

# POSITIONSPAPIER DES ADFC BLIESKASTEL



# MEHR SCHUTZ FÜR RADFAHRENDE IN BLIESKASTEL

## LUST ZUM RADFAHREN MACHEN

Fast jeder Autofahrer ist nicht nur Autofahrer, sondern zuweilen auch Radfahrer. So wie die meisten Fahrradfahrer oft auch Autofahrer sind. Und klar: Alle sind auch Fußgänger. Das sind an sich gute Voraussetzungen für ein partnerschaftliches und sicheres Miteinander aller Beteiligten im Straßenverkehr.

Doch leider sieht der Verkehrsalltag nicht immer so aus. Der gesetzliche Überholabstand zwischen PKWs und Radfahrenden wird nur selten eingehalten. Umgekehrt glauben manche Radfahrer, Verkehrsregeln seien nicht für sie gemacht. Die Gründe für diese Verstöße liegen weniger im mutwilligen Verhalten der Beteiligten als an den infrastrukturellen und verkehrstechnischen Bedingungen auf unseren Straßen.

In den letzten Jahren sind in Blieskastel zwar einige Verbesserungen zugunsten des Radverkehrs erzielt worden. So sind Radwege neu gebaut, Fußgängerwege für Radfahrer geöffnet oder komfortable Abstellmöglichkeiten für Räder geschaffen worden. Das alles ist löblich. Allerdings besteht immer noch Handlungsbedarf, damit das Radfahren als gesunde, sichere und klimaschonende Mobilitätsform weiter an Attraktivität gewinnt. Denn das ist nötig, um die stetig steigende Autoflut in unseren Städten mit all ihren negativen Begleiterscheinungen einzudämmen.

## STEIGENDE UNFALLZAHLEN IM FAHRRADVERKEHR



Hierzu wird es allerdings nur kommen, wenn das Radfahren den Spaß macht, den es verspricht und man als Radfahrer nicht bei jeder Fahrt zum Bäcker oder ins Büro um Leib und Leben fürchten muss. Denn zur traurigen Wahrheit des Radfahrens gehört, dass die Unfallzahlen seit Jahren steigen. Besonders bedrückend ist dabei der sprunghafte Anstieg bei den E-Bikes. Bundesweit entfiel in 2022 gut die Hälfte aller Todesfälle von Radfahrern im Straßenverkehr auf diese Gruppe. Hier läuft die Entwicklung vollkommen konträr zum Autoverkehr, wo es seit Jahren dank verbesserter Technik zu immer weniger tödlichen Unfällen kommt.

Das unterstreicht, wie ungleich die Risiken im Straßenverkehr verteilt sind. Hier der durch Karosserie und modernste Technik geschützte Autofahrer, dort der

allenfalls Helm bewehrte Radfahrer, für den jeder Zusammenstoß mit einem Auto schwerste Verletzungen bis hin zum Tod bedeuten kann. Die Gründe dafür sind hinlänglich bekannt. Sie reichen von fahrlässig geöffneten Wagentüren über beim Rechtsabbiegen unbeachtete Fahrradfahrer bis hin zu abrupt im Autoverkehr endenden Radwegen. Nicht alles lässt sich vermeiden, aber da, wo infrastrukturelle Unzulänglichkeiten bestehen, kann Abhilfe geschaffen werden. Mit diesem Positionspapier wollen wir als ADFC Blieskastel aufzeigen, wo der Schuh in unserer Stadt am meisten drückt und was zum besseren Schutz der Radfahrer zu tun ist. Wir malen kein utopisches Wolkenkuckucksheim, das bar jeder Finanzierung ist. Allerdings appellieren wir an die verantwortlichen Akteure in Stadt und Kreis das zu tun, was andernorts schon in Angriff genommen wurde – etwa die Einrichtung von Fahrradzonen. Worauf es letztlich ankommt, ist der politische Wille.

## MEHR SICHERHEIT DURCH FAHRRADZONEN



Konkret schlagen wir die Einrichtung von zwei Fahrradzonen in Blieskastel vor, eine im engeren Innenstadtbereich von Blieskastel Mitte zwischen Luitpoldplatz, Bahnhofstraße, Poststraße und Kardinal-Wendel-Straße unter Einschluss der Schlossbergstraße bis zum Von der Leyen-Gymnasium und eine zweite im Umfeld des Bahnhofs in Lautzkirchen.

