

ANTWORT

zu der

Anfrage des Abgeordneten Michael Neyses (B90/Grüne)

betr.: Radverkehrsplan Saarland

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Besonders der Alltagsradverkehr hat im Saarland weiterhin Nachholbedarf. Im Vergleich zum bundesweiten Mittelwert von 10 Prozent wird das Fahrrad im Alltag durch die Saarländerinnen und Saarländer nur zu durchschnittlich zwei Prozent genutzt. Dieser Rückstand ist vor allem den fehlenden Verkehrswegen geschuldet.

Der Radverkehrsplan Saarland, der im Juni 2011 vom Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr vorgestellt wurde, liefert einen Gesamtüberblick zur Koordinierung des Handlungsbedarfs bei vorhandenen und neu zu errichtenden Radwegen im Saarland.

Der Ausbau hinkt allerdings hinter den Ausbauzielen des Radverkehrsplanes weit hinterher, wie die Antworten der Landesregierung auf zwei Anfragen der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom Jahr 2015 ergaben (Drs. 15/1224 und Drs. 15/1377).

Den Ausführungen zufolge wurden seit 2012 bis zu Beginn 2015 nur knapp 6 Kilometer für das Alltagsradwegenetz hinzugebaut. Für das touristische Netz sind 8 Kilometer neu entstanden.

Für die Umsetzung des Radverkehrsplans ist die Mitwirkung der Städte und Gemeinden Voraussetzung. Im November 2014 wurde die Arbeitsgruppe Alltagsradverkehr gegründet, um neue Impulse, Strategien und Ideen für die Entwicklung zu erarbeiten.“

Vorbemerkung der Landesregierung:

Die Landesregierung will das Saarland fahrradfreundlicher machen. Zielsetzung des Radverkehrsplans Saarland (RVP) ist es, zu einer Steigerung der Nutzung des Rades und zu einer Stärkung des Radtourismus als Wirtschaftsfaktor beizutragen. Er soll auf der infrastrukturellen Ebene einen Gesamtüberblick in Hinsicht auf eine Qualitätsverbesserung und systematische Weiterentwicklung der Netze liefern und damit eine zielgerichtete, effiziente Steuerung der Haushaltsmittel ermöglichen.

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

Weiterhin dient der RVP dazu, ein baulastträgerübergreifendes Radverkehrsnetz für das Saarland zu schaffen, in dem weiterer Handlungsbedarf und die Bewertung lokaler Anforderungen auf eine objektivierbare Grundlage gestellt werden können.

Durch eine systematische Bestandsaufnahme kann die derzeitige Situation nach abgestimmten Anforderungen bewertet und damit der Handlungsbedarf zur Qualitätsverbesserung in Verbindung mit einer nachvollziehbaren Kostenschätzung und Prioritäteneinstufung ermittelt werden.

Mit den Ergebnissen der Bestandsaufnahme wurde eine landesweite Radwegedatenbank aufgebaut, die weiterentwickelt wird und der kontinuierlichen Qualitätskontrolle und -sicherung dient.

Durch den RVP wird auch die Bedarfsplanung für Radwege an Bundes- und Landesstraßen im Radverkehrsnetz unter Einbeziehung des Aspektes der Vernetzung auf eine neue verlässliche Grundlage gestellt.

Beim RVP wird zur Ermittlung des Handlungsbedarfs aber nicht nur ein Augenmerk auf den Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen bzw. Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz gelegt, sondern insbesondere auch auf die Beseitigung von verkehrsgefährdenden Mängeln. Vielfach sind längere, zusammenhängende, mangelfreie Streckenabschnitte im Radverkehrsnetz durch kurze oder punktuell mangelbehaftete Abschnitte unterbrochen. So gilt es z.B. die Belagsqualität zu verbessern bzw. punktuelle Belagschäden (Schlaglöcher) zu beseitigen. Des Weiteren wurden durch die Bestandserhebung des RVP Netzhindernisse wie z.B. Pfosten, Umlaufsperrern oder unzureichende Bordabsenkungen festgestellt, die es zu beseitigen gilt.

