



Verkehrspolitischer Forderungskatalog des ADFC Saarbrücken

November 2023



Inhalt

Inhalt	2
1. Überblick.....	3
2. Verkehrswende jetzt!	3
2.1 Finanzierung, Stellen und Fördermittel	3
2.2 Radfahren für Alle	4
2.3 Erhöhung der Verkehrssicherheit	4
3. Wegenetz und Leichtigkeit des Radverkehrs	5
3.1 Haupttrouten müssen ausgebaut sein	5
3.2 Abstellanlagen und Fahrradparkhaus.....	5
3.3 Leichtigkeit des Radverkehrs	6
3.4 Baustellen	6
3.5 Ordnungswidrig geparkte Kfz gefährden schwächere Verkehrsteilnehmer:innen	6
4. Service.....	7
4.1 Mehrzweckstellplätze / Intermodalität.....	7
4.2 Laufende Unterhaltung der Radinfrastruktur.....	7
4.3 Einrichtung von Fahrrad-Selbsthilfewerkstätten und Freien Lastenrädern in den Stadtteilen und Schulen.....	7
5. Kommunikation.....	7
5.1 Mitmachaktionen.....	7
5.2 Partizipation.....	8
6. Zusammenfassung.....	9

1. Überblick

Radverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zu einer Entwicklung zur zukunftsfähigen, lebens- und liebenswerten Landeshauptstadt und dient in signifikantem Maß der Erreichung von Klima- und Umweltzielen. Hauptziel der Forderungen des ADFC für Saarbrücken ist deshalb die Erhöhung des Radverkehrsanteils. Die im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 2016 definierte Zielgröße von 12 % sieht der ADFC als Minimalziel. Der Vergleich mit anderen Städten mit ähnlicher Topographie (z.B. Würzburg, 2013: 11 %, angestrebt 16 %) zeigt, welch großes Potenzial der Radverkehr auch in Saarbrücken besitzt, dessen Anteil am Modal Split im bundesweiten Vergleich sehr niedrig ausfällt. Wenn die Landeshauptstadt beabsichtigt, dieses Potenzial auszuschöpfen, muss sie deutlich ehrgeiziger als bisher werden und ihre Bemühungen in Sachen Radverkehrsförderung umgehend und entscheidend intensivieren.

2. Verkehrswende jetzt!

Saarbrücken braucht die Verkehrswende, nachdem 2019 der Klimanotstand durch den Stadtrat festgestellt wurde. Deshalb müssen in Saarbrücken die im VEP vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs endlich konsequent angegangen und kontinuierlich umgesetzt werden.

Erfolgreiche, attraktive Städte zeichnen sich durch hohe Lebensqualität aus. Solche Städte sind gekennzeichnet durch einen hohen Anteil von ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr und nicht – wie Saarbrücken – durch eine Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Dieser raubt der Stadt wertvolle innerstädtische Flächen (z.B. Beethoven- oder Roonplatz), verursacht übermäßige Lärm- und Feinstaubbelastung, schlägt – wie die Stadtautobahn – Schneisen in die Stadt und belastet auch den städtischen Haushalt. Radverkehr vermeidet oder verringert diese Probleme. Die Erhöhung des Radverkehrsanteils leistet deshalb einen wichtigen und kostengünstigen Beitrag zum Verkehr in einer zukunftsfähigen Stadt.

2.1 Finanzierung, Stellen und Fördermittel

Zu Erreichung der genannten Ziele und insbesondere für den Ausbau der Radinfrastruktur bedarf es einer angemessenen Finanzierung und ausreichenden Personals. Obwohl jeder für den Radverkehr ausgegebene Euro langfristig an anderer Stelle wieder eingespart wird und Radverkehr so kostengünstig realisierbar ist wie sonst kaum eine Verkehrsart, ist er zunächst einmal nicht umsonst zu haben. Der ADFC fordert eine Mittelbereitstellung von 30 Euro jährlich je Einwohner:in (je 10 Euro von der Kommune, vom Land und vom Bund).

In diesem Zusammenhang begrüßt es der ADFC, dass bei Umbau-, Markierungs- und Deckenerneuerungsmaßnahmen immer häufiger der Radverkehr mitberücksichtigt wird und so öffentliche Mittel eingespart werden. Gleichwohl ist zur Umsetzung der dringend erforderlichen Lückenschlüsse auch der Ausbau des Radwegenetzes als eigenständige Maßnahme erforderlich.