Viele Bürgerinnen und Bürger verbinden mit Fahrradzonen die Vorstellung, in ihrer Mobilität gegängelt zu werden. Dabei dienen sie nur ihrer eigenen Sicherheit, ohne ihren Bewegungsdrang unverhältnismäßig einzuschränken. Zwar dürfen in einer Fahrradzone grundsätzlich nur Fahrräder, Pedelecs und E-Scooter fahren. Doch Ausnahmen sind möglich, etwa für Anlieger oder Lieferverkehr. Diese müssen durch eine entsprechende Beschilderung kenntlich gemacht werden. Der motorisierte Verkehr ist zur besonderen Rücksichtnahme auf Radfahrer (sowie Fußgänger) verpflichtet und hat sich ebenfalls an die in der Fahrradzone geltende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu halten. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. LKWs ist das Durchfahren von Fahrradzonen verboten. Im Übrigen gelten die Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO). Die Einrichtung einer Fahrradzone in der Innenstadt drängt sich förmlich auf, denn einige Bereiche sind bereits heute als Fußgängerzonen ausgewiesen. Mit Ausnahme von Anlieferungen bis 11 Uhr sind dort alle weiteren Verkehre nicht erlaubt. Das bedeutet, dass Radfahrende mit einem Bußgeld von 15 Euro zur

Kasse gebeten werden können. Das ist weltfremd. Aus unserer Sicht sollte deshalb durch das Anbringen von Zusatzschildern „Radfahrer frei“ eine weitere Ausnahme vorgesehen werden. Faktisch wäre das nur eine Anerkennung dessen, was bereits heute im Umfeld der dort häufig gut besuchten Cafés, Eisdielen und Restaurants ohnehin gelebte Praxis ist. Im Übrigen begrüßen wir, dass erst im vergangenen Jahr einige Teile der Innenstadt zu Spielstraßen deklariert wurden. Verbesserungsbedarf gibt es auch mit Blick auf die Zuwegung vom Freizeitweg in die Innenstadt. Hier sollten bestehende Hindernisse wie etwa hohe Bordsteinkanten beseitigt und Möglichkeiten für eine Zufahrt ohne lästiges Auf- und Absteigen geschaffen werden. Beides – die bessere Anbindung an die Innenstadt und die Ausweisung einer Innenstadt-Fahrradzone – sind aus Sicht des ADFC zwei notwendige Voraussetzungen dafür, dass das Radfahren in und nach Blieskastel für auswärtige Besucher, Einheimische und insbesondere Schüler an Attraktivität gewinnt und ein Stück weit sicherer wird. Sie sind aber noch nicht hinreichend.

## **GEFAHRENPUNKT BAHNÜBERGANG ENTSCHÄRFEN**



Denn es gibt noch die zweifellos größte Gefahrenstelle für Radfahrer im Stadtgebiet Blieskastel: den Bahnübergang in Lautzkirchen. Kern des Problems ist die überhöhte Trassenführung der Bahn zur Querung der Bliesgaustraße. Aus Richtung Lautzkirchen kommend, können Radfahrer unmittelbar hinter den Bahngleisen in die Florianstraße einbiegen, um im weiteren Verlauf zum Freizeitweg zu kommen. Da die Florianstraße bis zur Einbiegung in die Straße „In der Au“ eine nur schlecht einsehbare Einbahnstraße ist und in dieser Richtung kein Schutzstreifen für Radfahrende zur Verfügung steht, laufen sie Gefahr, von entgegenkommenden Autos nicht oder zu spät wahrgenommen zu werden. Bis heute gab es hier glücklicherweise noch keine schwerwiegenden Unfälle.

Wegen der verkehrstechnischen Gegebenheiten (Bahn- und Straßenführung) ist eine gute bauliche Lösung dieses Problems nicht möglich. Zur Entschärfung der Situation schlägt der ADFC hier zwei Maßnahmen vor:

- Einführung von Tempo 30 für alle Fahrzeuge auf der Bliesgaustraße im Umfeld des Bahnübergangs. Damit Tempo 30 auch eingehalten wird, sollten Bodenwellen etwa 20 Meter vor und hinter dem Bahnübergang aufgebracht werden. Zudem sollte eine farbig markierte Abbiegespur für Radfahrende vorgesehen werden.

- Ausweisung einer Fahrradzone von der Florianstraße (ab Bahnhof) bis zum Industriering und der Straße „In der Au“. Für die Anwohner wären damit keinerlei Nachteile verbunden. Sie könnten weiterhin ihr Auto nutzen und hätten weniger LKW-Lärm vor ihrer Haustür. Da Radfahrer in einer Fahrradzone zur besonderen Rücksichtnahme auf Fußgänger verpflichtet sind, wäre eine Fahrradzone im Umfeld des Lautzkircher Bahnhofs auch mit einem Zugewinn an Sicherheit für Fußgänger verbunden.

## **FLORIAN- UND NEUNKIRCHERSTRASSE MIT SCHUTZSTREIFEN VERSEHEN**



Um mehr Frequenz im Alltagsradverkehr zwischen Lautzkirchen und Blieskastel zu erreichen, wäre es aus Sicht des ADFC förderlich, die Florianstraße vom Industriering an (Ende der Fahrradzone) bis nach Blieskastel beidseitig mit Schutzstreifen zu versehen.