Hier kann mit verhältnismäßig konzentriertem Mitteleinsatz eine durchgängig gute Netzqualität geschaffen werden.

Für den Bau einschließlich Unterhaltung von Radwegen ist im Wirtschaftsplan des LfS die Position (Zweckbestimmung) „Um- und Ausbau von Landstraßen“ vorgesehen. Unter dieser Position sind 5 Mio. € in den Haushalt eingestellt. Diese müssen allerdings nicht nur für den Neubau von Alltagsradrouten, sondern auch für den Bau touristischer Radwegeverbindungen verwendet werden. Weiterhin müssen unter der vorgenannten Zweckbestimmung u.a. auch der Bau von Kreisverkehrsanlagen, der Ausbau von Ortsdurchfahrten und die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen im Bereich der Landesstraßen ausgeführt werden. Aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel kann ein Ausbau der Infrastruktur nur in kleinen Schritten erfolgen.

Wann tagte die Arbeitsgruppe Alltagsradverkehr im Jahr 2015 und was waren die wesentlichen Ergebnisse der Sitzungen?

Zu Frage 1:

Die Arbeitsgruppe (AG) Alltagsradverkehr hat sich im November 2014 auf Initiative und unter Federführung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) konstituiert. In der AG Alltagsradverkehr arbeiten neben Vertretern des Ministeriums und des Landesbetriebs für Straßenbau (LfS) Verbände wie der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und vor allem kommunale Vertreter an dem Ziel, dem Alltagsradverkehr im Saarland neue Impulse zu geben.

Die Arbeitsgruppe (AG) Alltagsradverkehr tagte in 2015 an folgenden Terminen:

14. Januar 2015, 28. April 2015, Kick-off-Veranstaltung für kommunale Vertreter am 11. Juni 2015 (s. unter Frage 2), 08. Juli 2015, 22. September 2015 und am 02. November 2015.

Ergebnisse zur Sitzung am 14.01.2015:

- Vortrag des LfS „Umrüstung von Lichtsignalanlagen (LSA) für den Radverkehr“ in Bezug auf die notwendige Umrüstung von Lichtsignalanlagen bei Radverkehr gem. § 37, Abs. 2 StVO bis zum 31.12.2016
- Vortrag des Ministerium für Inneres und Sport (MfIS) „GVFG-Förderung für den Alltagsradverkehr“
- Diskussion und Überarbeitung des „Fragebogens zum RADVERKEHR – Gemeinsam den kommunalen Radverkehr voranbringen“. Die AG Alltagsradverkehr befragte in der Folge alle saarländischen Kommunen zu Stellenwert, Projekten, Hemmschwellen und Interessen zum Radverkehr.

Ergebnisse zur Sitzung am 28.04.2015:

- Auswertung der zurückgesandten Fragebögen in Verbindung mit der Vorbereitung der Kick-off-Veranstaltung am 11.06.2015.
- Diskussion zum Thema Beschilderung des Alltagsradwegenetzes im innerörtlichen Bereich. Thema wird in der Unterarbeitsgruppe „Umsetzung Radverkehrsplan“ weiter verfolgt.

Ergebnisse zur Sitzung der Kick-off-Veranstaltung am 11.06.2015:

Siehe unter Frage 2.

Ergebnisse zur Sitzung am 08.07.2015:

- Es wurde festgehalten, dass die Kick-off-Veranstaltung am 11.06.2015 im MWAEV eine äußerst positive Resonanz erfahren hat – Nachbetrachtung zugehöriger Punkte.
- Vorgehensweise zur Weiterentwicklung des Themas Alltagsradverkehr: Fortführung der AG mit mindestens zwei Sitzungen pro Jahr in Verbindung mit übergeordneten Themen. Hierzu auch Einladung von Referenten mit externem Sachverstand.
Themen oder konkrete Probleme aus den AG-Sitzungen werden zwecks Weiterentwicklung bzw. Lösung an einzurichtende Unterarbeitsgruppen verwiesen. Hier erfolgt die Aufarbeitung des entsprechenden Themas, es werden Lösungs- oder Umsetzungsvorschläge dargestellt sowie der Umzusetzende genannt.

