



Radverkehrsplan Saarland 2025

Radverkehrsstrategie





Liebe Leserinnen, liebe Leser,
sehr geehrte Damen und Herren,

wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, tut sich und der Umwelt etwas Gutes. Die Bewegung fördert die Gesundheit, Treibhausgase werden eingespart, Lärm vermieden. Und wer Zeit sparen will, der ist gerade auf der sogenannten „letzten Meile“ mit dem Fahrrad oft schneller am Ziel, als mit dem Auto. Kurzum: Mehr Radverkehr ist gut für unser schönes Bundesland.

Trotz dieser vielen Vorteile ist das Fahrrad, im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, bei uns im Saarland noch unterrepräsentiert: Laut der aktuellen Studie „Mobilität in Deutschland 2023“ liegt der Radverkehr im Saarland, gemessen am Verkehrsaufkommen, bei nur 3 Prozent. Das wollen wir ändern! Die Ergebnisse anderer Studien, etwa des ADFC-Fahrradklima-Tests, stimmen mich hoffnungsvoll, denn sie zeigen, dass das Fahrrad zunehmend an Akzeptanz gewinnt.

So hat sich in Sachen Radverkehr in den vergangenen Jahren einiges getan – und das trotz angespannter Finanz- und Personalsituation, die uns nach wie vor zu schaffen macht. Nicht nur in den landeseigenen Behörden, sondern auch bei den saarländischen Kommunen, aber auch in Ingenieurbüros, die für die Umsetzung von Radwegprojekten gebraucht werden. Wir gehen als Landesregierung mit gutem Beispiel voran und haben den Bau neuer Radwege in den letzten Jahren verdreifacht, die notwendigen finanziellen Mittel dafür mehr als versechsfacht. Damit Sie, liebe Saarländerinnen und Saarländer, in Ihrem Alltag öfter und regelmäßiger in die Pedale treten können, werden wir den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur weiter vorantreiben.

Mit der Fortschreibung des Radverkehrsplans Saarland haben wir die Weichen für die kommenden Jahre gestellt: Wir werden unseren Einsatz für den Bau neuer Radwege und der Schließung von Netzlücken weiter intensivieren, um ein flächendeckendes Radwegenetz zu schaffen. Wir werden auch unsere Kommunen dabei unterstützen, eigene Projekte für den Radverkehr auf den Weg zu bringen und langfristig die entsprechenden Fördermittel bereitstellen. Wir werden daran arbeiten, die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen, haben uns hierfür erstmalig eigene Qualitätsstandards für die Radverkehrsinfrastruktur gesetzt und wollen eine Mobilitätskultur für ein respektvolles Miteinander im Straßenverkehr etablieren.

Unser Ziel ist es, den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen dauerhaft und deutlich zu erhöhen und Ihnen, liebe Saarländerinnen und Saarländer, ein sicheres und komfortables Fahrradfahren zu ermöglichen. Das ist nicht nur klima- und umweltfreundlich, sondern auch gut für uns alle. Lassen Sie es uns gemeinsam anpacken!

Ihre
Petra Berg
Mobilitätsministerin

Inhalt

Impressum	3
Ausgangslage	4
Unser Ziel	5
Unsere Strategie	6
Radverkehrsnetz	6
Wegweisung	6
Nutzergruppen	7
Befahrbarkeit	7
Finanzierung	7
Verkehrssicherheit	8
Qualitätsstandards	8
Personal	8
Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK SL e.V.)	9
Förderprogramme	9
Vernetzte Mobilität	9
Mobilitätskultur	10
Evaluierung/Weiterentwicklung	10

Impressum

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes

Abteilung F Mobilität

Referat F/5 Oberste Straßenbaubehörde

Bearbeitung: Florian Gebel

Layout: Daniel Bittner

Titel-Foto: Dominik Ketz • Foto Ministerin: Daniel Bittner • Foto AGFK: Kira Groß-Barra

