

## ANTWORT

zu der

Anfrage des Abgeordneten Hubert Ulrich (B90/Grüne)

betr.: Umsetzung Radverkehrsplan Saarland

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Am 27. Juni 2011 wurde im Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr der „Radverkehrsplan Saarland“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit den Investitionen sollte ein möglichst hoher Verkehrswert erreicht werden. Inbegriffen waren in den Plänen die Herrichtung vorhandener Wege, einzelne Neubaumaßnahmen sowie eine einheitliche Beschilderung aller Wege. Damit sollte die Situation des Alltagsradverkehrs verbessert werden, der im Saarland mit einem Niveau von 2 Prozent Schlusslicht in Deutschland bildet (im Vergleich zu etwa 10 Prozent im bundesdeutschen Mittel). Weiterhin sind sowohl Alltags- als auch der Tourismusradverkehr schlecht entwickelt und bedürfen großer Veränderungen.“

Vorbemerkung der Landesregierung:

Der Alltagsradverkehr hat im Saarland Nachholbedarf. Sein Anteil an den Verkehrswegen ist seit vielen Jahren nicht zufriedenstellend und hat seine Ursachen unter anderem in der Topographie des Saarlandes. Der Siegeszug von Pedelecs bietet hier neue Chancen und Möglichkeiten.

Es ist Ziel und Aufgabe des Radverkehrsplanes, den Anteil des Radverkehrs im Saarland zu erhöhen und insbesondere die Nutzung des Fahrrades im Alltag voranzutreiben. Es geht um die systematische Weiterentwicklung und Qualitätsverbesserung der Radwegenetze und eine zielgerichtete, effiziente Steuerung der Haushaltsmittel.

Für das Gelingen ist die Mitwirkung der Städte und Gemeinden sowie der Landkreise Voraussetzung, nicht nur bezüglich der baulichen oder markierungstechnischen Anlage von Radwegen, sondern insbesondere auch hinsichtlich der Verkehrswegeplanung.

Der Radverkehrsplan Saarland liefert einen Gesamtüberblick zur Koordinierung des Handlungsbedarfs sowohl bei vorhandenen als auch bei noch erforderlichen neuen Radwegen im Saarland.

Er dient auch dazu, eine objektive Bewertung von Anfragen seitens Landkreisen, Städten und Gemeinden vorzunehmen.

Das Land hat aufgrund der im Radverkehrsplan Saarland aufgezeigten Defizite eine Prioritätenliste erstellt.

Die Umsetzung betrifft Netzergänzungen entlang Bundes- und Landstraßen, die Instandsetzung bestehender Radwege entsprechend ihrer Priorität und die Beseitigung von Sicherheitsmängeln. Weiterhin prüft das Land die erstmalige Herrichtung einer Wegweisung im Zuge der Netzverdichtung.

In die Prioritätenliste geht auch die Bedingung ein, wie mit den zur Verfügung stehenden Mitteln die größtmögliche Wirkung erzielt werden kann.

Anders als für den Alltagsradverkehr wird die Einschätzung des Fragestellers bezüglich des touristischen Radwegenetzes ausdrücklich nicht geteilt. Das touristische Radwegenetz „SaarRadland“ wird erfolgreich über die Tourismus Zentrale Saarland vermarktet und auch überregional beworben. Die touristischen Radrouten befinden sich auf einem hohen Standard, mit dem Saarland-Radweg und dem Saar-Radweg besitzt das Land auch zwei vom ADFC zertifizierte touristische Radwege.

Inwieweit wird der „Radverkehrsplan Saarland“ derzeit fortgeführt? Was bedeutet dahingehend die Aussage von Staatssekretär Jürgen Barke zum Radwegenetz im Saarland: „Die Entwicklung des Netzes werden wir konsequent fortführen.“ (Siehe Pressemitteilung vom 23.07.2012)?

Zu Frage 1:

Im Zuge der Erstellung des Radverkehrsplans Saarland (RVP) wurde eine Radwegedatenbank aufgebaut, welche ständig aktualisiert wird. Hierbei werden auch notwendige Netzänderungen entwickelt.

Auf Basis dieser Daten koordiniert der Landesbetrieb für Straßenbau den Handlungsbedarf über vorhandene und noch erforderliche neue Radwege im Saarland und nutzt diese auch bei der Bearbeitung von Anfragen seitens der Landkreise, Städte oder Gemeinden.

Welche konkreten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs hat die Landesregierung seit 2012 umgesetzt?