Der im Jahr 2022 erstmals vorgelegte Radbericht sollte in seinen Fortschreibungen auch Aussagen über die umgesetzten und geplanten Maßnahmen sowie die eingeworbenen Mittel beinhalten.

Da Radverkehrsförderung nicht auf den Bau von Infrastruktur beschränkt bleiben darf, sondern auch auf verbesserten Service sowie Information und Kommunikation gesetzt werden muss, ist ein gut abgestimmtes Handeln der Akteur:innen auf der Verwaltungsebene in Zusammenarbeit mit anderen Institutionen äußerst wichtig. Radverkehrsbeauftragte sind dabei von zentraler Bedeutung.

2.2 Radfahren für Alle

Die Fördermaßnahmen sollen an den Bedürfnissen aller Radfahrer:innen ausgerichtet werden. Wenn die im VEP gesteckte Ziele erreicht werden sollen, dürfen sich die ergriffenen Maßnahmen nicht nur an den wenigen Prozent sicherer und „furchtloser“ Radfahrer:innen orientieren, die schon jetzt, unter teils schwierigen Bedingungen, regelmäßig mit dem Rad unterwegs sind. Es gilt, auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen in ihren Ansprüchen an sichere Wege in den Blick zu nehmen. Dies ist ein Grundsatz, dem gerade in einer vom Autoverkehr dominierten Großstadt großes Gewicht beigemessen werden muss. Schulwegsicherheit hat Priorität.

Konkret bedeutet dies, dass wesentlich stärker als bisher auch parallele Routenführungen auf verkehrsarmen, temporeduzierten Straßen fahrradfreundlich gestaltet werden müssen. Insbesondere die häufig praktizierte alleinige Markierung von Schutzstreifen, oft nur in Mindestbreite angelegt, läuft dem postulierten Ziel des „Radverkehrs für Alle“ zuwider. Insbesondere unsichere Radfahrer:innen fühlen sich auf diesen Streifen sehr unwohl und weichen deshalb oft auf Gehwege aus. Duale Radverkehrsführung (Radfahrstreifen oder -schutzstreifen bei parallel dazu für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen) ist als Möglichkeit ins Auge zu fassen, falls die Straßenverhältnisse die Einrichtung einer höherwertigen Radinfrastruktur nicht erlauben. Geschützte Radstreifen in angemessener Breite sollen daher überall dort realisiert werden, wo immer dies möglich ist.

Bei der Konzeption von Radverkehrsinfrastruktur sind die heute größeren Breiten und Längen von Lastenrädern, Tandems und Anhängern sowie das größere Gewicht von Pedelecs und E-Bikes zu berücksichtigen.

Die Saar-Uferwege als Komforttrouten haben höchste Priorität. Die Wegelücke auf der rechten Saarseite zwischen der Eisenbahnbrücke am Schanzenberg und der Gersweiler Brücke muss endlich geschlossen werden. Darüber hinaus sollten ein Netz an Fahrradstraßen geschaffen und weitere Fahrradzonen ausgewiesen werden. Wo Lücken im Radwegenetz oder Engstellen bestehen und wo Unfallschwerpunkte vorliegen, darf es kein Tabu mehr sein, zur Schaffung des nötigen Raums für den Radverkehr Fahrstreifen und Kfz-Parkplätze umzuwidmen.

2.3 Erhöhung der Verkehrssicherheit

Objektive Sicherheit reicht nicht aus. Die erzielten Sicherheitsgewinne müssen von den Radfahrer:innen auch als solche wahrgenommen werden. Die Unfallzahlen der letzten Jahre weisen für Saarbrücken ein vergleichsweise hohes Risiko für Radfahrer:innen aus, Opfer

eines Verkehrsunfalls zu werden. Dem subjektiven Empfinden vieler Radfahrer:innen, dass es in Saarbrücken besonders gefährlich sei, Rad zu fahren, widersprechen die Statistiken damit in keiner Weise. Die Ursachen für die erschreckenden Unfallzahlen liegen in der lückenhaften und heterogenen Infrastruktur, dem fehlenden Bewusstsein der Autofahrenden für den Radverkehr, dem starken Autoverkehr, aber auch dem Fehlverhalten der Radfahrenden.

Um den MIV verträglicher zu gestalten, müssen geringere Regelhöchstgeschwindigkeiten angeordnet werden. Innerhalb geschlossener Ortschaften sollte die Regelgeschwindigkeit 30 km/h betragen. Der ADFC begrüßt den mit dem City Tempo 30 eingeschlagenen Weg.