Danach Beratung der Ergebnisse aus den Unterarbeitsgruppen in der AG Alltagsradverkehr zwecks Freigabe zur Umsetzung.

Ergebnisse zur Sitzung am 22.09.2015:

- Vorstellung der Kampagne „Stadtradeln“ durch Herrn André Muno vom Klima-Bündnis
- Vorstellung der Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ durch Herrn Thomas Fläschner, ADFC
- Gründung der Unterarbeitsgruppe „Umsetzung Radverkehrsplan“ unter Federführung des LfS

Ergebnisse zur Sitzung vom 02.11.2015:

- Vorstellung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e.V. durch Frau Anna Hussinger
- Gründung der Unterarbeitsgruppe „Förderung Radverkehr“ unter Federführung von Referat D/5
- Gründung der Unterarbeitsgruppe „Recht und Sicherheit Radverkehr“ unter Federführung von Referat D/3
- Vorstellung der Vorstudie zur „Radverkehrsanalyse Saarland“ mit anschließender Diskussion und Einvernehmen zur Erstellung einer auf den Alltagsradverkehr abgestimmten Radverkehrspotenzialanalyse

Zu welchen Ergebnissen kam die in der Drs. 15/1224 angekündigte Kick-off-Veranstaltung für kommunale Vertreter, um die Sensibilität für die Bedeutung und Potentiale des Alltagsradverkehrs weiter zu erhöhen und den Dialog mit den Kommunen aufzubauen?

Zu Frage 2:

An der Dialogveranstaltung am 11. Juni 2015 nahmen rund 60 Vertreter von Kommunen und Verbänden sowie am Fahrradverkehr Interessierte teil.

Vorgestellt wurden unter anderem die Ergebnisse einer von der AG Alltagsradverkehr initiierten landesweiten Befragung aller Städte, Gemeinden und Landkreise zu ihren Projekten, Interessen, Anregungen und Bedürfnissen in Sachen Alltagsradverkehr sowie die Kampagnen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtradeln“. Außerdem stand die weitere Umsetzung des saarländischen Radverkehrsplanes im Mittelpunkt der Veranstaltung. Zusätzliche Impulse lieferten gelungene Praxisbeispiele aus Ingelheim am Rhein. Die Stadt wurde 2015 mit dem 3. Platz beim Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet. Der ehrenamtliche Fahrradbeauftragte Erich Dahlheimer zeigte anschaulich, wie man auch mit einfachen und wenig kostenintensiven Ideen eine positive Wirkung für den Alltagsradverkehr erzielen kann.

Die Teilnehmer der Dialogveranstaltung waren sich einig, dass im Saarland weitere Investitionen in die Fahrradinfrastruktur notwendig sind und dass dabei Land und Kommunen an einem Strang ziehen müssen. Um den Radverkehrsanteil zu erhöhen sei aber auch eine Veränderung im Bewusstsein der Saarländerinnen und Saarländer und der Entscheidungsträger vor Ort erforderlich.

Dazu sollen öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen und Kampagnen beitragen. Deshalb hat das MWAEV in der Folge bei den saarländischen Kommunen für die Teilnahme an der bundesweiten Kampagne „Stadtradeln“ geworben und angeboten, in 2016 die Teilnahmegebühren zu übernehmen und die Städte, Gemeinden und Landkreise in der Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen. Daraufhin haben sich 17 saarländische Kommunen zu dem kommunalen Wettstreit um die meisten Fahrradkilometer angemeldet. Der Aktionszeitraum läuft noch bis Ende September.

Welche konkreten verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs hat die Landesregierung im Jahr 2015 umgesetzt? (Bitte getrennt auflisten nach Alltagsradverkehr- und touristischem Radverkehr.)

Zu Frage 3:

Alltagsradverkehr

Im Jahre 2015 wurden keine Neubaumaßnahmen ausgeführt. Im Zuge einer Deckenbaumaßnahme an der B 51 zwischen Rilchingen-Hanweiler und der Bundesgrenze Deutschland/Frankreich wurden ca. 800 m Rad- und Gehweg instandgesetzt.