Zu Frage 2:

Folgende (Neu)Baumaßnahmen wurden seit der Vorstellung des Radverkehrsplans umgesetzt:

Touristisches Netz

- Primstal-Radweg Dr. Hanspeter Georgi - Abschnitt Nonnweiler bis Gomms Mühle, Länge 3,2 km
- Verlegung des Saar-Radweges im Bereich der Kläranlage Völklingen, Länge 700 m
- Erstinstandsetzung Saarland-Radweg Teilbereich Warndtweiher / Lauterbach
- Erstinstandsetzung Köllertal-Radweg zwischen Walpershofen und Heusweiler
- Erstinstandsetzung Saarland-Radweg bei Habkirchen
- Instandsetzung Saar-Radweg bei Lisdorf / Ensdorf + Saarlouis Finanzamt + Wadgassen / Wehrden
- Instandsetzung Saarland-Radweg L 165 bei Lauterbach / Ludweiler

Alltagsradwegenetz

- B 268, Niederlosheim – Münchweiler, Länge 270 m
- L 347, Querspange Rehlingen, Länge 140 m
- L 119, Homburg/Bruchhof bis Landesgrenze, Länge 1,6 km
- L 105, Bliesransbach - Kleinblittersdorf, Länge 625 m
- L 157, Losheim - Mitlosheim 2. BA, Länge 2,0 km
- L 178, Tünsdorf – Orscholz, Länge 370 m
- L 147, AS Primstal im Zuge des Industrieparks BAB A 1, Länge 700 m

Liegen der Landesregierung Zahlen über die Akzeptanz dieser Maßnahmen vor? Wenn ja, wie hat sich die Akzeptanz in den vergangenen zwei Jahren entwickelt?

Zu Frage 3:

Nein.

Wie hat sich die Fahrradnutzung im Alltagsverkehr seit 2011 quantitativ entwickelt?

Zu Frage 4:

Siehe Antwort zu Frage 3.

Der ADFC stellte 2011 einen großen Handlungsbedarf bei Radverkehrsanlagen entlang von klassifizierten Straßen fest, die im Saarland lediglich einen Anteil von 20 Prozent betragen. Welchen Anteil der mit Radverkehrsanlagen ausgestatteten klassifizierten Straßen strebt die Landesregierung an?

Zu Frage 5:

Das saarländische Straßennetz umfasst mehr als 2.000 km Straße, davon sind 336 km Bundesstraßen, 846 km Landstraßen I. Ordnung (L.I.O.) sowie 625 km Landstraßen II. Ordnung (L.II.O.). Hiervon sind mit Radwegen ausgestattet:

Bundesstraßen 115 km, L.I.O. 249 km, L.II.O. 100 km.

Dies ergibt einen Anteil von 26 % Radverkehrsanlagen entlang von klassifizierten Straßen.

Lt. RVP fehlen an Bundesstraßen, L.I.O. und L.II.O. 141 km an Radverkehrsanlagen. Bei einer Verkehrsstärke > 2.500 Kfz/24 h empfehlen die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) 2010 die Anlegung eines fahrbahnbegleitenden Radweges. Unterhalb dieser Verkehrsbelastung von 2.500 Kfz/24 h kann im Regelfall der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

Vorrangiges Ziel des Radverkehrsplanes ist es, die im Netz vorhandenen Mängel zu beseitigen und durch einzelne Neubaumaßnahmen, vor allem Lückenschlüsse, eine durchgängige Befahrbarkeit herzustellen.

Wie ist die Entwicklung hinsichtlich des Tourismusradverkehrs gegenüber dem Alltagsradverkehr?

Zu Frage 6:

Der touristische Radverkehr hat sich, sowohl in Bezug auf die entsprechenden Infrastrukturen als auch in Bezug auf die darauf folgenden Auswirkungen, sehr positiv entwickelt.

Die saarländische Landesregierung hat in den Ausbau des touristischen Radwegenetzes bisher über 15 Mio. € investiert. Mit diesen Mitteln sind bisher 9 Wege entstanden: der Saarland-Radweg, der das Saarland umrundet, und 8 Transversalen, die das Netz nach innen bilden. Die letzte Transversale, der Primstal-Radweg Dr. Hanspeter Georgi, befindet sich im Ausbau. Nach der Vollendung des Netzes stehen rd. 750 km touristische Radwege zur Verfügung. Bereits zwei Routen des SaarRadlandes wurden durch die Qualitätskriterien des ADFC zertifiziert: der Saar-Radweg konnte 4 Sterne und der Saarland-Radweg 3 Sterne erreichen.