3. Wegenetz und Leichtigkeit des Radverkehrs

3.1 Haupttrouten müssen ausgebaut sein

Wichtigste Infrastrukturmaßnahme ist die Schaffung eines lückenlosen Netzes an Haupttrouten für den Radverkehr. Sicher, zügig und komfortabel befahrbare Haupttrouten innerhalb der Siedlungsräume und zwischen den Stadtteilen und zur Innenstadt sind das Rückgrat der Radverkehrsinfrastruktur. Leider weisen alle bisher eingerichteten Routen noch mehr oder weniger große Lücken und Gefahrenpunkte auf. Oft fühlen sich die Radfahrer:innen sich selbst überlassen und gefährdet, weil Radwege überraschend enden. Jede Route ist deshalb nur so gut wie ihr schwächster Abschnitt. Hier gilt es, dringend Abhilfe zu schaffen, beispielsweise durch Schließung von Lücken, mit einem Netz von Fahrradstraßen und durch Entschärfung von Gefahrenpunkten. Vor allem die Wege zum Universitätscampus besitzen hohes Potenzial für den Radverkehr, sie sollten deshalb zügig zu sicheren und komfortablen Haupttrouten umgestaltet werden.

Die Querungsmöglichkeiten der Stadtautobahn und der Saar sowie mehrerer Eisenbahnlinien müssen verbessert oder ergänzt werden. Außerdem sind zahlreiche Brücken komfortabler an die Saar-Uferwege anzubinden.

3.2 Abstellanlagen und Fahrradparkhaus

Das Angebot an Abstellanlagen muss erweitert und dem Stand der Technik entsprechend ausgebaut werden. Obwohl in den vergangenen Jahren viele gut nutzbare Abstellanlagen errichtet wurden, besteht nach wie vor großer Bedarf. Möglichst viele der Abstellanlagen sollten mit einer Überdachung versehen werden. An wichtigen Haltestellen des ÖPNV ist eine Erweiterung des Angebots an Abstellanlagen oder mietbaren Fahrradboxen erforderlich. In Bereichen mit höherer Bevölkerungsdichte sollte in Zusammenarbeit mit interessierten Anwohner:innen die Aufstellung und der Betrieb von abschließbaren Fahrradgaragen im öffentlichen Raum bzw. auf Parkplätzen vorangetrieben werden. Sie sollten auch für Lastenräder geeignet sein. Die Stadtverwaltung muss es sich darüber hinaus zur Aufgabe machen, privaten Investoren die Sinnhaftigkeit gut nutzbarer Abstellanlagen zu vermitteln.

Die konkreten Pläne, am Hauptbahnhof ein Fahrradparkhaus zu errichten, begrüßt der ADFC sehr. Dieses Parkhaus könnte zu einem zentralen Anlaufpunkt für Pendler:innen und Tourist:innen gleichermaßen werden. Mit dem Angebot eines öffentlichen Fahrradservices

lassen sich zudem viele Bedürfnisse der Radfahrenden befriedigen: touristische Informationen erhalten, das Rad reparieren (lassen), sich in einem Fahrrad-Café treffen.

3.3 Leichtigkeit des Radverkehrs

Zur Steigerung des Radverkehrsanteils ist nicht zuletzt auch eine Erhöhung des Komforts des Radfahrens erforderlich. Dazu gehört insbesondere auch das Ermöglichen eines zügigen Vorankommens. So wird das Fahrrad als Verkehrsmittel attraktiver. Dazu gehört, Brems- und Anfahrzwänge zu reduzieren und Umwege zu verringern. Deshalb ist es notwendig, systematisch eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen anzugehen:

- Gute Oberflächenbeschaffenheit der Wege,
- Bordsteinabsenkungen auf „Null“ und in ausreichender Breite,
- fahrradfreundliche Beschilderung von Sackgassen, die für den Fuß- und Radverkehr durchlässig sind,
- weitere Freigabe von Einbahnstraßen,
- weitere Installierung von „Grünpfeilen“,
- Entfernung von Umlaufsperrern und Schranken; wo unverzichtbar, sollten sie allerdings mit Lastenrädern und Radanhängern problemlos durchfahren werden können, sowie
- fahrradfreundliche Ampelschaltungen.

3.4 Baustellen

Bei der Einrichtung von Baustellen soll deren fahrradfreundliche Gestaltung stets und von Anfang an geplant und konsequent umgesetzt werden. Viele Baustellen können mit geringem Aufwand für den Radverkehr gut passierbar gestaltet werden. So können z.B. für die Baustelle eingerichtete Einbahnstraßen für den Radverkehr oft freigegeben werden. Dazu liegen bereits Leitfäden aus anderen Bundesländern vor.

