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Wege mit wassergebundener Decke, in den Abschnitten mit Nässeproblem 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

63		Nunkirchen										
Waldweg westl. Golfplatz												
von					bis					Länge		Breite
Tennisplätze					Gemarkungsgrenze					2.300		2,50
Gemarkungsgrenze					L 369					400		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • von den Tennisplätzen westlich Nunkirchens führt der Weg Richtung Oppen • im südlichen Teil mündet M 62 ein, von dort gute Alternative zur L 156 nach Oppen/Beckingen • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: fest, teilweise stark mit Laub bedeckt 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges • auf 2,50 m Breite • mit wassergebundener Decke 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x					x			x	

64		Nunkirchen									
Wiesenweg Golfplatz & Wildgehege											
von				bis				Länge		Breite	
westl. Ende Golfplatz				Am Felswäldchen				1.950		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • zwischen Tennisplätzen und Golfplatz gibt es eine Querverbindung; diese kann genutzt werden, wenn die Passage über den Golfplatz problematisch ist (Gutachter hatten die Golfplatzpassage mehrfach ohne Probleme genutzt) • Feldweg: Trasse vorhanden, • Belag: teilweise 2-spuriger Plattenweg, teilweise Feldweg mit Gras in Mittelstreifen 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite • mit wassergebundener Decke 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
				x				x			x

65		Nunkirchen										
Lücknerweg												
von					bis					Länge		Breite
Losheimerbach					Tennisplätze					750		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • der Weg ist bereits als Radverbindung ausgewiesen, die Qualität ist jedoch nur zwischen der B 268 und dem Waldrand dementsprechend • Feldweg: teilweise Trasse vorhanden, zwischendrin Trampelpfad • Belag: B 268 bis Wald gut, dann matschig, später teilweise grobe Körnung 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • durchgehender Ausbau des Weges mit wassergebundener Decke, wie im ersten Abschnitt 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x				x			x		

66		Nunkirchen										
Feldweg Münchweiler												
von					bis					Länge		Breite
Schloss Münchweiler					B 268					400		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: sehr matschig, teilweise grobe Körnung und stark ausgefahrene Spuren 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung der Oberfläche mit fahrradfreundlichem Belag, wassergebunden • Beseitigung Wasserablaufprobleme, sofern dann immer noch vorhanden 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

67		Nunkirchen										
Radweg B 268												
von				bis					Länge		Breite	
Ortseingang Nunkirchen				Am Felswäldchen					350		4,25	
Zugang Radweg				Am Felswäldchen					100		4,25	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • von Nunkirchen aus ist der südliche Seitenstreifen entlang der B 268 als benutzungspflichtiger Geh- und Radweg ausgewiesen • aufgrund des fehlenden Sicherheitstrennstreifens und der zu geringen Breite ist die Benutzungspflicht aufzuheben • es müsste ein Ausbau des Abschnitts auf 2,50 m Weg zzgl. 1,75 m Sicherheitstrennstreifen erfolgen • aufgrund des nördlich verlaufenden Radwegs wird dies als zweite Option eingestuft • alternativ, aber auch unabhängig davon sollte die westl. der Einmündung des Felswäldchen befindliche Zufahrt zum Radweg genutzt werden 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Neubau eines straßenbegleitenden Weges zwischen Felswäldchen und Ortseingang • bevorzugt: Neubau straßenbegleitender Weg zwischen Felswäldchen und Radwegzugang inkl. dortiger Querungshilfe (aufgrund der guten Sichtbeziehungen nicht zwingend nötig, Verkehrsmenge und Geschwindigkeiten sprechen jedoch dafür) 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

68		Nunkirchen										
Feldweg Losheimer Bach												
von					bis					Länge		Breite
Am Felswäldchen					Zum Wiesental					1.200		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • alternativ zur B 268 kann ein Feldweg weiter im Süden entlang des Losheimer Baches genutzt werden • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: einzelne Schlaglöcher 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Belages mit wassergebundener Decke 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x					x			x	

69		Nunkirchen										
OD, B 268 (Losheimer Str.)												
von				bis					Länge		Breite	
OE				Kreisverkehr					600		1,50	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die B 268 ist eine von zwei zentralen Ortsdurchfahrten und ist 7,50 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es z.T. in Form eines Schutzstreifen • Steigungen: keine; Kurven 2 • es herrscht kein Parkdruck 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung der Markierungslösungen auf beidseitige Schutzstreifen zwischen westlichem Ortseingang und KVP 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x					x			x			

70		Nunkirchen										
Im Flürchen												
von					bis					Länge		Breite
Weiskircher Str.					OA					600		1,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Im Flürchen ist eine von zwei zentralen Ortsdurchfahrten und ist 7,00 m breit • eine sinnvolle Alternative gibt es nicht • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • Steigungen: keine; die Straße ist eine langgezogene Kurve die am Ortsausgang die Richtung wechselt und enger wird • es herrscht geringer Parkdruck 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung einseitig, alternierender Schutzstreifen • insgesamt ist 1 Wechsel vorgesehen: an der Hausnummer 42 • der erste Schutzstreifen wird am östlichen Ortseingang in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs in den Ort hinein markiert 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x						x			x			

71		Nunkirchen									
Weiskircher Str.											
von				bis				Länge		Breite	
Im Flürchen				Im Schachen				1.000		1,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Die Weiskircher Str. ist eine von zwei zentralen Ortsdurchfahrten und ist zwischen 6,50 m und 7,00 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • die Steigung verläuft kontinuierlich Richtung Ortsausgang; Kurven: keine • es herrscht kein Parkdruck 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung einseitig, alternierender Schutzstreifen • insgesamt ist 1 Wechsel vorgesehen: an der nördlichen Waldkante nahe dem Abzweig Im Schachen • der erste Schutzstreifen wird am nördlichen Ortseingang in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs in den Ort hinein markiert 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x						x			x		

72		Nunkirchen										
Feldweg Gewerbegebiet												
von					bis					Länge		Breite
Im Schachen					Carl-Gottbill-Str.					400		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • gute Alternative zur Weiskircher Str., um Gewerbegebiet zu erreichen und weiter Richtung Norden zu gelangen • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: fest, Körnung mittel, Mittelstreifen Gras • nicht für Radverkehr freigegeben 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung der Oberfläche mit fahrradfreundlichem Belag mit asphaltierter Decke 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

73		Nunkirchen									
Holzbach											
von				bis				Länge		Breite	
								75		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> parallel zur L 152 verläuft der Holzbach auf halber Höhe zwischen Nunkirchen und Weierweiler gab es eine Brücke über den Holzbach über diese Verbindung konnte man vom Schloss Münchweiler Richtung Noswendel weiter 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> Prüfung, ob flache einzelne Steinquader in die Furt eingelegt werden können, über die bei Niedrigwasser zu Fuß gegangen und ein Rad geschoben werden kann 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
				x		x			x		