Eine Untersuchung des Sparkassen-Tourismusbarometers aus dem Jahr 2005 zeigte, dass die Nutzer der Radwege jährlich einen Bruttoumsatz von über 22 Mio. € erzeugen.

Darüber hinaus stellt die Studie fest, dass es durch das systematische Vorgehen bei der Angebotsentwicklung und im Marketing innerhalb weniger Jahre gelungen ist, eine sehr gute radtouristische Wegeinfrastruktur, bestehend aus Rad(-wander)routen mit einer bundesweit anerkannt hervorragenden Beschilderung, aufzubauen.

Aus einer Untersuchung der HTW in Zusammenarbeit mit dem ADFC geht weiterhin hervor, dass Rad-Ausflügler, die die touristischen Radwege ohne Kombination mit einer Übernachtung nutzen, im Durchschnitt 5,41 €/Tag und Radtouristen mit Übernachtung 74,72 €/Tag ausgeben.

Die Übernachtungsbetriebe des Saarlandes haben das Potenzial erkannt und sich auf die Bedürfnisse der Radtouristen eingestellt. Im Jahre 2000 waren es lediglich 18 Betriebe, die das Qualitätslabel des ADFC „Bett & Bike“ erworben haben, aktuell sind es 81 Betriebe.

Am 13.09.2014 berichtete die Saarbrücker Zeitung, dass Anke Rehlinger einen Ausschuss aus Politik, Verwaltung und Fahrrad-Fachleuten mit Vertretern der Kommunen, Landkreise, des Landesbetriebs für Straßenbau und des ADFC ankündigte, der neue Ideen zum Radverkehrsplan Saarland entwickeln soll. Inwieweit wurde dieser Plan umgesetzt?

Zu Frage 7:

Die Gründungssitzung der Arbeitsgruppe (AG) Alltagsradverkehr fand am 25. November 2014 auf Einladung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) statt. In der Arbeitsgruppe wirken neben Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Ministeriums und des Landesbetriebs für Straßenbau (LfS) auch Vertreter mehrerer Kommunen und des ADFC mit.

Was sind die konkreten Ziele, um zukünftig eine Verbesserung des Alltagsradverkehrs zu bewirken? Welche Projekte zur Verbesserung sind diesbezüglich für 2015, 2016 und 2017 geplant?

Zu Frage 8:

Die in Frage 7 erwähnte AG Alltagsradverkehr wird neue Impulse, Strategien und Ideen erarbeiten und konkrete Möglichkeiten zur Förderung des Alltagsradverkehrs aufzeigen. Ziel ist es, den Anteil des Alltagsradverkehrs im Saarland zu steigern. Das MWAEV und der LfS sehen sich in einer besonderen Verantwortung, um Aktivitäten zu koordinieren und den Kommunen als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen. In der AG Alltagsradverkehr geht es nicht nur um Investitionen in eine verbesserte Infrastruktur, sondern auch und vor allem um Maßnahmen, mit denen Anreize für die Nutzung des Fahrrades im Alltag gesetzt, die Akzeptanz für den Radverkehr verbessert und das Bewusstsein für die Potenziale des Radverkehrs auch und gerade im Saarland geschärft werden können, sowohl bei den (potenziellen) Nutzern als auch bei Verkehrsplanern und Verantwortlichen der Straßenbaulastträger und der Verkehrsbehörden. Von der Vernetzung der Akteure, dem Dialog und der besseren Kommunikation und Koordination verspricht sich die Landesregierung neue positive Impulse für die Entwicklung des Alltagsradverkehrs.

Was die baulichen Aspekte betrifft, hat das Land aufgrund der im RVP aufgezeigten Defizite eine Prioritätenliste erstellt, wobei zwischen Bundes- und Landesmaßnahmen unterschieden wird. Folgende Projekte sollen im angefragten Zeitraum umgesetzt werden:

Bundesstraßen

- B 51, Instandsetzung des Rad- und Gehwegs (R + G) im Bereich der OD Mettlach, Kosten ca. 50.000,- €. Sanierungsbeginn derzeit in 2015 vorgesehen.
- B 268 Münchweiler – Nunkirchen, Lückenschluss des R + G, Baukosten ca. 305.000,- €. Die Maßnahme wird frühestens, vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, in 2016 umgesetzt.