3.5 Ordnungswidrig geparkte Kfz gefährden schwächere Verkehrsteilnehmer:innen

Wirksame Maßnahmen gegen das Zuparken von Rad- und Fußwegen bleiben das Gebot der Stunde. Nach wie vor werden zahlreiche Geh- und Radwege und insbesondere Radfahr- und Schutzstreifen als Parkplatz für Kfz genutzt. Auch die Nutzung des 5m-Bereichs an Einmündungen und Kreuzungen als Parkplatz verbietet die Straßenverkehrsordnung. Immer wieder sorgt es für gefährliche Situationen, wenn Radfahrer:innen und Fußgänger:innen wegen dieses Fehlverhaltens auf die Fahrbahn ausweichen müssen oder zu spät gesehen werden. Hier sollte Aufklärung betrieben, verstärkt kontrolliert, sanktioniert und bei Bedarf auch abgeschleppt werden.

4. Service

4.1 Mehrzweckstellplätze / Intermodalität

Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im ÖPNV ist weiter verbesserungsbedürftig. Die Mitnahme von Fahrrädern im morgendlichen Berufsverkehr ist in Zügen kostenpflichtig und in Saarbahn und Bus, den wichtigsten öffentlichen Verkehrsmitteln der Landeshauptstadt, sogar überhaupt nicht möglich. Das schränkt die multimodale Mobilität im Alltagsverkehr zu Ausbildungs- oder Arbeitsstätten erheblich ein oder macht sie für Betroffene gar unmöglich. Zur Abhilfe fordern wir daher eine deutliche und flächendeckende Ausweitung von Mehrzweckstellplätzen für Kinderwagen, Rollstühle und nicht zuletzt Fahrräder, auch und insbesondere für die verkehrsstarken Zeiten.

Auch sollten die Regelungen flexibler gestaltet werden und so in den durchaus vorhandenen Schwachlastzeiten vor 9 Uhr die kostenlose Fahrradmitnahme ermöglichen.

4.2 Laufende Unterhaltung der Radinfrastruktur

Die Pflege der Infrastruktur muss ganzjährig erfolgen. Verschmutzte Radwege müssen zeitnah gereinigt werden. Im Frühjahr und Sommer ist es notwendig, die Wege regelmäßig freizuschneiden. Im Herbst muss, gegebenenfalls mehrfach, die Reinigung von Laub erfolgen; ebenso im Winter von Schnee und Eis. Besonderes Augenmerk sollte nach Überschwemmungen auf die Reinigung der Saar-Uferwege als Haupttrouten des Freizeit- und Alltagsradverkehrs gelegt werden.

Die Landeshauptstadt wird aufgefordert, eine Meldeplattform einzurichten, auf der Radfahrende problematische Sachverhalte eintragen und bereits erstellte einsehen können. Diese müssten umgehend von den zuständigen Stellen bearbeitet und der Bearbeitungsstand transparent dargelegt werden. Sinnvoll wäre eine Ausrollung des „Dudo-Mobils“ auf das gesamte Stadtgebiet.

4.3 Einrichtung von Fahrrad-Selbsthilfewerkstätten und Freien Lastenrädern in den Stadtteilen und Schulen

Wichtiger Bestandteil einer Fahrradkultur sind Fahrrad-Selbsthilfewerkstätten und „Freie“ Lastenräder, die kostenlos entliehen werden können. Ziel sollte es sein, sie in jedem Quartier zu etablieren. Sie sind ein wichtiges Angebot für viele Radfahrer:innen und vor allem für sozial schwächere Bürger:innen.

5. Kommunikation

5.1 Mitmachaktionen

Die Ausweitung der radverkehrsbezogenen Kommunikation, die Unterstützung bestehender Werbekampagnen und Mitmachaktionen sind ebenfalls wichtige Voraussetzungen für eine Steigerung des Radverkehrsanteils. Über viele Jahre wurde mehr oder weniger kontinuierlich die Infrastruktur des Radverkehrs verbessert. Dennoch

verbleibt der Radverkehrsanteil trotz dieser vielen kleinen oder auch größeren Maßnahmen noch immer auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Der ADFC sieht einen wesentlichen Grund für diesen Missstand darin, dass die Anstrengungen lange zu einseitig auf den Ausbau der Infrastruktur ausgerichtet waren und im Feld der Information und Kommunikation kaum Aktivitäten zu verzeichnen waren. Nur wenn auch dieses Feld intensiv bespielt wird, wird sich das Fahrradklima in Saarbrücken positiv verändern lassen.