Des Weiteren wird der Radverkehr in allen weiteren Baumaßnahmen des LfS berücksichtigt. Besonderes Augenmerk wird hier bei Deckenbaumaßnahmen auf die mögliche Anlage von Schutzstreifen gelegt.

SaarRadland (Touristisches Radroutennetz)

Im Jahr 2015 wurden durch den LfS folgende Streckenabschnitte instand gesetzt:

Saarland-Radweg

- Anlegung einer ca. 450 m langen Umfahrung im Bereich der "Eisernen Brücke" bei Freisen, da diese aufgrund ihres baulichen Zustandes bis auf weiteres gesperrt werden musste.
- Bau einer Absturzsicherung bei Blieskastel-Lautzkirchen, Kostenbeteiligung durch das Land.

Saar-Radweg

- Erstinstandsetzung bei Rehlingen–Fremersdorf am Abgang L 170 zum Leinpfad. Hier erfolgte mit geringfügigem Kostenaufwand durch den Asphalttrupp der Straßen- und Autobahnmeisterei (SAM) Merzig eine Angleichung der Asphaltierung.
- Im Bereich der Staustufe Güdingen wurden seitens der Landeshauptstadt Wurzel Schäden am Leinpfad beseitigt, Kostenbeteiligung durch das Land.

Saar-Nahe-Höhen-Radweg

- Umbeschilderung der Route bei Lautzkirchen auf die Velo Visavis Route durch den Radwegeunterhaltungstrupp bis zu einer endgültigen Sanierung der Gemeindestraße am Ohligsteg durch die Stadt Blieskastel.
- Erstinstandsetzung bei Ottweiler, Höcherberg bis Lautenbach (1,5 km wassergebundene Deckenbefestigung) durch den SaarForst Landesbetrieb nach Wegebauarbeiten im Zuge der Leitungsverlegung zum Bau einer Windkraftanlage, Kostenbeteiligung durch das Land.

Nahe-Radweg

- Nohfelden bis Landesgrenze Rheinland-Pfalz mit 1,4 km Asphaltierung der Steigungsstrecken + 600 m wassergebundener Ausbau.

Primstal-Radweg Dr. Hanspeter Georgi

- Bau des rund 7 km langen Prims-Theel-Erlebniswegs von Lebach nach Nalbach als Gemeinschaftsprojekt der Gemeinden Schmelz, Nalbach und der Stadt Lebach unter Förderung des MWAEV. Die Strecke wurde als Teil des Primstal-Radwegs Dr. Hanspeter Georgi ausgemacht. Die Kosten für die Beschilderung hat das Land übernommen.

Seitens des Radwegeunterhaltungstrupps und der Straßen- und Autobahnmeistereien wurden folgende Streckenabschnitte instand gesetzt:

- Saarland-Radweg im Bereich der L 105 bei Breilfurt
- Saar-Radweg an der Schiffsanlegestelle Lisdorf

Viele der v.g. Maßnahmen im Bereich des SaarRadlandes, vor allem am Leinpfad, dienen auch dem Alltagsradverkehr.

Welche weiteren Maßnahmen (wie etwa Errichtung von sicheren Abstellmöglichkeiten, bessere Anbindung an und Vernetzung mit dem ÖPNV) hat die Landesregierung zur Verbesserung des Radverkehrs ergriffen oder gefördert? (Bitte getrennt auflisten nach Alltagsradverkehr und touristischem Radverkehr.)

Zu Frage 4:

Touristischer Radverkehr

Zur Unterstützung des Radtourismus im Saarland hatte das MWAEV, in Kooperation mit der Tourismus Zentrale Saarland und dem ADFC, den Wettbewerb „Vorbildliche Rastplätze an touristischen Radwegen“ initiiert, an welchem sich die Kommunen rege beteiligten.

Für die Gewinner, 1. – 3. Platz, wurden zur Umsetzung der eingereichten Vorschläge Geldpreise aus Tourismuskitteln ausgelobt.