Illustrationen: Schanz & Partner

Fortschreibung Radverkehrsplan Saarland

Radverkehrsstrategie

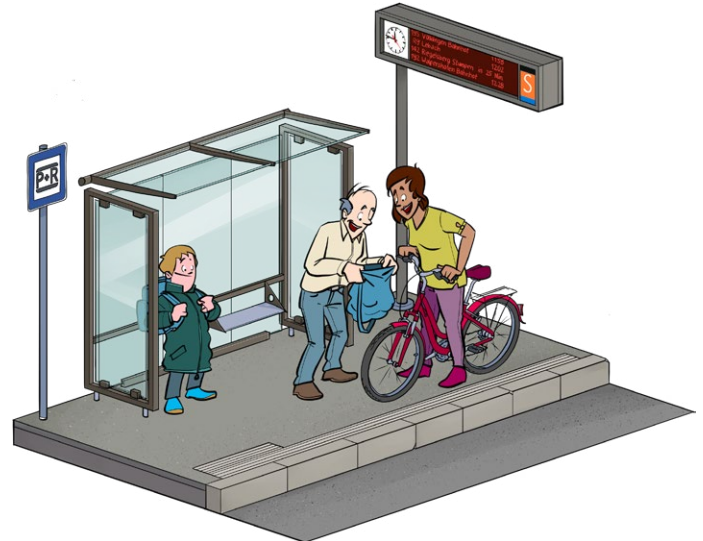
Ausgangslage

In vielen saarländischen Kommunen wurde dem Radverkehr in den vergangenen Jahren mehr Bedeutung zugemessen als zuvor. Diese Entwicklung setzt sich weiter fort, wenn auch nicht in dem Maße, wie in anderen Bundesländern. Insbesondere die sehr schwierige Finanzlage der saarländischen Kommunen schränkt die Handlungsmöglichkeiten spürbar ein und führt vielerorts dazu, dass der Anteil nachhaltiger Verkehrsarten am Verkehrsaufkommen hinter der (öffentlichen) Erwartungshaltung zurückbleibt.

Dennoch ist auch im Saarland erkennbar, dass das Fahrradfahren einen Imagewandel vollzieht und das Fahrrad zunehmend als Verkehrsmittel für den Alltag genutzt wird. Angesichts der in vielen saarländischen Orten anspruchsvollen Topografie trägt sicherlich auch die zunehmende Elektrifizierung des Fahrrades dazu bei, dass sich das Fahrrad auch im Saarland langsam aber sicher als alltagstaugliches Fortbewegungsmittel etabliert. Durch elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelects) bieten sich für den Radverkehr im Saarland neue Chancen, da dadurch das Fahrradfahren für neue Zielgruppen attraktiv wird. Ein besonderes Potenzial für die Stärkung des Radverkehrs sehen wir auch in Lastenrädern oder Lastenpedelecs. Diese bieten im Alltag eine attraktive und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Verkehr und eröffnen neue Möglichkeiten für den Transport von Kindern, Einkäufen oder Materialien. Lastenpedelecs erleichtern auch in topografisch anspruchsvolleren Regionen die alltägliche Nutzung.

Auch wenn die Studie „Mobilität in Deutschland 2023“ den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen im Saarland mit lediglich 3 Prozent bemisst, zeigen die jüngsten Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests, dass sich die Situation für Fahrradfahrende im Saarland verbessert. Wenn auch langsam und bisher noch auf niedrigem Niveau.

Hinsichtlich der Radinfrastruktur hat die Landesregierung den Bau neuer Radwege in den letzten Jahren verdreifacht (bezogen auf die gebauten Kilometer) und die dafür notwendigen Finanzmittel im Landeshaushalt von 2019 bis 2025 auf mittlerweile mindestens 6,3 Millionen Euro mehr als versechsfacht. Auch sind bereits knapp 25 Prozent der Bundes- und Landesstraßen im Saarland mit Radverkehrsanlagen ausgestattet, was bei den Landesstraßen der fünfthöchste Ausstattungsgrad aller Flächenländer ist. Der neue Radverkehrsplan attestiert zudem knapp 60 Prozent aller bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen, die Teil des neuen Radverkehrsnetzes sind, einen guten bis sehr guten Zustand. Für ein flächendeckendes