Es muss gelingen, mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen. Mehr Radfahrende bewirken, dass Radverkehr besser wahrgenommen und sicherer wird. Mittlerweile steht ein ganzes Bündel an Maßnahmen, Werbekampagnen und Mitmachaktionen zur Verfügung. Kaum etwas muss neu erfunden werden. So sollte die Webseite der Landeshauptstadt zum Thema Radverkehr weiter ausgebaut werden. Die gut etablierte Mitmachaktion „Stadtradeln“ besetzt das Radfahren positiv und leistet wertvolle Motivationsarbeit. Die Stadtverwaltung sollte sich weiterhin einbringen und diese Aktionen unterstützen.

5.2 Partizipation

Die Beteiligung der Bürger:innen an der Radverkehrsplanung sollte weiter ausgebaut werden. Radfahrende sind gute Evaluator:innen vieler Fördermaßnahmen des Radverkehrs und der Infrastruktur. Ihre Meinung liefert praxisnahe, kritisch-konstruktive Beiträge für viele Verbesserungen. Für ihre Partizipation bieten sich verschiedene Formate an. So sollte die über das „Stadtradeln“ schaltbare Meldeplattform „Radar“ ganzjährig zugänglich sein. Regelmäßige Planungsradtouren ermöglichen das direkte Gespräch zwischen Radfahrenden und Verwaltung.

Darüber hinaus müssen die Sitzungen des Arbeitskreises Radverkehr, in der alle mit dem Radverkehr befassten Stellen der Stadtverwaltung und die Polizei mit einschlägigen zivilgesellschaftlichen Akteur:innen wie z.B. ADFC, VCD und ADAC zusammenkommen, fortgeführt werden. Eine aktive Beteiligung der Stadtratsfraktionen am AK Radverkehr ist hier unerlässlich.

Kontakt:
ADFC Saarbrücken
Evangelisch-Kirch-Straße 8
66111 Saarbrücken
info@adfc-saar.de
saarland.adfc.de
0681-45098

6. Zusammenfassung

1. Die Erhöhung des Radverkehrsanteils auf deutlich über 12% muss ein Hauptziel der Verkehrspolitik der LHS sein.
2. Die im VEP vorgesehenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs müssen nun endlich konsequent angegangen und kontinuierlich umgesetzt werden.
3. Eine angemessene Finanzierung und die Bereitstellung ausreichenden Personals sind Grunderfordernisse.
4. In den Radbericht der LHS sind auch Aussagen über Maßnahmen und Mittel aufzunehmen.
5. Die Radverkehrsförderung muss auch verbesserten Service sowie Information und Kommunikation umfassen.
6. Die Radverkehrsförderung hat sich insbesondere an unsicheren Radfahrer:innen zu orientieren.
7. Es müssen verstärkt Parallelrouten und Geschützte Radstreifen eingerichtet werden.
8. Die Saar-Uferwege sind weiter auszubauen.
9. Das Netz an Hauptrouuten und Fahrradstraßen der LHS muss konsequent weiterentwickelt werden.
10. Es sollen weitere (verstärkt auch überdachte) Fahrradabstellanlagen und insbesondere mietbare Fahrradgaragen sowie ein Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof errichtet werden.
11. Der Komfort bei Radfahren kann durch zahlreiche kostengünstige Maßnahmen wesentlich erhöht werden. Diese sind zu identifizieren und umzusetzen.
12. Straßenbaustellen müssen so fahrradfreundlich wie möglich eingerichtet werden.
13. Wirksame Maßnahmen gegen das Zuparken von Rad- und Fußwegen bleiben das Gebot der Stunde.
14. Die Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV sind auszubauen.
15. Die Pflege der Infrastruktur muss ganzjährig erfolgen.
16. Die Stadt soll eine Meldeplattform einrichten, auf der Radfahrende problematische Sachverhalte eintragen können.
17. In jedem Quartier soll eine Fahrrad-Selbsthilfwerkstätte und ein „Freies“ Lastenrad zur Verfügung stehen.
18. Radverkehrsbezogene Kommunikation, die Unterstützung bestehender Werbekampagnen und Mitmachaktionen sollen ausgebaut werden.
19. Die Beteiligung der Bürger:innen an der Radverkehrsplanung müssen weiter ausgebaut werden.
20. Die Stadtratsfraktionen sollen sich aktiv am AK Radverkehr beteiligen.