Alltagsradverkehr

2015 wurden Fahrradabstellboxen und Fahrradständer an den Bahnhöfen in St. Ingbert und Rohrbach gefördert. In Türkismühle wurden eine Abstellanlage mit Fahrradständern und eine E-Bike-Ladestation gefördert.

Für 2016 liegt ein Antrag der Stadt Blieskastel zur Förderung von Fahrradständern am dortigen Busbahnhof vor.

Wie ist der Planungs- und Umsetzungsstand folgender, in der Antwort der Landesregierung (Drs. 15/1224) genannten, Projekte?

Maßnahmen entlang von Bundesstraßen:

- B 51, Instandsetzung des Rad- und Gehwegs (R+G) im Bereich der OD Mettlach
- B 268, Münchweiler–Nunkirchen, Lückenschluss des R + G

Maßnahmen entlang von Landstraßen:

- L 112, Rad- und Gehweg (R+G) zwischen Bildstock und Merchweiler
- L 112, R+G Illingen zw. Illbrücke und Rehaklinik
- L 140, R+G zw. Anschlussstelle Schwarzenholz bis Sprengen
- L 167, R+G zwischen SLS-Picard bis Neuforweiler
- L 167, R+G zwischen Überherrn-Wohnstadt bis Bundesgrenze (Creutzwald)

Maßnahmen innerhalb des touristischen Netzes:

- Erstinstandsetzung des Nahe-Radweges im Bereich Nohfelden
- Primstal-Radweg Dr. Hanspeter Georgi
- L 147, Kastel – Primstal
- Limbach – Büschfeld
- L 145, Limbach – Ortseingang Schattertriesch
- Ortseingang Schattertriesch – Steinbruch Michelbach

Zu Frage 5:

Maßnahmen entlang von Bundesstraßen:

B 51, Instandsetzung des Rad- und Gehwegs (R+G) im Bereich der OD Mettlach:

- Die Umsetzung der Maßnahme ist für 2016 vorgesehen.

B 268, Münchweiler – Nunkirchen, Lückenschluss des R+G:

- Im vergangenen Jahr wurde die Voruntersuchung der Stadt Wadern und dem Ortsvorsteher von Nunkirchen vorgestellt. Dabei wurde die Variante der Weiterführung auf der Bahntrasse als Vorzugsvariante neu aufgenommen, was zu Planungsverzögerungen führte. Aufgrund des vorgesehenen Baurechtsverfahrens ist erfahrungsgemäß eine Umsetzung der Maßnahme erst ab Frühjahr 2019 möglich.

Maßnahmen entlang von Landstraßen:

L 112, R+G zwischen Bildstock und Merchweiler:

- Die Umsetzung der Maßnahme ist ab dem I. Quartal 2019 vorgesehen.

L 112, R+G Illingen zwischen Illbrücke und Rehaklinik:

- Mit der Planung der Maßnahme wurde noch nicht begonnen.

L 140, R+G zwischen Anschlussstelle Schwarzenholz bis Sprengen:

- Aufgrund des vorgesehenen Baurechtsverfahrens ist erfahrungsgemäß eine Umsetzung der Maßnahme erst ab Frühjahr 2019 möglich.

L 167, R+G zwischen Saarlouis-Picard bis Neuforweiler:

- Mit der Planung der Maßnahme wurde noch nicht begonnen.

L 167, R+G zwischen Überherrn-Wohnstadt bis Bundesgrenze (Creutzwald):

- Mit der Planung der Maßnahme wurde noch nicht begonnen.

Maßnahmen innerhalb des touristischen Netzes:

Erstinstandsetzung des Nahe-Radweges im Bereich Nohfelden:

- Die Maßnahme wurde, wie unter Punkt 3 zum SaarRadland unter Nahe-Radweg aufgeführt, in 2015 baulich umgesetzt.

Primstal-Radweg Dr. Hanspeter Georgi mit nachfolgenden Teilabschnitten:

L 147, Kastel – Primstal:

- Baubeginn der Maßnahme war im März 2016.