Fahrrad-Schutzstreifen haben so gut wie keine Nachteile für den Autoverkehr. Radfahrer müssen sie benutzen, während es Autofahrern erlaubt ist, sowohl die Straße als auch den Schutzstreifen zu befahren. Da auf Schutzstreifen ein Halteverbot gilt, ist zudem ein reibungsloser Verkehr garantiert.

Schon heute gilt auf der Florianstraße in Höhe des Sportplatzes Tempo 30. Das unterstreicht, dass es sich hier um eine besondere Gefahrenzone handelt. Schutzstreifen würden hier mehr Sicherheit insbesondere für die vielen Kinder und Jugendlichen bringen, die regelmäßig mit dem Rad zum Sportplatz fahren. Wem das heute zu riskant ist, dürfte es dann leichter fallen, sein Rad zu nutzen statt sich von den Eltern mit dem Auto bringen zu lassen.

Dringender Handlungsbedarf zum Schutz für Radfahrer besteht auch auf der Neunkircher Straße in Lautzkirchen zwischen dem Pferchtal und dem Bahnübergang. Die Neunkircher Straße ist hier nach einer kurzen Verschwenkung durchs Pferchtal auf einem halben Kilometer Teil zweier im touristischen Kartenprogramm des Saarlandes ausgewiesener Radwege – dem Adebar- und dem Saar-Nahe-Höhenradweg. Vor allem Radfahrer aus Richtung Kirkel, Rohrbach und St. Ingbert nutzen die Neunkircher Straße aber auch direkt – ohne den Umweg durchs Pferchtal – als Zufahrtstrasse zum Freizeitweg. Dabei gehen sie ein nicht ganz unerhebliches Risiko ein, da es längs der viel befahrenen Straße weder Radwege noch Schutzstreifen gibt. Das ist aus Sicht des ADFC ein unhaltbarer Zustand, der durch das Aufbringen von Schutzstreifen rechts

und links sowie der Einführung von Tempo 30 auf diesem Abschnitt möglichst rasch beendet werden sollte. Zudem wäre es aus Sicherheitserwägungen angebracht, in Höhe Forsthaus eine optisch deutlich sichtbare Querungsmöglichkeit in Form eines Zebrastreifens mit Radspur aufzubringen.

## HANDLUNGSBEDARF AUCH IN BLICKWEILER UND SEELBACH



Eine solche Lösung schlägt der ADFC auch für Blickweiler vor. Hier stellt sich das Problem am Ortsausgang nach Wolfersheim. Um die dort vorhandene Zufahrt zum Freizeitweg zu erreichen, muss die Wolfersheimer Straße benutzt und gequert werden. Derzeit ist das gerade für Familien mit Kindern aus diesem Teil von Blickweiler aufgrund der Topografie im Ort die einzig mögliche Zuwegung zum Freizeitweg. Um diese sicherer zu gestalten, sollten auf der Wolfersheimer Straße bis zur Einfahrt zum Freizeitweg Schutzstreifen ausgewiesen werden, eine Straßenquerung (Zebrastreifen mit Radspur) aufgebracht und Tempo 30 eingeführt werden.

Das Radfahren ist auch auf ausgewiesenen touristischen Radrouten in Teilen gefährlich. In Seelbach kreuzen sich auf der einzigen Durchgangsstraße im Ort der Saar-Nahe-Höhenradweg und der Radweg Velo Visavis unmittelbar hinter dem Ortsschild. Erfahrungsgemäß halten sich nicht alle Autofahrer an die innerorts vorgeschriebene Geschwindigkeit, schon gar nicht unmittelbar hinter dem Ortsschild. Da zudem die kreuzenden Radfahrer auf der kurvenreichen Strecke nur spät sichtbar werden, schlagen wir deshalb für die Ortsdurchfahrt durchgängig Tempo 30 als Gefahren reduzierende Schutzvorkehrung vor.

## NEUE RADWEGE



Während die bislang vorgeschlagenen Maßnahmen relativ kurzfristig und mit vergleichsweise kleinem Budget umgesetzt werden können, stünde es der Stadt Blieskastel mittelfristig auch gut zu Gesicht, weitergehende Projekte zur Stärkung des Radverkehrs ins Auge zu fassen. Denn schon heute ist absehbar, dass unter anderem wegen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung fossiler Brennstoffe Autofahren zunehmend kostspieliger und unattraktiver wird. Immer mehr Menschen dürften deshalb – auch aufgrund des anhaltenden E-Bike-Booms – zumindest für Kurzstrecken vom Auto aufs Fahrrad umsatteln. Damit steigt der Bedarf an

komfortablen und sicheren Radwegen. Angesichts der begrenzten Fördertöpfe im Land ist es ein Gebot der politischen Klugheit, diesbezüglich rechtzeitig die Weichen zu stellen.

