

## ANTWORT

zu der

Anfrage des Abgeordneten Hubert Ulrich (B90/Grüne)

betr.: Nachfrage zur Antwort der Landesregierung auf die Anfrage „Umsetzung Radverkehrsplan Saarland [Drucksache 15/1224 (15/1149)]“

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Die Antwort der Landesregierung wirft noch Nachfragen bezüglich der Umsetzung des Radverkehrsplanes Saarland auf.“

In der Antwort auf Frage 2 wurden (Neu)Baumaßnahmen aufgelistet, die seit der Vorstellung des Radverkehrsplanes umgesetzt wurden. Die Frage bezog sich allerdings auf Förderungen des Radverkehrs durch die Große Koalition seit 2012, wohingegen der Radverkehrsplan im Mai 2011 vorgestellt wurde. Welcher Zeitpunkt war also für die Beantwortung der Frage gemeint?

Zu Frage 1:

Da die Planung einer Maßnahme vor Baubeginn ein gewisses Maß an Zeit erfordert, wurden alle unter Frage 2 genannten Maßnahmen erst ab dem Jahr 2012 umgesetzt. Lediglich mit der Erstinstandsetzung am Saarland-Radweg mit dem Teilbereich Warndweiher / Lauterbach wurde bereits im Herbst des Jahres 2011 begonnen.

Um welche Länge der Baumaßnahmen im Touristischen Netz handelt es sich bei folgenden Strecken:

- Erstinstandsetzung Saarland-Radweg Teilbereich Warndweiher / Lauterbach
- Erstinstandsetzung Köllertal-Radweg zwischen Walpershofen und Heusweiler
- Erstinstandsetzung Saarland-Radweg bei Habkirchen
- Instandsetzung Saar-Radweg bei Lisdorf / Ens Dorf + Saarlouis Finanzamt + Wadgassen / Wehrden

Zu Frage 2:

- Erstinstandsetzung Saarland-Radweg Teilbereich Warndtweiher / Lauterbach: Länge 1,76 km
- Erstinstandsetzung Köllertal-Radweg zwischen Walpershofen und Heusweiler: Länge 0,50 km
- Erstinstandsetzung Saarland-Radweg bei Habkirchen: Länge 0,60 km
- Instandsetzung Saar-Radweg bei Lisdorf / Ensdorf + Saarlouis Finanzamt + Wadgassen / Wehrden: Die Instandsetzungen sind durch eigenes Personal der SAM Dillingen sowie den Radwegeunterhaltungstrupp erfolgt, Länge ca. 1,00 km.

Um welche Art von Baumaßnahmen handelt es sich bei den folgenden Alltagsradwegen:

- 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

Zu Frage 3:

- B 268, Niederlosheim – Münchweiler, Länge 270 m: Ausbau einer bestehenden stillgelegten Bahntrasse zu einem Rad- und Gehweg (R + G) als Lückenschluss zur bestehenden Radwegeverbindung.
- L 347, Querspange Rehlingen, Länge 140 m: Lückenschluss des R + G auf Anregung des Leiters der BSK-Kontaktstelle Selbsthilfe Körperbehinderter Rehlingen, damit neben Fußgängern und Radfahrern auch behinderte Menschen im Bereich der Aluwerke die Landstraße relativ gefahrlos überqueren können, um auf den Saar-Radweg zu gelangen.
- L 119, Homburg/Bruchhof bis Landesgrenze, Länge 1,6 km: Straßenbegleitender R + G bis zur Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz durch einseitigen Rückbau der überbreiten Fahrbahn, um den Eingriff in Natur und Landschaft zu minimieren.
- L 105, Bliesransbach – Kleinblittersdorf, Länge 625 m: Neubau R + G als Weiterführung der bestehenden Rad- und Gehwegverbindung
- L 157, Losheim – Mitlosheim 2. BA, Länge 2,0 km: Neubau eines straßenbegleitenden R + G
- L 178, Tünsdorf – Orscholz, Länge 370 m: Asphaltausbau eines R + G
- L 147, AS Primstal im Zuge des Industrieparks BAB A 1, Länge 700 m: Neubau eines R + G entlang der L 147

Die Landesregierung hat die Frage, ob ihr Zahlen über die Akzeptanz der Maßnahmen vorliegt, mit <Nein> beantwortet. Warum werden keine Zahlen erhoben? Auf welcher Basis werden Maßnahmen für eine Verbesserung des Radverkehrs evaluiert und weiterentwickelt?