### Landstraßen

Nachfolgende Maßnahmen befinden sich in den unterschiedlichsten Stufen der Planung:

- L 112 Rad- und Gehweg (R + G) zw. Bildstock u. Merchweiler, Gesamtkosten ca. 480.000,- €
- L 112 R + G Illingen, zw. Illbrücke und Rehaklinik, Gesamtkosten ca. 165.000,- €
- L 140 R + G zw. Anschlussstelle Schwarzenholz bis Sprengen, Gesamtkosten ca. 460.000,- €
- L 167 R + G zwischen Sls-Picard bis Neuforweiler, Gesamtkosten ca. 275.000,- €
- L 167 R + G zwischen Überherrn-Wohnstadt bis Bundesgrenze (Creutzwald), Gesamtkosten ca. 350.000,- €

### Touristisches Netz

- Erstinstandsetzung des Nahe-Radweges im Bereich von Nohfelden, geschätzte Gesamtkosten i.H.v. 155.000,- €, wovon 50 % aus Tourismusmitteln des MWAEV bezahlt werden. Baubeginn im Frühjahr 2015.
- Fortführung des Primstal-Radwegs Dr. Hanspeter Georgi, auch hier werden 50 % aus Tourismusmitteln finanziert:
  - L 147, Kastel – Primstal, Gesamtkosten ca. 1.800.000,- €. Plangenehmigungsverfahren soll bis Ende des Jahres abgeschlossen sein. Rodungsarbeiten sollen im Januar/Februar 2015 erfolgen, Ziel: Baubeginn 2015.
  - Limbach – Büschfeld, Gesamtkosten ca. 850.000,- €
  - L 145, Limbach – Ortseingang (OE) Schattertriesch, Gesamtkosten ca. 1.200.000,- €
  - OE Schattertriesch – Steinbruch Michelbach, Gesamtkosten ca. 900.000,- €

Welche finanziellen Mittel stehen zur Umsetzung des Radverkehrsplanes zur Verfügung?

### Zu Frage 9:

Radwegemaßnahmen werden über den Bundes- und Landeshaushalt finanziert. Ein eigener Titel für den Radverkehrsplan Saarland steht nicht zur Verfügung.

Im Bundeshaushalt werden unter Kapitel 1210 – Bundesfernstraßen im Titel 74622 – Bau von Radwegen einschl. Erhaltung (Bundesstraßen) Mittel nach Bedarf zugewiesen.

Im Wirtschaftsplan des Landesbetriebs für Straßenbau stehen unter der Zweckbestimmung „Um- und Ausbau von Landesstraßen“ im Jahr 2015 ff. voraussichtlich 5,0 Mio. € zur Verfügung. Daraus werden Maßnahmen zum Um- und Ausbau des vorhandenen Streckennetzes finanziert (Kreisverkehrsplätze, Ausbau von Ortsdurchfahrten, Beseitigung von Unfallhäufungsstellen, etc.), aber auch - vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sowie der Priorität - der Neu-, Um- und Ausbau von Radwegen des Alltagsradverkehrs sowie Maßnahmen im touristischen Radwegnetz (einschl. Bau des Primstal-Radweges Dr. Hanspeter Georgi).

Frage 10: Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit den Kommunen zur besseren Abstimmung beim Ausbau des Alltagsradverkehrs?

Zu Frage 10:

Das Engagement der Kommunen und die Zusammenarbeit mit den Landesbehörden sind für Verbesserungen im Alltagsradwegenetz von großer Bedeutung.

Die Städte, Gemeinden und Landkreise waren deshalb intensiv in die Entwicklung des Radverkehrsplanes eingebunden. Kommunale Vertreter arbeiten in der AG Alltagsradverkehr aktiv mit. Ausdrückliches Ziel des MWAEV ist, neue Ideen und Angebote für die Förderung des Alltagsradverkehrs eng mit den Bedürfnissen und Möglichkeiten in den Kommunen abzustimmen.

Am 14. Oktober 2014 fand auf Initiative und mit Unterstützung des MWAEV in Saarbrücken ein sehr gut besuchtes Sonderseminar des Deutschen Instituts für Urbanistik (difu) zum Thema „Mit Sicherheit mehr Radverkehr“ für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in saarländischen Planungs-, Bau- und Straßenverkehrsbehörden statt. Weitere sollen folgen.

Für das 2. Quartal 2015 plant das MWAEV eine öffentlichkeitswirksame Kick-off-Veranstaltung für kommunale Vertreter, um die Sensibilität für die Bedeutung und Potenziale des Alltagsradverkehrs bei Entscheidungsträgern weiter zu erhöhen und den Dialog mit den Kommunen aufzubauen. Die AG Alltagsradverkehr erarbeitet das Veranstaltungskonzept.