Vor diesem Hintergrund sollten rasch Planungen für einen neuen Radweg vom Lautzkircher Bahnhof zum Radweg unterhalb von Gut Lindenfels aufgenommen werden. Die Idee, hier eine Verbindung zu schaffen, ist nicht wirklich neu. Doch jetzt sollte sie realisiert werden, damit der Lückenschluss im Radwegenetz zwischen Blieskastel und Niederwürzbach erfolgen kann. Radler wären dann nicht weiter gezwungen, die viel befahrene und gefährliche Abzweigung auf der Neunkircher Straße in die St. Ingberter Straße zu nehmen.

Neue Radwege sollten auch zwischen Ballweiler und Biesingen sowie zwischen Mimbach und Böckweiler ins Auge gefasst werden. Beide Verbindungen führen über viel befahrene Landstraßen ohne besondere Schutzvorkehrungen für Radfahrer. Hervorzuheben ist dabei, dass diese Strecken sich wegen des hügeligen Terrains gerade auch bei Motorradfahrern großer Beliebtheit erfreuen. Es dürfte deshalb im Interesse aller Verkehrsteilnehmer liegen, wenn hier für Radfahrer separierte Fahrspuren vorhanden wären.

Eine solche separierte Lösung hätten wir auch gerne für den erst kürzlich erneuerten Radweg am Biesinger Berg gesehen. Denn aus unserer Sicht ist das Ergebnis fast schon eine Verschlimmbesserung gegenüber dem früheren Zustand. Was vor allem an den gegenläufigen und zu engen Spurführungen auf dem hier stark abschüssigen Gelände liegt. Ein Stück weit mehr Sicherheit ließe sich durch die Einführung von Tempo 50 von Biesingen kommend oben auf dem Berg in Verbindung mit der Aufhebung der Benutzungspflicht des Radwegs erreichen. Das Risiko, dass Radfahrer zusammenstoßen, könnte so deutlich verringert werden.

## MEHR STÄDTISCHE LEBENSQUALITÄT



Eine fahrradfreundliche Kommune ist für alle Bürgerinnen und Bürger ein Gewinn, nicht nur für Radfahrer. Heute ist jede zweite Autofahrt in unserer Region kürzer als fünf Kilometer. Aus Umfragen wissen wir, dass viele Bürger gerne aufs Auto verzichten und stattdessen zumindest für kürzere Distanzen das Fahrrad nehmen würden – wenn, ja wenn da nicht die Risiken im Straßenverkehr wären.

Hier ist der Hebel anzusetzen. Eine sichere und gut ausgebaute Radinfrastruktur verspricht weniger Autos in unserer Stadt, eine verringerte Lärmbelastung, bessere Luft und eine sinnvollere Nutzung des öffentlichen Raums als für parkende Autos. Unter dem Strich bedeuten weniger Autos mehr städtische Lebensqualität.

Last but not least wäre diese Mobilitätswende auch noch ein Beitrag zum Klimaschutz. Investitionen der öffentlichen Hand zum benutzerfreundlichen Ausbau der Radinfrastruktur sind deshalb gleich in mehrfacher Hinsicht gut angelegtes Geld. Sie bringen eine hohe gemeinschaftliche Wohlfühl-Rendite und entlasten das private Portemonnaie.

## POSTSKRIPTUM

Dieser Text könnte Missverständnisse auslösen. Deshalb sei hier explizit Folgendes klargestellt: Individuelle Mobilität ist ein hohes Gut. Sie lässt wie kaum eine andere Errungenschaft moderner Gesellschaften uns alle erfahren, was Freiheit heißt. Der Zuspruch, den Messen wie die Internationale Automobilausstellung (IAA) und die Fahrradmesse Eurobike regelmäßig bekommen, unterstreicht den Stellenwert der Mobilität für die Menschen in unserem Land. Er zeigt aber auch, dass beide Mobilitätsversprechen gebraucht werden - selbstredend ergänzt um einen leistungsfähigen und für Fußgänger leicht zugänglichen ÖPNV. Es gibt kein Entweder-Oder, sondern nur ein Sowohl-Als auch. Das sollte auch die Maxime kommunaler Fahrradpolitik sein.

Als ADFC Blieskastel wollen wir nicht das Auto von der Straße verbannen. Uns geht es darum, das Radfahren sicherer zu machen, so dass das Rad künftig im Alltag verstärkt zum Einsatz kommt. Unsere Hoffnung ist, dass so die eine oder andere Autofahrt obsolet wird. Aus unserer Sicht wäre das wünschenswert und sinnvoll. Doch letztlich sind es die Bürgerinnen und Bürger, die mit ihren freien Entscheidungen darüber befinden, ob es so kommt, wie wir uns das vorstellen.