74		Nunkirchen										
Waldweg Nunkirchen - Thailen												
von					bis					Länge		Breite
Abzwg. Waldrand					Gemarkungsgrenze					3.100		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • von Nunkirchen führt die L 152 Richtung Norden, eine Radverkehrsanlage gibt es an dieser nicht und wird aufgrund des hohen Aufwandes zumindest noch lange Zeit bis zu einer Realisierung benötigen • östlich der L 152 verläuft ein Waldweg, der über eine bereits asphaltierte Strecke erreicht werden kann • dieser Weg führt bis nach Konfeld, womit er eine sehr hohe Erschließungswirkung hat • mittlerer Teil zudem hervorragende Abkürzung Rtg. Thailen Noswendel (3 km statt 6 km) • nördlicher Teil in Gemarkung Weiskirchen (im Radverkehrskonzept Weiskirchen auch als Maßnahme vorgeschlagen) • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: südlich bis Wald asphaltiert, Mitte: Untergrund fest, Körnung fein – mittel, nördlicher Teil stärkere Belagsmängel; nördlich L 151 asphaltiert • teilweise nicht weggeräumte Schnittholzreste/-stücke auf dem Weg im mittleren Teil • komplette Strecke im Landschaftsschutzgebiet 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung der bisher wassergebundenen Abschnitte, weil zukünftig eine der zentralen Radverkehrsachsen im Stadtgebiet, alternativ hierzu wäre nur der Neubau straßenbegleitender Radwege Nunkirchen bis Weiskirchen 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x							x		x			

3.4.9 Bardenbach

75		Bardenbach										
L 148												
von					bis					Länge		Breite
Bieler Str.					Seestr.					1.100		4,25
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • auf diesem Streckenabschnitt gibt es einen Seitenstreifen an der L 148, für die Nutzung als Radweg ist er jedoch zu schmal und es fehlt der Sicherheitstrennstreifen • 70 m vor dem Abzweig der Seestraße gibt es eine Fußgängerampel zur Querung der L 148 • von der Ampel bis zum Abzweig gibt es nur einen minimalistischen Seitenstreifen, ebenfalls ohne Sicherheitstrennstreifen, diese Situation ist als sehr gefährlich einzustufen 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Abschnitts von der Seestraße bis zur Ampel mit regelkonformen straßenbegleitenden 2-Richtungsgel- und Radweg • Prüfung bzw. Ausbau des östlichen Seitenstreifens auf dem kompletten Abschnitt zum regelkonformen Radweg (2,50 m Weg + 1,25 Sicherheitstrennstreifen inkl. Sicherungssystem) 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x						x		x			

76		Bardenbach									
Büschfelder Str. & Waderner Str.											
von				bis				Länge		Breite	
Bürgerhaus Bardenbach				Nördl. OA				950		1,50	
Nördl. OA				L 148				400		4,25	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • die Büschfelder Str. und Waderner Str. bilden die Ortsdurchfahrt • nur die Waderner Str. nördlich des Grabenwegs ist 6,00 m breit, der Abschnitt südlich davon schmaler • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • keine, Kurven: mehrere, davon eine sehr schlecht einsehbare im südlichen Teil • hier sind auch zwei Gastwirte mit Außengastronomie angesiedelt • am nördlichen Ende folgt ortsauswärts ein Seitenstreifen auf der westlichen Seite (2,50 m inkl. Leitpfosten) • es herrscht auf der kompletten Strecke kein oder nur geringer Parkdruck 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Seitenstreifens auf 2,50 m + 1,25 m Sicherheitstrennstreifen • Markierung einseitig, alternierender Schutzstreifen entlang Friedhof auf Westseite • Seitenwechsel bei H.Nr. 21 bis Grabenweg • ab Grabenweg Beschränkung der max. zul. Geschwindigkeit auf 30 km/h aufgrund der engen Kurven, der schlechten Sicht und der Gastronomien 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
	x					x			x		

77						Bardenbach						
Umgebung Saargummi												
von						bis			Länge	Breite		
Büschfelder Str.						Ortseingang			500	4,25		
Büschfelder Str.						Radweg Hellgerwiesgraben			300	2,50		
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • von Bardenbach nach Büschfeld gibt es zunächst einen straßenbegleitenden Radweg mit Sicherheitstrennstreifen, der Weg selbst ist 0,50 m zu schmal und geht später in einen Seitenstreifen über • der Seitenstreifen entlang der Büschfelder Str. ist zu schmal für einen regelkonformen Radweg, es fehlt zudem der Sicherheitstrennstreifen • auf der östlichen Seite verläuft von Norden kommend ein Bahntrassenwaldweg, der gut für den Radverkehr genutzt werden kann, nach Büschfeld hinein ist der Belag jedoch problematisch, zudem gibt es einen schlecht befahrbaren Knick im Verlauf • zwischen der Büschfelder Str. und dem Bahntrassenwaldweg gibt es keine Verbindung 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Seitenstreifens entlang der Büschfelder Str. zum regelkonformen Radweg (2,50 m + 1,75 m) • Ausbau des südlichen Wegeabschnittes am südlichen Ende des Bahntrassenwaldweges auf 2,50 m mit geradlinigerer Führung und fahrradfreundlichem Belag • ggf. Verbindung der beiden Strecken über eine neue Trasse nördlich von Saargummi, hierzu Bücke über die Prims nötig, dies würde den Wechsel von Süden kommend nach Bardenbach ermöglichen (geringere Priorität als die beiden bvorgerannten) 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x						x			x			

78		Bardenbach										
Feldweg Sportplatz Bardenbach												
von				bis					Länge		Breite	
Zum Fels				Radweg Hellgerwiesgraben					300		2,50	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • vom Bahntrassenwaldweg führt ein 2-spurig gepflasterter Weg zum Sportplatz von Bardenbach, von dort kommt man weiter Richtung Dagstuhl, Wadern, Lockweiler • der Weg hat eine kleine Senke (Wasserrückhaltefunktion) in der Mitte • am Sportplatz verläuft die Verbindung über dessen geschotterten Parkplatz 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • eine Passage mit wassergebundener Decke, festem Untergrund und feiner Körnung entlang des Schotterparkplatzes für den Radverkehr schaffen 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x				x			x		

79		Bardenbach									
Feldweg nach Noswendel											
von				bis				Länge		Breite	
Hoxenbergstr.				L 148				1.300		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • gute Alternative zu Ortsdurchfahrt und L 148 Richtung Noswendel • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: südlicher Teil 2-spurig gepflastert; Rest: wassergebunden Untergrund fest, aber einzelne große Pfützen 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite mit asphaltierter Decke 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
	x						x		x		

3.4.10 Noswendel

80		Noswendel										
Wiesenweg Noswendel - Dagstuhl												
von				bis					Länge		Breite	
L 148				L 148					1.000		2,50	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die L 148 verläuft von Noswendel nach Dagstuhl in einer großen Kurve • diagonal gibt es einen Feldweg als Abkürzung, welcher aber nur für den südlichen Teil Noswendels hilfreich ist • Trasse: vorhanden • Belag: sehr matschig, erhebliche Pfützenbildung, Mittelstreifen: Gras 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite mit asphaltierter Decke 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

81		Noswendel										
Wege Zentrum Noswendel												
von				bis					Länge		Breite	
Zum Pavillon				Parkstr. & Am Sportplatz					750		3,00	
Hartplatz				Nördlich Am Pavillon								
												
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> im Zentrum Noswendels gibt es in der Parkanlage mehrere Wege Teilweise sind diese als Geh- und Radwege ausgewiesen dafür sind sie jedoch zu schmal (2,00 m und weniger) (spielende Kinder, Kinderwagen, Personengruppen, Hunde) 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> gepflasterte Wege von der Parkstraße weg entlang des Wahnbaches und am Bücherschrank vorbei auf 3,00 m verbreitern Weg nördlich entlang des Wahnbaches baulich so lassen, aber nicht für den Radverkehr freigeben (wenn dann nur Gehweg Radverkehr frei) 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x				x			x		

82		Noswendel									
Waldweg Noswendel - L 152											
von				bis				Länge		Breite	
Holzbach				Zum Röderwald (Noswendel)				1.900		2,50	
											