Zu Frage 4:

Hinsichtlich der Fragen 2 u. 3 der LT-Drs. 15/1149 bezog sich das „Nein“ auf die unter der Antwort zu Frage 2 konkret aufgeführten Maßnahmen, deren Fertigstellung erst 2012 oder später erfolgte.

Im Zuge der Untersuchung zur Winterdienstverpflichtung an Radwegen wurde u.a. im Jahr 2006 auf allen Alltagsstrecken eine Zählung der Fahrräder/24 h durchgeführt. Auf Basis dieser Untersuchung wurden die verkehrswichtigen Wege herausgefiltert. Im Herbst 2015 soll auf diesen Streckenabschnitten eine aktuelle Zählung durchgeführt werden.

Da der Alltagsradverkehr im gesamten Landesbereich einer Steigerung bedarf, wie auch aus den Zahlen zur MID-Erhebung hervorgeht, ist es sinnvoll und notwendig, im gesamten Landesbereich den Alltagsradverkehr zu stärken.

Für die Umsetzung von baulichen Maßnahmen bildet der Radverkehrsplan die Grundlage. Die einzelnen Maßnahmen werden entsprechend ihrer Priorität umgesetzt. Bewertungskriterien hierfür sind z.B. Lückenschlüsse zwischen bestehenden Radwegen, Kfz-Belastung von Bundes- und Landstraßen, Schwerverkehrsanteil, Verbindung zur Infrastruktur etc.

Seit wann wurden die von der Landesregierung angegebenen 15 Mio. € in den Ausbau des touristischen Radwegenetzes investiert?

Zu Frage 5:

Im Jahr 2000 wurde mit der Konzeption und dem Ausbau eines landesweiten touristischen Radwegenetzes begonnen.

Wie stellt sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis vom touristischen Radverkehr gegenüber dem Alltagsradverkehr dar und wie lassen sich daraus schließend die getätigten und geplanten Investitionen rechtfertigen? Warum wurde dem touristischen Radverkehr gegenüber dem Alltagsradverkehr eine derartige Prioritätenverteilung eingeräumt, obwohl im Radverkehrsplan für das Saarland wiederholt wurde, dass im Alltagsradverkehr noch „erheblicher Nachholbedarf“ bestehe?

Zu Frage 6:

Der Ausbau des touristischen Radroutennetzes SaarRadland wurde ab dem Jahr 2000 begonnen.

Der Radtourismus wird als wesentlicher Wirtschaftsfaktor im touristischen Marktsegment gesehen und weiter ausgebaut. Den rund 15 Mio. €, die das Land bisher in die radtouristische Infrastruktur investiert hat, stehen etwa 22 Mio. jährlicher Umsatz durch Radtouristen gegenüber.

Weiterhin geht, wie bereits mitgeteilt, aus einer Untersuchung der HTW in Zusammenarbeit mit dem ADFC 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.

Für den Alltagsradverkehr existiert keine vergleichbare Untersuchung.

Mit der Untersuchung MID (Mobilität in Deutschland) aus dem Jahr 2008 [durch das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH zusammen mit dem Institut für Verkehrsforschung am Dt. Institut für Luft- u. Raumfahrt e.V. (DLR)] wurden belastbare Zahlen erhoben, die eindeutig den „erheblichen Nachholbedarf“ im Alltagsradverkehr im Saarland dokumentieren.

Der Radverkehrsplan wurde ab 2008 entwickelt und somit lange nach dem SaarRadland begonnen.

Durch die Überlagerung der verschiedenen Anforderungen (Alltags- und Freizeitverkehr, landesweite und regionale Ebene) erfolgt eine systematische Plausibilitätsprüfung in Hinblick auf weitere Netzverdichtungen und Lückenschlüsse. Parallelführungen sollen so vermieden und Synergieeffekte durch die optimierte Weiterentwicklung und Verzahnung dieser Netzbestandteile genutzt werden.

Beide Netze, Touristisches und Alltagsradwegenetz, greifen somit ineinander und ergänzen sich.

Im November 2014 wurde die Arbeitsgruppe (AG) Alltagsradverkehr im MWAEV ins Leben gerufen. Darin arbeiten Vertreter des ADFC, des LfS, einiger Städte und Gemeinden sowie das MWAEV zusammen, um neue Impulse, Strategien und Ideen zu erarbeiten und konkrete Möglichkeiten zur Förderung des Alltagsradverkehrs zu entwickeln, aber auch um die Umsetzung des Radverkehrsplans Saarland weiter voranzubringen.

Welchen Anteil an Alltagsradverkehr strebt die Regierung pro Jahr bis 2020 an?