Limbach – Büschfeld:

- Der Vorentwurf soll dem MWAEV im Spätsommer 2016 vorgelegt werden. Die Baurechtschaffung erfolgt in 2017, eine Umsetzung der Maßnahme ist ab 2018 vorgesehen.

L 145, Limbach – Ortseingang Schattertriesch:

- Der Planfeststellungsentwurf liegt als Prüfexemplar vor. Es kam zu Verzögerungen der Beantragung der Baurechtsschaffung. Mit Hilfe des Bürgermeisters von Schmelz sowie Herrn Staatssekretär Barke und Herrn Umweltminister Jost konnte bei den Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer der Scharter Mühle eine Einigung erzielt werden. Der Feststellungsentwurf liegt dem zuständigen Referat des MWAEV zur formalen Prüfung vor. In Abhängigkeit von der Baurechtsschaffung sowie den zugehörigen Rodungsarbeiten, vorgesehen im Herbst/Winter 2016/2017, wird der Baubeginn noch in 2017 angestrebt.

Ortseingang Schattertriesch – Steinbruch Michelbach:

- Das Informationsverfahren ist abgeschlossen. Der Vorentwurf ist in Vorbereitung. Die Umsetzung der Maßnahme ist in 2019 vorgesehen.

Sind zu den in Frage 5) aufgelisteten Projekten neue Planungen hinzugekommen? Falls ja, welche? Um welche Art von Baumaßnahmen handelt es sich dabei?

Zu Frage 6:

L 105, Bliesmengen-Bolchen bis Bliesransbach:

- Bau eines separaten Rad- und Gehweges bzw. Mehrzweckstreifens auf dem 1,8 km langen Streckenabschnitt. Der derzeitige Planungsstand ist die Voruntersuchung. Aufgrund des vorgesehenen Baurechtverfahrens ist erfahrungsgemäß eine Umsetzung der Maßnahme erst ab Ende 2020 möglich.

L 149 R, OD Nonnweiler, Straßenraumneugestaltung „Trierer Straße“:

- Ziel der Maßnahme ist es, durch die Grunderneuerung der Verkehrsanlagen mit gleichzeitiger Neugliederung des Verkehrsraumes eine spürbare Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und damit der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Insbesondere wird auch den Belangen des Radverkehrs Rechnung getragen, der im betroffenen Streckenabschnitt durch die Erschließung und Ausweitung von Radwegenetzen im Saarland und in Rheinland-Pfalz zunehmend an Bedeutung gewonnen hat. Der Vorentwurf liegt dem MWAEV zur Genehmigung vor, so dass mit dem Bau gegebenenfalls noch Ende 2016 begonnen werden kann.

L108, Ensheim, Lückenschluss R+G:

- Bau eines 770 m langen, straßenbegleitenden Rad- und Gehweges als Lückenschluss zwischen Römerweg und Waldparkplatz. Die Planung soll von der Straßenplanung abgekoppelt werden.

L 265, Berschweiler - Kutzhof:

- Trassenoptimierung von Berschweiler nach Kutzhof in Lage und Höhe sowie ein regelkonformer Querschnitt mit entsprechender Rad- und Fußgängerführung. Der Vorentwurf liegt dem MWAEV zur Genehmigung vor. Die Umsetzung der Maßnahme ist ab 2019 vorgesehen.

L 309, OD Oberkirchen, Verkehrsraumgestaltung:

- Im Nachgang zum Projekt MELanIE (Modellvorhaben zur Eindämmung des Landschaftsverbrauches durch innerörtliche Entwicklung) der Agentur Ländlicher Raum wurde der LfS vom damals zuständigen Staatssekretär Herrn Grünwald beauftragt, im Rahmen der anstehenden Baumaßnahmen im Verkehrsraum der L 309, anstelle der bisher geplanten reinen Grunderneuerung der Fahrbahn, im Ortszentrum von Oberkirchen ein Pilotprojekt in Anlehnung an das „Shared-Space-Prinzip“ neu zu planen und bei Zustimmung baulich umzusetzen. Die Umsetzung der Maßnahme ist ab Herbst 2016 vorgesehen.

Was die baulichen Aspekte betrifft, hat der LfS aufgrund der im RVP aufgezeigten Defizite eine Prioritätenliste erstellt.