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Fortsetzung von Lockweiler und Dagstuhl kommend über Noswendel weiter Richtung Westen • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: östlicher Teil gut befahrbar, westlicher Teil starke Probleme mit Wasserablauf • komplette Waldstrecke im Landschaftsschutzgebiet • entlang der L 152 keine Radverkehrsanlage 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung der Oberfläche mit fahrradfreundlichem Belag mit wassergebundener Decke • Neubau straßenbegleitenden Radweg bis zum Abzweig nach Weierweiler 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
		x					x			x	

83		Noswendel									
Feld- und Waldweg Rtg. Bildchen											
von				bis				Länge		Breite	
Ende Asphaltweg				L 151				1.200		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Wald- und Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: Untergrund fest, Körnung teilweise grob • einzelne Löcher • sehr gute Verbindung Noswendel – Weiskirchen ohne Kfz-Verkehr 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • partielle Sanierung der Oberfläche mit fahrradfreundlichem Belag und asphaltierter Decke (wenn keine Einigung mit Naturschutz möglich: wassergebunden) 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x							x		x		

84		Noswendel									
Feldweg Deltstraße											
von				bis				Länge		Breite	
Deltstr.				L 151				800		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Alternative zur Deltstraße, insbesondere nach Morscholz, bis neuer Radweg entlang der L 151 realisiert ist • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: Untergrund fest, Mittelstreifen Gras • Geringe Priorität, da Deltastraße T 30 und außerorts T 50 bis L 51 und nur Attraktivitätssteigerung gegenüber heute durch Asphaltierung mit entsprechenden Kosten 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges mit asphaltierter Decke • formale Freigabe für Radverkehr 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
				x				x			x

85		Noswendel										
L 151												
von					bis					Länge		Breite
L 148					OE Wadern					1050		3,75
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> entlang der L 151 gibt es einen Seitenstreifen auf der nordwestlichen Seite, für die Nutzung als Radweg ist er jedoch zu schmal und es fehlt der Sicherheitstrennstreifen eine brauchbare Alternative über parallele Wege gibt es nicht 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau des östlichen Seitenstreifens auf dem kompletten Abschnitt zum regelkonformen Radweg (2,50 m Weg + 1,25 Sicherheitstrennstreifen inkl. Sicherungssystem) ggf. wird der neue Weg aus baulichen Gründen auch auf die andere Seite gelegt, hierbei ist jedoch zu beachten, dass der Anschluss in Noswendel dadurch eine Querung erfordern würde eine kleinere Variante wäre auf der Waderner Seite bergauf in den Ort hinein einen überbreiten Seitenstreifen zu installieren, damit dieser bergauf vom Radverkehr (nur in diese Richtung) genutzt werden kann 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x							x		x			

86		Noswendel									
L 148 Rtg. Dagstuhl											
von				bis				Länge		Breite	
L 151				Beginn Waldstück				500		4,25	
Beginn Waldstück				Abzweig Wiesenweg Noswendel				300			
Abzweig Wiesenweg Noswendel				OE Dagstuhl				150		4,25	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • von Noswendel nach Dagstuhl und Lockweiler fehlt ebenfalls eine geeignete Radverkehrsverbindung, entlang der L 148 gibt es keine Radverkehrsanlage, der Weg von der Straße Am Baumgarten aus ist für große Teile Noswendels zu umwegig • Unterhalb des Wäldchens gibt es einen straßenbegleitenden Bordsteinweg, der jedoch deutlich zu schmal ist zur Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen, hinzu kommt das starke Gefälle in diesem Abschnitt • am Ortseingang nach Dagstuhl hinein geht der Weg in einen Seitenstreifen mit seitlichem Rasenstreifen über, auch dieser Abschnitt ist nicht regelkonform 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • regelkonformer, straßenbegleitender Geh- und Radweg von der Kurve bis oberes Ende Fußweg • dort Bau einer Rampe die Böschung hoch zur Straße • Radverkehr bergab müsste die Fahrbahn im Mischverkehr nutzen, bergauf könnte geprüft werden, ob der Weg für den Radverkehr freigegeben werden kann (bergab nicht!) • alternativ neuen Radweg nicht an die Straße anschließen, sondern Richtung Stromtrasse durchs Wäldchen und die Wiese hinunter bis zum querverlaufenden Feldweg führen (M 80) 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x							x		x		

3.4.11 Dagstuhl

87		Dagstuhl		
Noswendeler Str.				
von		bis	Länge	Breite
OE West		KVP		
KVP		OA Konrad-Zuse-Str.		
				
				
				

Bestand / Situation:

- am westl. Ortseingang nach Dagstuhl hinein geht der bauliche Weg in einen Seitenstreifen mit seitlichem Rasenstreifen über, auch dieser Abschnitt ist nicht regelkonform
- es folgt die Brücke über die Wadrill Richtung Osten die Brücke über die Wadrill
- auf der Südseite bis zum Kreisverkehr gibt es eine Blumenwiese, das Umspannwerk, eine langgezogene Busbucht oder Parkplätze und dahinterliegende Senkrechtparker
- der umlaufende Weg des Kreisverkehrs ist 2,00 m breit, ebenso der sich anschließende Weg entlang des Baumarktes, hier befindet man sich bereits wieder außerorts
- nach der Zufahrt zum Baumarkt folgen zwei kleine Brücken und ein Bordsteinweg im Seitenraum mit schmalen Grasstreifen nebenan bis zum Ortsanfang Lockweiler, auch dieser Weg ist aktuell nicht regelkonform für die Fahrradfreigabe
- rückwärts auf der Nordseite in Gegenrichtung befindet sich neben der Fahrbahn zunächst ein Gebüsch mit dahinterliegendem Wiesenstreifen, es folgen die Brücken und die Straße zur Burg, von deren Kuppe geht es auf einem gepflasterten Weg hinab zum Kreisverkehr, vor dem sich zu eng gesetzte Umlaufsperrungen und eine schlecht erkennbare Stufe
- vom Kreisverkehr zur Wadrill befindet sich wieder eine langgezogene Busbucht und um die Bäckerei herum reichlich Parkflächen bzw. als solches nutzbare Flächen
- auf kompletter Länge keine Radverkehrsanlage, innerorts ist die Fahrbahn mit 7,00 m zu schmal, um beidseitig Schutzstreifen zu markieren, insbesondere wenn parallel geparkt wird

Vorschlag / Lösungsansatz:

- westl. OE Südseite: von Einmündung Feldweges auf die L 148 Seitenstreifen regelkonform ausbauen, kleine Nebenbrücke zur Straßenbrücke (zu schmal, auch deren Bordsteinweg)
- entlang Blumenwiese, Privatgel. und Umspannwerk Weg in Seitenraum auf 3,00 m zu 2-Rtg.-Geh- & Radweg verbreitern (ggf. minim. Erwerb Blumenwiese und Umspannwerk erforderlich als Fortsetzung des neuen Weges)
- Überführung des Radverkehrs vom neuen Weg auf die Fahrbahn (Fußweg, Radverkehr frei)
- im Kreisverkehr Führung auf Fahrbahn im Mischverkehr (umlaufender Weg auf Südseite ebenfalls nach Möglichkeit verbreitern)
- nach KVP weiter Führung im Mischverkehr und RV frei auf dem Weg
- über die Brücke, kleine Parallelbrücke, und bis Ortsausgang Bordsteinweg auf mind. 2,75 m verbreitern (inkl. 0,75 Sicherheitstrennstreifen) und als Einrichtungsradweg ausweisen
- Nordseite rückwärts: neuer straßenbegleitender Geh- und Radweg auf Wiese hinter Gebüsch
- Nutzung der Burgstraße und Pflasterweg hinab bis KVP, dort Treppenstufe und Umlaufsperrungen entfernen sowie Querungen regelkonform ausbauen
- von KVP bis Krippwiesstraße Aufhebung der Busspur/Parkbucht und Umbau zusammen mit aktuellem Fußweg zu 2-Rtg.-Geh- und Radweg (vor Kreuzung 1,5 m breiten Streifen vom Autohaus nötig)
- vor Kreuzung Querungshilfe von Krippwiesstraße auf Südseite installieren, ansonsten für „Unsichere“ Umweg über KVP nötig
- restliche Strecke bis Ortsausgang über 2-Rtg.-Geh- und Radweg auf Südseite oder im Mischverkehr auf Fahrbahn, deshalb keine Benutzungspflicht in dieser Richtung anordnen

Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x							x		x		

88		Dagstuhl										
Verbindungswege Dagstuhl - Bardenbach												
von					bis					Länge		Breite
Kläranlage					Zum Fels (Bardenbach)					950		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: südlicher Teil 2-spuriger Pflasterweg, nördlicher Teil wassergebunden mit größeren Pfützen • Pflasterweg lässt sich gut fahren, hat aber schon kleine Kanten, die rütteln • die Strecke ist eine zentrale Radverkehrsachse der Stadt Wadern von Nunkirchen ganz im Süden bis hoch ins Löstertal • südlicher Teil der Strecke geht entlang eines Naturschutzgebietes (ganz kleines Stück zwischen Sportplatz und Ort hindurch) 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Asphaltierung Weges auf kompletter Länge 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

89		Dagstuhl										
Dagstuhl Wohngebiet Burgstr.												
von					bis					Länge		Breite
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • der südliche Ast der Burgstraße soll einen Teil der Radachse quer durch Dagstuhl bilden • bisher ist dort T 50 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung aller Äste der Burgstraße und der Oktavie-Allee als T 30-Zone 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x			x			x			

90						Dagstuhl						
Feldweg östl. Gewerbepark												
von						bis				Länge		Breite
Abzwg. Radweg Burg						Straßenmeisterei				800		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • beim Abzweig nach Rathen von dem L 149 Feldweg beginnt ein Wiesenweg, der hinter dem Gewerbegebiet entlang Richtung Süden, die Höhenkante am südlichen Ende des Gewerbegebiets hinab und weiter bis zum bestehenden Radweg führt • die Strecke verbindet den neuen Radweg von Buweiler entlang der L 149 und den Radweg nach Dagstuhl und weiter Richtung Süden (s. M 88) • Trasse: nur bedingt vorhanden, an Höhenkante nur Trampelpfad • Belag: Trampelpfad und Wiese 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite mit asphaltierter Decke • an Höhenkante mindestens eine Serpentine einziehen, Steigungsgrade zu minimieren • zum Kreisverkehr sollte ein Stichweg mit Rampe gebaut bzw. ergänzt werden 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

91	Dagstuhl											
Im Gewerbepark												
von				bis					Länge		Breite	
												
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • die Straße Zum Gewerbepark kann nur vom Kreisverkehr aus angefahren werden und verzweigt sich Richtung Norden und Süden • Radverkehrsanlagen gibt es keine, die Fahrbahn ist zu schmal für Radverkehrsanlagen • am südlichen Ende führt ein asphaltierter Radweg Rtg. Dagstuhl, an dessen Anfang eine Umlaufsperrung und die Bordsteinkante den Zugang erschweren 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung T 30-Zone komplette Straße • Umlaufsperrung durch Schildermast ersetzen • Bordsteinkante auf Null absenken 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x			x			x			

3.4.12 Wadern

92		Wadern										
Bahnhofstraße & Am Hals												
von				bis					Länge		Breite	
Poststr.				Elisabethstr.					600		4,25	
Elisabethstraße				Kreisverkehr Gewerbepark					400			
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • der nördliche Ast der Bahnhofstraße und die Fortsetzung über die Straße am Hals bis auf die Höhe hinauf sind auch sehr wichtige Verbindungen für den Radverkehr • aktuell gibt es lediglich einen Seitenstreifen auf der westlichen Seite, der mit knapp 2,50 m zu schmal ist, um als 2-Rtg.-Geh- und Radweg ausgewiesen zu werden • von oben kommend, ist der Seitenstreifen aktuell als benutzungspflichtiger Geh- und Radweg den Berg hinab ausgeschildert • bei den beiden südlichen Abschnitten bis zum Abzweig der Elisabethstr, besteht die Möglichkeit, in den Seitenraum hinein zu gehen • beim nördlichen, oberen Abschnitt besteht diese Möglichkeit aufgrund des anliegenden privaten Geländes nicht 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Neubau eines straßenbegleitenden 2-Richtungsgeh- und Radweg vom Abzweig der Poststr. bzw. westl. Ast der Bahnhofstraße bis zum Abzweig der Elisabethstraße (2,50 m + 1,75 m Sicherheitstrennstreifen) • von der Elisabethstraße bis zum Kreisverkehr erscheint ein Radwegneubau derzeit nicht realisierbar • Es wird daher vorgeschlagen, den bestehenden Seitenstreifen bergauf als Fußweg auszuweisen und für den Radverkehr freizugeben, durch die geringe Nutzung durch Fußgänger*innen scheint dies vertretbar (unmittelbar umsetzen!) • bergab wird der Weg nur als Fußweg ausgewiesen, der Radverkehr rollt auf der Fahrbahn im Mischverkehr, aufgrund des Gefälles sollte der Radverkehr sowieso nicht auf dem Seitenstreifen geführt werden 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x							x		x			

93	Wadern		
Poststr., westl, Bahnhofstr.			
von	bis	Länge	Breite
Bahnhofstr.	Im Brühl	700	1,50
			
			
Bestand / Situation:			
<ul style="list-style-type: none"> • die Poststraße hat eine sehr große Bedeutung auch für den Radverkehr • die Poststraße soll saniert und dabei umgestaltet werden; für den südlichen und nördlichen Teil liegen hierzu Pläne vor, in denen allerdings noch nicht alle relevanten Maße enthalten sind, ebenso gibt es keine aktuellen Zählungen über den fließenden und ruhenden Verkehr • es wird daher vorgeschlagen, alle restlichen Maße zusammenzutragen • und den fließenden Verkehr zu zählen, wobei hier die Baustelle an der Ortsdurchfahrt Einfluss nimmt (aktuelle müsste es mehr Verkehr sein als sonst) • sowie den ruhenden Verkehr zu zählen, dabei sind zum Abgleich auch die vorhandenen Parkplätze aufzunehmen und abzugleichen • das Büro für Mobilitätsberatung und Moderation hat den Parkbedarf in einer losen Folge, wie vorab beschrieben, mehrere Male an verschiedenen Tagen und zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten erhoben: es stehen im Straßenabschnitt von der Hermann-Löns-Str. bis zum nördlichen Ende der Poststraße erheblich mehr Parkplätze zur Verfügung, als Pkw auf der Straße stehen, gezählt wurden bei allen Zählungen zwischen 8 und 14 Pkw • im südlichen Teil stehen die Parkplätze der anliegenden Geschäfte zur Verfügung 			

Vorschlag / Lösungsansatz:

- für den südlichen Teil wird vorgeschlagen, Schutzstreifen auf beiden Seiten bis zur Hermann-Löns-Straße zu markieren (jeweils 1,50 m und 4,50m Kernfahrbahn)
- dabei sind die Brückenkappen zu erweitern
- die drei am Fahrbahnrand eingezeichneten Parkplätze entfallen
- bei Bedarf sollte auf den auf der nordöstlichen Seite geplanten Grünstreifen verzichtet werden
- die Poststraße zwischen Hermann-Löns-Str. und Zentrum ist sehr breit und benötigt möglicherweise gar keine Parkplätze, weil das Parken auf den Grundstücken erfolgen kann (Zählung und Abgleich nötig)
- aus Sicht der Gutachter sollte dieser Teil der Straße aufgrund seiner Nähe zum Zentrum nicht nur aus Radverkehrssicht betrachtet werden, sondern eher stadtgestalterisch, durch die offensichtlich vorhandenen Breiten ergeben sich hier diverse Möglichkeiten; je nach Verkehrsmengen des fließenden Verkehrs kann die Straße auch entsprechend beruhigt werden
- für den Radverkehr läuft es möglicherweise auf einseitige oder beidseitige Schutzstreifen oder T 30 oder einen VB hinaus

Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x							x		x		

94		Wadern											
Kräwigstr.													
von					bis					Länge		Breite	
Uhlandstr.					Gerichtsstraße					275		1,50	
													
Bestand / Situation:													
<ul style="list-style-type: none"> • die Kräwigstraße. ist 6,00 m breit • sie steigt permanent an und hat eine Kurve nur am oberen Ende • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • Im Mittelteil gibt es einen leichten Parkdruck, hier sind einige Stellplätze zum einhüftigen Parken auf der südlichen Seite markiert 													
Vorschlag / Lösungsansatz:													
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf von H.Nr. 3 bis 35, die südliche Seite mit den markierten Stellplätzen bleibt davon unberührt 													
Nutzen						Zeithorizont			Priorität				
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3		
		x				x			x				

95		Wadern										
In der Gorrwiese & Sinnespfad												
von					bis					Länge		Breite
Sinnespfad					Gartenfeldstr.					100		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Charakter beider Straßen ähnelt eher gemischten Geh- und Radwegen • damit einige wenige AnwohnerInnen ihr Grundstück erreichen können, sind diese beiden „Straßen“ nicht gänzlich für den Kfz-Verkehr gesperrt, liegen aber in einer T 30-Zone • der nördliche Teil der Gorrwiese ist für Fahrzeuge aller Art gesperrt und nur für die Anlieger frei, nicht aber für den Radverkehr • der östliche Teil des Sinnespfades ist zwar als Sackgasse ausgeschildert und die Durchlässigkeit für den Radverkehr gekennzeichnet, aber die Sperrung für den Kfz fehlt 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • beide Äste anstatt VZ 250 „Verbot Fahrzeuge aller Art“ durch ein VZ 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ ersetzen • Anlieger bleiben frei • am nördlichen Zugang zur Gorrwiese Bordsteinkante auf Null absenken und die Poller durch Schild mit VZ 260 ersetzen (mittig aufstellen, damit Passage durch Pkw nicht möglich) (Anmerkung der Gutachter: passender wäre die Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg oder den Sinnespfad als VB, dabei können aber die Anlieger nicht berücksichtigt werden bzw, beim VB der allg. Kfz-Verkehr nicht ausgeschlossen werden) 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
				x		x			x			

96						Wadern					
Trierer Str. & Am Hasenborn											
von						bis			Länge		Breite
OE Am Hasenborn						OA Trierer Str.			400		1,50
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • die Trierer Str. ist zwischen 6,00 m und 6,50 m breit • Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht • Steigungen in Trierer Str.: keine; den Hasenberg geht es in die L 151 hinunter Richtung Noswendel • eine rechtwinklige Kurve im Übergang der beiden Straßen und Einmündung der Kräwigstr. • es herrscht kein Parkdruck 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Markierung einseitig, alternierender Schutzstreifen • insgesamt ist 1 Wechsel vorgesehen: an der Hausnummer 13 • der erste Schutzstreifen wird am nordwestlichen Ortseingang in Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs in den Ort hinein markiert • den Hasenberg hinunter sollte ein straßenbegleitender Radweg gebaut werden (s. M 85) • ist dies nicht möglich, könnte der Seitenstreifen bergauf als Notlösung als Fußweg mit Radverkehr frei ausgewiesen werden (würde bedeuten, dass der Radverkehr permanent auf dieser Seite fährt oder die Straße queren müsste, beides ungünstig) • bergab in Richtung Noswendel verbliebe der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x						x			x		

97		Wadern									
Am Lottenbruch											
Von				bis				Länge		Breite	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Am Lottenbruch ist ein kleines Gewerbegebiet mit zwei Ästen • Bisher gilt hier T 50 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Begrenzung auf T 30 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
				x		x			x		

98		Wadern									
L 151											
Von				bis				Länge		Breite	
Trierer Str.				Gemarkungsgrenze Thailen				2.500		4,25	
Gemarkungsgrenze				KVP Hauptstraße				600		4,25	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • die Gemeinde Weiskirchen und ihr Ortsteil Thailen ist durch die L 151 mit der Stadt Wadern und deren Hauptort Wadern verbunden • die Strecke führt größtenteils kurvig durch Waldgebiet und kann vom Kfz mit hoher Geschwindigkeit befahren werden • eine Radverkehrsanlage gibt es bisher nur im Stadtbereich Wadern 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • der LfS plant einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg auf der Südseite der Straße über die komplette Länge zu bauen • am Abzweig nach Morscholz erfolgt der Wechsel der Straßenseite, um den bestehenden Radweg auf der Nordseite des Nordrings zu erreichen • laut Planunterlagen des LfS ist baulich bedingt ein Trennstreifen von 1,00 m auf dem östlichsten und dem westlichsten Abschnitt vorgesehen, sollte doch die Möglichkeit bestehen, sollte auf 1,75 m verbreitert werden 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x							x		x		

99	Wadern			
Nordring				
Von		bis	Länge	Breite
Trierer Straße		Abzw. Morscholz.	250	4,25
Abzw. Morscholz		Oberstraße	900	4,25



Bestand / Situation:

- die Fortsetzung der L 151 nach Wadern hinein ist der Nordring
- auf dessen Nordseite befindet sich bereits ein straßenbegleitender Radweg ab dem Abzweig nach Morscholz
- bis kurz vor die Kreuzung mit der Oberstraße ist dieser Weg gut befahrbar
- entlang des Schwimmbades jedoch wurde eine Reihe Poller gesetzt, vermutlich, um parkende Pkw fernzuhalten, der verbliebene Weg ist mit etwa 1,50 m deutlich zu schmal, die verbliebene Fläche auf der Fahrbahnseite (knapp 2,00 m) ist zum Parken zu schmal bzw. sehr eng
- entlang des Schwimmbadgebäudes gibt es eine Kirschlorbeerhecke, die hier verbliebene Passage ist ebenfalls zu schmal (etwa 2,00 m)
- zwischen beidem gibt es noch eine flache Hecke

Vorschlag / Lösungsansatz:

- die Poller sollten bis auf 0,5 m an die Fahrbahn heran versetzt werden, dadurch entsteht ein Weg von etwa 3,00 m
- die Hecke sollte soweit zurückgeschnitten werden, dass ebenfalls ein Weg von 3,00 m verbleibt
- die flache „Zwischenhecke“ ist aufgrund der Sturzgefahr und zur Gestaltung des Übergangs zwischen den beiden Bereichen ersatzlos zu entfernen
- Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges auf der südlichen Seite zwischen Abzwg. Trierer Straße und Abzwg. Morscholz

Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x						x			x		

100		Wadern										
Feldweg Butterbach												
von					bis					Länge		Breite
Christianenberg					Straße nach Morscholz					1.400		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: im südlichen Teil fest, der nördliche Ast quer rüber zur Straße nach Morscholz ist eher ein Wiesenweg • An der Straße nach Morscholz schließt man an deren straßenbegleitenden Radweg an (hat einige Wurzelaufbrüche, die beseitigt werden sollten) und bildet damit eine gute Alternative zum Nordring und der L 151 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite mit wassergebundener Decke (die asphaltierte Variante ist die kaum längere Straßenverbindung) 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x				x				x	

101		Wadern									
Feldweg Wadern Nord											
von				bis				Länge		Breite	
Im Contersfeld				Karrenweg				1.150		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: fest, wassergebunden • gute Verbindung von Wadern Nord, zwischen Morscholz und Wedern hindurch, bis nach Steinberg hinauf (der nördliche Teil der Verbindung ist bereits asphaltiert) 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges mit asphaltierter Decke 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
			x				x				x

102						Wadern						
Umfeld Anton-Graf-Schule												
von						bis				Länge		Breite
Anton-Graf-Schule						Fußweg Am Zappenberg				20		2,50
Gartenfeldstraße						Ebet						
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • Schule liegt in T-30-Zone; Morscholzer Straße, Ebet und Gartenfeldstraße sind folglich bereits T-30 • am Wendehammer (Bushaltestelle) 10 Treppenstufen hinab zum Zappenberg • zu eng gesetzte Umlaufsperrn, die zudem zu weit von Anwohnerstraße entfernt sind • Am Zappenberg ist Sackgasse, aufgrund des einmündenden Fußweges sollte die Geschwindigkeit hier besonders gedrosselt werden 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung der Morscholzer Str. zwischen Oberstraße und Ebet als Fahrradstraße • Ausweisung der Gartenfeldstr. als Fahrradstraße • Ausweisung Ebet zwischen Gartenfeldstraße und Morscholzer Str. als Fahrradstraße • Alle drei Fahrradstraßen können für den Kfz-Verkehr geöffnet bleiben • Ausweisung der Straße Am Zappenberg als Verkehrsberuhigter Bereich • Installation einer fahrradtauglichen Rampe vom Fuß der Treppe bis hoch zum Wendehammer • ersatzlose Entfernung der Umlaufsperrn 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
	x					x			x			

103	Wadern		
Ortsdurchfahrt (Franz-Haas-Str.)			
von	bis	Länge	Breite
Schwimmbad	Kreisverkehr	500	3,00
Schwimmbad	Kreisverkehr	500	1,50
			
			
			

Bestand / Situation:

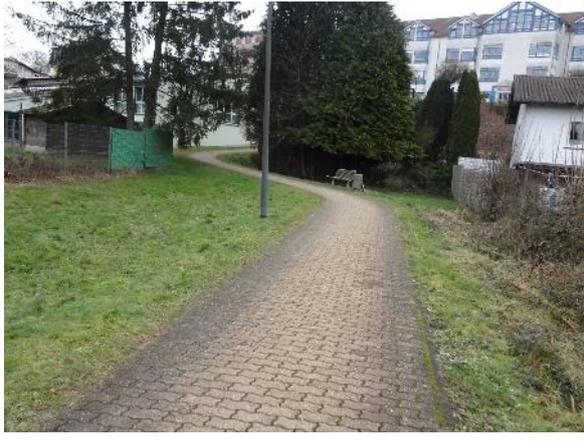
- die Franz-Haas-Straße ist die zentrale OD der Stadt Wadern und hat damit auch eine entsprechend hohe Bedeutung für den Radverkehr
- Radverkehrsanlagen gibt es bisher nicht, die Fahrbahnbreite reicht nicht aus, um Schutzstreifen durchgehend auf beiden Seiten zu markieren
- auf beiden Seiten gibt es mehr oder weniger durchgängig einen Fußweg im Seitenraum
- deren Nutzungshäufigkeit dürfte in den einzelnen Abschnitten jedoch sehr stark differieren

Vorschlag / Lösungsansatz:

- auf der östlichen und nördlichen Seite wird der bestehende Fußweg von der Egon-Reinert-Str. bis zur Oberstr. durchgehend auf 3,00 m Breite zu einem 2 Rtg.-Geh-und Radweg ausgebaut
- hierzu sind die Brückenköpfe über die Wadrill zu erweitern
- im weiteren Verlauf kann der neue Weg in den Seitenraum verbreitert werden
- lediglich im letzten Stück zwischen Abzweig zum Kletterpark und der Oberstraße wird ein kleiner privater Streifen benötigt, um den Weg auf 2,50 m zu verbreitern und als Fußweg für den Radverkehr freizugeben
- auf der westlichen und südlichen Seite wird der Radverkehr über einen Schutzstreifen geführt
- dabei sollte geprüft werden, ob die bestehenden Fußwege aufgrund sehr geringer Fußverkehrsmengen nicht als 1 Rtg. Radwege genutzt werden können

Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
x							x		x		

104		Wadern										
Fußweg „Zum Hallenbad“												
von				bis					Länge		Breite	
komplett									200		2,50	
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • gepflasterter Verbindungsweg: für Geh- und Radweg zu schmal • an nördlicher Einmündung zu eng gesetzte und nicht benötigte Umlaufsperrung und zwischengelagerte Steine (letzte wurden unmittelbar nach der Befahrung entfernt) 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung des Weges auf 3,00 m • Ersatz der Umlaufsperrung durch Schildermast gemeinsamer Geh- und Radweg 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x				x			x		

105		Wadern										
Wadrill-Wege												
von					bis					Länge		Breite
Zum Hallenbad					Franz-Haas-Str.					300		2,50
Johannisstr.					Franz-Haas-Str.					100		2,50
												
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> im Zentrum Waderns gibt es östlich der Wadrill einige Wege, die teils gepflastert und teils geschottert sind der Weg parallel zur Wadrill ist geschottert und nicht für den Radverkehr freigegeben, leichte Wasserablaufprobleme der Weg von Brücke zur Egon-Reinert-Str. hat eine hohe Verbindungsfunktion (Schulweg) mit häufig auftretenden Fußgänger*innengruppen; störende Bordsteinkante 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> formale Freigabe des landwirtschaftlichen Weges parallel zur Wadrill für den Radverkehr Weg von Brücke zur Egon-Reinert-Str. auf 3,00 m verbreitern Bordstein absenken 												
Nutzen						Zeithorizont				Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
x						x			x			

106		Wadern	
Anbindung Gymnasium			
von		bis	
Am Kaisergarten		Am Fahrwald	
Am Kaisergarten		Länge	Breite
		400	2,50
		300	3,00
			
			
Bestand / Situation: <ul style="list-style-type: none"> über die Aue der Wadrill führt ein bereits asphaltierter Weg vom Schwimmbad hinüber Richtung Schulzentrum bis unterhalb der Fahrstraße, dort befindet sich eine Treppe mit über 30 Stufen, daneben ein breiter Wiesenstreifen die Höhe überwunden gibt es leicht nördlich versetzt eine Zuwegung zum Schulgelände, auf diesem aber keinen geeigneten Weg in den südlichen Teil, beispielsweise zu der dort befindlichen großen Abstellanlage vom Parkplatz aus gibt es wiederum eine Treppe hinauf zur Straße am Kaisergarten ohne fahrradtaugliche Rampe, der obige Weg an der Straße Am Kaisergarten ist etwas zu schmal für 2-Rtg.-Geh- und Radweg von der Straße am Kaisergarten kommend, gibt es eine eigene Geradeausspur für die Busse, aber derzeit keine Radverkehrsführung auf das Gelände 			