#### Zu Frage 7:

Aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel kann eine Steigerung durch den Ausbau der Infrastruktur nur in kleinen Schritten erfolgen. Weiterhin ist hier die Mithilfe von Städten und Gemeinden erforderlich, um ein durchgängiges Netz zu schaffen.

Darüber hinaus forciert das Saarland die Förderung des Radverkehrs mit Hilfe der Arbeitsgruppe Alltagsradverkehr.

Hier sollen praxisnahe Strategien und Ideen entwickelt werden, die zur Nutzung des Fahrrades im Alltag anregen und die Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen auf das Fahrrad bewegen.

Ein Steigerungsfaktor pro Jahr kann derzeit nicht verlässlich festgelegt werden.

Was bedeuten die von der Landesregierung formulierten <unterschiedlichen Stufen> der Planung für nachfolgende Maßnahmen (bitte jeweils konkreten Planungs- und Durchführungsstand mit erwartetem Fertigstellungsdatum benennen):

- 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,- €

Zu Frage 8:

Das Fertigstellungsdatum ist immer vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sowie der den Planungsfortgang und Planungsumfang beeinflussenden Faktoren, wie z.B. Grundstücksverhandlungen, Naturschutzbelange, Wasserrecht etc., zu sehen.

- L 112 Rad- und Gehweg (R + G) zwischen Bildstock und Merchweiler, Gesamtkosten ca. 480.000,- €: Die Voruntersuchung liegt zurzeit dem MWAEV zur Genehmigung vor. Frühester Baubeginn III. Quartal 2017.
- L 112 R + G Illingen, zwischen Illbrücke und Rehaklinik, Gesamtkosten ca. 165.000,- €: Planung noch nicht begonnen.
- L 140 R + G zw. Anschlussstelle Schwarzenholz bis Sprengen, Gesamtkosten ca. 460.000,- €: Vorentwurf wurde bereits genehmigt. Frühester Baubeginn III. Quartal 2017.
- L 167 R + G zwischen Saarlouis-Picard und Neuforweiler, Gesamtkosten ca. 275.000,- €: Planung noch nicht begonnen.
- L 167 R + G zwischen Überherrn-Wohnstadt und Bundesgrenze (Creutzwald), Gesamtkosten ca. 350.000,- €: Planung noch nicht begonnen.

Hat die Landesregierung für die Zuweisung von Bundesmitteln unter Kapitel 1210 – Bundesfernstraßen im Titel 74622 – Bau von Radwegen einschl. Erhaltung Bedarf angemeldet? Wenn ja, welchen konkret?

Zu Frage 9:

Das Land meldet Finanzmittel objektbezogen in Abhängigkeit von der Baureife im Rahmen der Aufstellung zum Entwurf des Bundeshaushalts für das Folgejahr an. Dies bedeutet, dass für Bundesmaßnahmen erst entsprechende Mittel angemeldet werden, wenn jeweils das Baurecht vorliegt.

Da sich einige Maßnahmen noch in der Planung befinden und in 2015 nicht zur Ausführung gelangen, beträgt der geschätzte Mittelabfluss für 2015 ca. 100.000,- €.

Notwendige Mittel für den Bau eines Lückenschlusses an der B 268 zwischen Niederlosheim und Nunkirchen sowie einer Sanierungsmaßnahme an der B 51 im Bereich der OD Mettlach i.H.v. insgesamt ca. 400.000,- € können aufgrund des Planungsstandes und der noch fehlenden Baureife erst in 2016 bzw. 2017 für den Bundeshaushalt angemeldet werden.

Was bedeutet die Angabe, für den „Um- und Ausbau von Landesstraßen stünden im Jahr 2015 ff. voraussichtlich 5,0 Mio. € zur Verfügung? Auf welchen Zeitraum bezieht sich bei dieser Angabe <fortfolgend>? Wie groß ist der zu erwartende Anteil an dieser Summe für den Ausbau/Zubau des Radverkehrs (aufgeschlüsselt nach Anteilen für den Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr)?

Zu Frage 10:

Die 5 Mio. € stammen aus der mittelfristigen Finanzplanung, die das Parlament bei der Verabschiedung des Haushaltsplans 2015 beschlossen hat. Die Angabe „fortfolgend“ bezieht sich auf einen Zeitraum von 4 Jahren. Für den Neu-, Um- und Ausbau von Rad- und Gehwegen sind im Haushalt für das Jahr 2015 etwa 1,17 Mio. vorgesehen. Diese verteilen sich wie folgt:

- Instandsetzung u. Qualitätssicherung SaarRadland ca. 400.000 €
- Primstal-Radweg Dr. Hanspeter Georgi ca. 985.000 €
- Ausbau Alltagsradwegenetz ca. 325.000 €

Inwieweit wurden vor der Gründung der AG Alltagsradverkehr die Städte, Gemeinden und Landkreise in die Planungen miteinbezogen? Welche konkreten finanziellen Förderangebote hat die Landesregierung seit 2012 an die Kommunen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur gemacht?