Des Weiteren wurde eine Auswertung des RVP zu fehlenden und zu schmalen Radverkehrsanlagen im SaarRadland sowie punktuellen Mängeln wie

- Führungsmangel,
- mangelhafte Sichtverhältnisse (z.B. bei kurvenreichen Strecken),
- ungesicherte Querung,
- Netzbarriere (z.B. fehlende Brücke, Unterführung),
- Netzhindernis (z.B. Treppe mit Schiebestrecke, Umlaufsperr),
- abruptes Radwegende,
- fehlende Bordabsenkung,

vorgenommen.

Diese Mängel wurden seitens eines Planungsbüros in Augenschein genommen und werden derzeit in die Datenbank eingearbeitet. Auf Basis dieser Auswertungen kann eine gezielte Abarbeitung der Mängel durch das Land bzw. die entsprechende Kommune vorgenommen werden.

Seit der Erstellung des RVP wurden am gesamten Netz durch Mitarbeiter von Land und Kommunen bereits 55 Abschnittsmängel mit einer Gesamtlänge von ca. 30 km behoben sowie 33 Punktmängel beseitigt.

In welcher Höhe und für welche Maßnahmen hat die Landesregierung für die Zuweisung von Bundesmitteln unter Kapitel 1210 – Bundesfernstraßen im Titel 74622 (Bau von Radwegen einschließlich Erhaltung (Bundesstraßen)) für das Jahr 2016 Mittel angemeldet? Sind bereits Mittel für das Jahr 2017 angemeldet? Falls ja, in welcher Höhe?

Zu Frage 7:

- | | |
|---|------------------------|
| - B 420, Steinbach Fürth (Nachtrag) | 3.000 € |
| - B 51, OD Mettlach, Sanierung R+G | 50.000 € |
| - B 51, Saarlöcherbach – Mettlach + R+G | 50.000 € |
| - B 268, Niederlosheim – Nunkirchen | 1.000 € für Bautechnik |

Da die Mittel maßnahmenbezogen angemeldet werden, kann für 2017 noch keine Aussage getroffen werden.

Welche Kosten werden nach aktuellem Planungsstand insgesamt für die Konzeption und den Ausbau des „Dr. Hans-Peter Georgi“-Radweges entstehen?

Zu Frage 8:

Nach derzeitigem Stand sind für die Konzeption und den Bau des Primstal-Radwegs Dr. Hanspeter Georgi Mittel in Höhe von ca. 6,5 Mio. € erforderlich. Bis zum Jahre 2015 wurden ca. 1,2 Mio. € verausgabt.

Die Landesregierung kündigt in ihrer Antwort (Drs. 15/1377) an, im Herbst 2015 eine Zählung der Fahrräder/24 h auf den wichtigen Alltagsstrecken durchzuführen, um die Akzeptanz der durchgeführten Maßnahmen zu erfassen. Auf welchen Verkehrswegen wurde die Zählung durchgeführt und zu welchen Ergebnissen kam sie?

Zu Frage 9:

Im Zuge der 2015 erfolgten Straßenverkehrszählung am klassifizierten Netz wurde auch das Fahrrad als Verkehrsmittel auf Bundes- und Landstraßen mit erhoben. Die Ergebnisse dieser Zählung liegen voraussichtlich im Herbst 2016 vor.

Auf eine zusätzliche Radverkehrszählung im Herbst 2015 wurde verzichtet, da zuerst eine Potenzialanalyse für den zwischengemeindlichen Alltagsradverkehr im Saarland durchgeführt werden soll. Auf Beschluss der Arbeitsgruppe Alltagsradverkehr soll diese unterstützend zu den Auswertungen des LfS durchgeführt werden und zur gezielten Steuerung der Haushaltsmittel dienen. Als Ergebnis wird eine Darstellung des Radverkehrspotenzials auf außerörtlichen Verbindungen im Saarland erarbeitet, die eine Priorisierung und Bewertung von Radverkehrsanlagen im Wegenetz zwischen den Ortschaften ermöglicht.