Vorschlag / Lösungsansatz:

- Bau einer Fahrradrampe mit mehreren Serpentinaugen unter Ausnutzung der Zwischenpodeste der Treppe (aufgrund der Höhendifferenz und der zur Verfügung stehenden Fläche wird die neue Rampe nicht barrierefrei im Sinne der DIN 18040, jedoch ausreichend gut mit dem Fahrrad zu befahren sein, der Radverkehr erspart sich dadurch die Egon-Reinert-Str.
- Ausbau eines Weges über das Schulgelände und dem dort mittig befindlichen Sportplatz von der Zuwegung bis an das südliche Ende
- Bau einer fahrradtauglichen Rampe neben der Treppe zur Straße Am Kaisergarten, um diese barrierefrei zu gestalten, muss sie ein Stück an der Straße entlang gezogen werden
- oben angekommen ist der bereits als benutzungspflichtig ausgewiesene gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Straße bis zum Kreisverkehr in den Seitenraum auf 3,00 m zu verbreitern
- Führung des Radverkehrs außen um Parkplatz herum oder Markierung einer Umweltspur für Busse und Fahrräder mittels Einfärbung und Piktogrammen (zur weiteren Planung sollten genauere Maße der zur Verfügung stehenden Flächen und der Fahrspuren aufgenommen werden, womöglich ergeben sich dann noch weitere geeignetere Lösungen)

Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
	x						x		x		

3.4.13 Wadern

107		Wadern									
Waldweg Wadern - Wadern											
von				bis				Länge		Breite	
Wederner Str.				Am Fahrwald				900		2,50	
											
Bestand / Situation:											
<ul style="list-style-type: none"> • Gegenüber der nachfolgenden Maßnahme ist hier der Weg bereits besser ausgebaut, kann aber nur über ein Stück Straße zwischen Wadern und L 150 erreicht werden und ist etwas umwegiger Richtung Wadern • benötigt aber nicht die neue Rampe an der Treppe zur Schule • und liegt nicht im Naturschutzgebiet • Waldweg: Trasse vorhanden • Belag: teilweise fest • aber Abschnitt mit erheblicher Pfützenbildung 											
Vorschlag / Lösungsansatz:											
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite mit asphaltierter Decke 											
Nutzen						Zeithorizont			Priorität		
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3
			x					x			x

108		Wedern										
Wiesenweg Wadrill & Flohbach												
von					bis					Länge		Breite
Spielplatz					Abzweig Schule / Treppe					1.500		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • bezüglich Geradlinigkeit sehr gute Verbindung vom Zentrum Waderns über Wedern nach Steinberg, würde beim Bau der Rampe neben der Treppe eine Kfz-freie, sehr gute Verbindung ergeben • Wiesenweg: Trasse nicht vorhanden, nur ausgefahrene Spuren • Belag: Gras und Erde, bei Nässe entsprechen rutschig • liegt komplett im Naturschutzgebiet 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Weges auf 2,50 m Breite mit wassergebundener Decke 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
		x					x			x		

109		Wedern										
Gehweilerweg												
von					bis					Länge		Breite
Ende T 30					Radweg L 150					400		2,50
												
Bestand / Situation:												
<ul style="list-style-type: none"> • gute Abkürzung von Wedern nach Gehweiler und Wadrill, reicht bis zum straßenbegleitenden Radweg der L 150 • Feldweg: Trasse vorhanden • Belag: sehr matschig • stark ausgefahrene Spuren • liegt komplett im Naturschutzgebiet 												
Vorschlag / Lösungsansatz:												
<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung des Belages mit wassergebundener Decke 												
Nutzen						Zeithorizont			Priorität			
5	4	3	2	1	0	< 2	2 - 5	> 5	1	2	3	
			x				x			x		

3.5 Einbahnstraßen

Einbahnstraßen können meist problemlos für Radfahrende in Gegenrichtung freigegeben werden und ermöglichen ein verbessertes und durchlässigeres Radverkehrsnetz inklusive Streckenverkürzungen und Zeitgewinnen für den Radverkehr. Im Stadtgebiet Wadern gibt es insgesamt 6 Einbahnstraßen. Bislang wurde eine Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung für 4 dieser 6 Einbahnstraßen eingerichtet bzw. erteilt. Es herrscht hier daher geringer Handlungsbedarf und die aufgelisteten, verbliebenen 2 Abschnitte (Marktplatz und Oberstraße in Wadern) können und sollten kurzfristig freigegeben werden. Die Freigabe sollte dann begleitend in der breiten Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Tab. 10 Status der Einbahnstraßen im Gebiet der Stadt Wadern

Einbahnstraßenverzeichnis – Stadt Wadern					
Stadtteil	Straßennamen	Abschnitt		nicht geöffnet	Tendenz
Bardenbach	Bornstraße	Keltenstraße	Bieler Straße	✓	-
Wadern	Ebet	Graf-Anton-Straße	Gartenfeldstraße	✓	-
Wadern	Morscholzer Straße	Kreuzfeldstraße	Am Zappenberg	✓	-
Wadern	Marktplatz	Unterstraße	Gartenfeldstraße	X	öffnen
Wadern	Oberstraße	Gartenfeldstraße	Öttingen-Sotern-Pl.	X	öffnen
Wadriltal	Schneiderstraße	Schneiderstraße	Sitzerather Straße	✓	-

Abb. 42 noch nicht in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen Oberstraße und Marktplatz



3.6 Fahrradabstellanlagen

In der Stadt Wadern 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 Stadtgebiet unterscheiden die Gutachter prinzipiell folgende Kategorien:

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

Alle erhobenen Standorte sind in den nachfolgenden Tabellen hinterlegt. Tab. 11 bis Tab. 13 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.

Wadern, Rathaus und Kirche



Wadern, Fußgängerzonge



Tab. 11 Abstellanlagen in der Stadt Wadern

Standort	aktuell	behalten	tauschen	neu	zukünftig
Bardenbach					
Bürgerhaus	6	0	6	0	6
Sportplatz	0	0	0	10	10
Bäckerei	2	0	2	0	2
Kirche	0	0	0	5	5
Restaurant	6	0	6	0	6
Felsenhof	0	0	0	5	5
Schützenhaus	4	0	4	5	9
Bushaltestelle	0	0	0	5	5
Friedhof	0	0	0	3	3
Grundschule	0	0	0	10	10
Büschfeld					
Restaurant	5	0	5	0	5
privat	4	4	0	0	4
Sportplatz	0	0	0	10	10
Schlossberghalle	6	0	6	4	10
Fleischerei	0	0	0	3	3
Kirche	0	0	0	5	5
Feuerwehr	0	0	0	3	3
Dagstuhl					
Schloßgarten	12	12	0	0	12
Leibnitz-Zentrum	0	0	0	5	5
Bäckerei	0	0	0	3	3
Baumarkt	0	0	0	3	3
Krettnich					
Dorfgemeinschaftshaus	6	0	6	10	16
Bistro	0	0	0	3	3
Pflegeheim	0	0	0	5	5
Lockweiler					
Thyssen	0	0	0	0	0
Mehrzweckhalle	10	0	10	0	10
Restaurant & Bushaltestelle	0	0	0	5	5
Kirche	0	0	0	5	5
Grundschule	0	0	0	10	10
Jugendhaus	0	0	0	5	5
Friedhof West	0	0	0	3	3
Friedhof Ost	0	0	0	3	3
Sportanlage & Sportheim	0	0	0	10	10
Sparkasse	0	0	0	3	3
Friseur und Kosmetik	0	0	0	3	3
Löstertal					
Spielplatz	0	0	0	5	5
Bushaltestelle	0	0	0	5	5
Restaurant	0	0	0	3	3
Friedhof	0	0	0	3	3
Löstertalhalle	0	0	0	10	10
Feuerwehr	0	0	0	3	3
Sportplatz	0	0	0	10	10
Bäckerei	0	0	0	3	3
Jugendclub & KiTa	0	0	0	10	10
Marienkappelle	0	0	0	3	3
Kapelle Mariä Himmelfahrt	0	0	0	3	3
Schützenverein	0	0	0	5	5
Morscholz					
Bürgerhaus	10	0	10	10	20
Bushaltestelle Linnig	0	0	0	5	5
Friedhof Ost	0	0	0	3	3
Friedhof West	0	0	0	3	3
Gasthof und Kirche	0	0	0	5	5
Gasthaus Linde	0	0	0	3	3
Feuerwehr	0	0	0	3	3
Kita	0	0	0	5	5
Sportplatz	0	0	0	10	10
Tennisplatz	0	0	0	5	5