Zu Frage 11:

Zur Erstellung des Radverkehrsplans Saarland wurden alle Landkreise sowie die Städte und Gemeinden, weiterhin verschiedene Verbände und Ministerien, eingeladen, am Konzept zur Erarbeitung des Radverkehrsplans Saarland mitzuarbeiten. Am 3. Dezember 2008 fand die Kick-Off-Veranstaltung statt.

Von 46 Teilnehmern waren 32 Personen von Landkreisen, Städten und Gemeinden vertreten.

Auch für die Mitarbeit in der AG Alltagsradverkehr wurde und wird weiterhin bei den Städten und Gemeinden geworben. Mit Schreiben von Frau Ministerin Rehlinger wurden alle Landkreise, der Regionalverband Saarbrücken sowie die Städte und Gemeinden zur Mitarbeit in der Arbeitsgruppe Alltagsradverkehr eingeladen.

Die Kommunen werden zum Beispiel dergestalt unterstützt, dass der Radwegeunterhaltungstrupp, angesiedelt beim LfS, die Kontrolle der Radwege des SaarRadlandes, die sich auch auf kommunalem Gebiet befinden und für die die Kommunen die Verkehrssicherungspflicht haben, übernimmt. Auch begrenzte Mängel werden direkt behoben, wie z.B. das Verfüllen kleinerer Schlaglöcher. Größere Unterhaltungsmängel werden an die zuständige Kommune weitergeleitet mit der Bitte um Behebung der Schäden. Die Straßenbauverwaltung und Tourismusförderung des MWAEV teilen sich die Personal- und Unterhaltungskosten i.H.v. 600.000,- €/Jahr.

Welche Kosten sind bisher für die Errichtung des Hanspeter-Georgi-Radweges entstanden und welche Investitionen sind in diesen Radweg weiterhin geplant?

Zu Frage 12:

Bisher wurden für die Konzeption des gesamten Rad- und Gehwegs und den Ausbau der beiden ersten Abschnitte ca. 1,06 Mio. € aufgewendet. Bis zur Fertigstellung, mit den restlichen fünf Abschnitten, werden weitere Mittel nach derzeitiger Schätzung i.H.v. etwa 4,80 Mio. € erforderlich.

Der Landesradverkehrsplan aus dem Jahr 2011 sah die Konzeption eines landesweiten Radverkehrsnetzes mit einer Gesamtlänge von rund 1.200 km vor. Wie weit ist diese Konzeption gelaufen, wie weit ist sie umgesetzt und in welchem Umfang ist das Radverkehrsnetz vor allem im Bereich des Alltagsradverkehrs seit 2012 konkret (km-Zahl) gewachsen?

Zu Frage 13:

Nach Fertigstellung des Radverkehrsplans Saarland wurde in Verbindung mit der zugehörigen Datenbank ermittelt, dass 517 km des touristischen Netzes und 211 km des Alltagsradwegenetzes, d.h. etwa 61 % des Gesamtnetzes (von 1.200 km), mängelfrei waren.

Nach aktuellem Stand der Datenbank sind im landesweiten Netz ca. 560 km der touristischen Radwege und ca. 310 km der Alltagsradwege, somit etwa 72,5 % des Gesamtnetzes, mängelfrei und in einem mittleren bis guten Zustand.

Die Umsetzung der Radverkehrskonzeption bedeutet nicht immer nur Neubau (s.u. Frage 3), sondern auch Instandsetzung bestehender Radwege, Routenverlegung, Umbeschilderung oder Freigabe bestehender Wege durch entsprechende Verkehrszeichen. Somit beziehen sich die sich aus v.g. Auflistung ergebenden „fehlenden“ 330 km nicht nur auf die bauliche Ausgestaltung, sondern z.B. auch auf die Ausweitung von Zweirichtungsradwegen oder die Änderung vorhandener Beschilderung. Zu letztgenanntem Punkt erfolgt derzeit in der Örtlichkeit eine Überprüfung, um Mängel in diesem Bereich zu beheben und das Streckennetz dahingehend zu optimieren.