Tab. 12 Fortsetzung: Abstellanlagen in der Stadt Wadern

Standort	aktuell	behalten	tauschen	neu	zukünftig
Noswendel					
Sportplatz	0	0	0	10	10
Jugendclub	0	0	0	5	5
Park	0	0	0	5	5
Gastronomie	0	0	0	3	3
Feuerwehr	0	0	0	3	3
Friedhof	0	0	0	3	3
Kirche	0	0	0	5	5
Pfarrheim	0	0	0	3	3
KiTa	0	0	0	5	5
Decocenter	0	0	0	3	3
Nunkirchen					
Supermarkt	3	3	0	7	10
HirschGarten	14	6	8	0	14
Schule	6	0	6	4	10
Altenheim	6	0	4	1	5
Apotheke	4	0	0	3	3
Medizentrum	0	0	0	3	3
Gastronomie	0	0	0	3	3
Saalbau	0	0	0	10	10
Kirche	0	0	0	5	5
Golfplatz	0	0	0	5	5
Golfplatz Hotel	0	0	0	5	5
Forsthof	0	0	0	10	10
Gastronomie & Blumenladen	0	0	0	5	5
Sparkasse	0	0	0	3	3
Volksbank	0	0	0	3	3
Schnellrestaurant	0	0	0	3	3
China-Imbiss	0	0	0	3	3
Casino	0	0	0	3	3
Restaurant und Café	0	0	0	5	5
Sportplatz	0	0	0	10	10
BBZ	0	0	0	10	10
Steuerberatung	0	0	0	3	3
AWO	0	0	0	5	5
Gewerbegebiet Ost	0	0	0	5	5
Gewerbegebiet West	0	0	0	5	5
Steinberg					
Friedhof	0	0	0	3	3
Gasthof	0	0	0	3	3
Kirche	0	0	0	5	5
Bäckerei	0	0	0	3	3
Metzgerei	0	0	0	3	3
Feuerwehr	0	0	0	3	3
Sportplatz	0	0	0	10	10
Eichenlaubhalle	0	0	0	10	10
Schützenheim	0	0	0	5	5
Schule	8	8	0	0	8

Tab. 13 Fortsetzung: Abstellanlagen in der Stadt Wadern

Standort	aktuell	behalten	tauschen	neu	zukünftig
Wadern					
Schwimmbad	7	7	0	8	15
Kirche oben	1	1	0	5	6
Kirche unten	0	0	0	5	5
Discounter	5	5	0	0	5
Platz Montmorillon	3	3	0	0	3
Stadtwerke	4	4	0	0	4
Graf-Anton-Schule	10	10	0	0	10
Rathaus Parkplatz	18	18	0	0	18
HACO	9	0	9	9	18
Unterstraße	3	3	0	0	3
Graf-Anton-Schule	0	0	10	0	10
Hotel & Friseur	0	0	0	5	5
Discounter	9	9	0	0	9
Fahrschule	6	6	0	0	6
Gymnasium Nord	5	0	5	0	5
Gymnasium Süd	50	0	50	0	50
Notar	0	0	0	3	3
Facharzt	0	0	0	3	3
Kirche	0	0	0	5	5
Amtsgericht	0	0	0	5	5
Feuerwehr	0	0	0	3	3
Sportplatz & Schützenverein	0	0	0	10	10
Sportplatz	0	0	0	10	10
Kletterzentrum	0	0	0	5	5
Stadthalle	0	0	0	15	15
Hallenbad	0	0	0	10	10
Restaurant und Kino	0	0	0	5	5
AWO	0	0	0	5	5
Drogeriemarkt	0	0	0	5	5
Bekleidungsgeschäft	0	0	0	5	5
Bekleidung	0	0	0	5	5
Spielplatz In der Gorrwiese	0	0	0	5	5
Gymnasium West	0	0	0	10	10
Gewerbegebiet Ost	0	0	0	5	5
Straßenmeisterei	0	0	0	5	5
Gewerbegebiet - Post	0	0	0	5	5
Wadrilltal					
Bäckerei	4	0	4	0	4
KiTa	5	0	5	0	5
Bistro	0	0	0	3	3
Sportplatz	0	0	0	10	10
Kino	0	0	0	5	5
Feuerwehr	0	0	0	3	3
Pizzeria	0	0	0	5	5
Sparkasse & Blumenladen	0	0	0	5	5
Jugendclub	0	0	0	5	5
Grundschule	0	0	0	10	10
Friedhof	0	0	0	3	3
Kirche	0	0	0	5	5
Fleischerei	0	0	0	3	3
Gasthaus	0	0	0	5	5
Schützenverein	0	0	0	5	5
Gaststätte & Bushaltestelle	0	0	0	5	5
Ranch	0	0	0	3	3
Wedern					
Dorfplatz und Spielplatz	0	0	0	10	10
Kirche	0	0	0	5	5
Bushaltestelle	0	0	0	5	5

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. 14). 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-Lastenfahräder (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 Radwegebürden 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. 14 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]

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

KBA (2023): Fahrzeugklassen und Aufbauarten 2023. – URL:

https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/fahrzeugklassen_node.html [23.06.2025]

LfS Saarland (2021): Verkehrsmengenkarte. – URL:

<https://www.saarland.de/lfs/DE/service/verkehrsmengenkarte> [23.06.2025]

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

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 [06.05.2025]

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. Bewegung 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]

Stadt Wadern (2024): Unsere Stadt. Zahlen, Daten, Fakten. Einwohner je Stadtteil und Fläche. – URL: <https://ssl.wadern.de/service-rathaus/unsere-stadt/daten-und-fakten> [23.06.2025]

Statistisches Amt Saarland (2020): Statistische Berichte. Flächenerhebung 2020 – Tatsächliche Nutzung nach Katasterangaben – URL: https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleBerichte/A/AV1.pdf?__blob=publicationFile&v=14 [23.06.2025]

Statistisches Landesamt des Saarlandes (2017): Statistische Berichte. Pendlerverhalten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten des Saarlandes am 30. Juni 2017. – URL: https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleBerichte/A/AVI5-S.pdf?__blob=publicationFile&v=6 [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 (2025): Kostenlose topografische Karten. Visualisierung und Weitergabe. Saarland. – <https://de-de.topographic-map.com/map-f9r4s/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 Wadern – Station Weiskirchen/Saar (383 m). – URL: <https://www.wetterdienst.de/Deutschlandwetter/Wadern/Klima/> [23.06.2025]

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].