Netz bleibt trotzdem noch einiges zu tun. Im kommunalen Netz tut sich ebenfalls etwas. Allen voran die Landeshauptstadt Saarbrücken und die anderen Kreisstädte sind dabei, mit zum Teil hohem Aufwand, ihr Netz zu verdichten. Auch vergleichsweise neue Radinfrastrukturelemente wie Fahrradstraßen und Fahrradzonen, die bis vor Kurzem nur in anderen Bundesländern eingerichtet wurden, finden sich mittlerweile auch in kleineren Gemeinden im Saarland wieder. Die Tatsache, dass in den vergangenen 5 Jahren mehr als ein Drittel der saarländischen Gemeinden und Städte, darunter auch kleinere Gemeinden wie zum Beispiel Mandelbachtal, Überherrn oder Freisen, mit finanzieller Unterstützung des Landes ein neues Radverkehrskonzept erarbeitet haben, wird in den kommenden Jahren sicherlich dazu beitragen, das kommunale Radverkehrsnetz weiter zu verdichten.

Ergänzend zur Schaffung neuer Radverkehrsnetze zeigt sich der Aufschwung des Radverkehrs auch in anderen Bereichen: Kampagnen wie Stadtradeln und Schulradeln haben sich zu etablierten und sehr

erfolgreichen Formaten entwickelt, immer mehr saarländische Gemeinden, Städte und Landkreise / der Regionalverband ernennen ehren- oder gar hauptamtliche Beauftragte für den Radverkehr und unter enger Zusammenarbeit zwischen Land und Kommunen wurde die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Saarland gegründet.

Unser Ziel

Wir wollen den Radverkehr im Saarland dauerhaft stärken und das Fahrrad zu einem wichtigen Baustein einer zukunftsfähigen Mobilität im Saarland machen. Die Nutzung des Fahrrades soll dabei für die Saarländerinnen und Saarländer für alle Wege, egal ob auf dem Weg in die Schule, zur Arbeit, ins Schwimmbad oder zum Einkaufen, ein attraktives Fortbewegungsmittel sein. Eine verkehrssichere und bedarfsgerechte Radinfrastruktur ist für uns dabei von entscheidender Bedeutung: Nur wer sich sicher fühlt, fährt gerne Fahrrad. Uns ist es zudem wichtig, den Radverkehr für alle Nutzergruppen und alle Altersklassen attraktiv zu gestalten. Aufgrund ihrer Vulnerabilität legen wir dabei einen besonderen Fokus auf Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen.

Fahrradfahren ist klima- und umweltfreundlich, kostengünstig und gesund. Die Stärkung des Radverkehrs ist für uns daher nicht nur eine Stärkung der nachhaltigen Mobilität, sondern auch eine Stärkung der sozialen Teilhabe und der Gesundheitsvorsorge. Hierbei arbeiten wir weiterhin eng mit den unterschiedlichen Akteurinnen und Akteure der Zivilgesellschaft, wie etwa den Verkehrsclubs, zusammen. So sind beispielsweise der ADFC, VCD oder ADAC nicht nur strategische Partnerinnen und Partner, sondern Multiplikatorinnen und Multiplikatoren, die außerdem mit ihrem Knowhow wichtige Impulse für den Radverkehr im Saarland setzen.

Auch die Saarländerinnen und Saarländer sehen wir nicht nur als Nutzerinnen und Nutzer der Radinfrastruktur, sondern als wichtigen Teil der Mobilitätswende. Aus diesem Grund wollen wir uns dafür einsetzen, dass die Saarländerinnen und Saarländer weiterhin aktiv an der Gestaltung der Mobilitätswende mitwirken können. Unerlässlich ist für uns dabei, sie frühzeitig bei Planungen des Radverkehrs, von denen sie betroffen sind, einzubeziehen und dadurch die Bürgerbeteiligung zu stärken.

Um allen Nutzergruppen ein bedarfsgerechtes Angebot an Radinfrastruktur bieten zu können, wollen wir das mit dem neuen Radverkehrsplan Saarland erstmals ausgewiesene, landesweite Radverkehrsnetz sukzessive mit entsprechenden Radverkehrsanlagen ausstatten. So wollen wir sicherstellen, dass überall wo möglich und nötig, ein verkehrssicheres Angebot für Fahrradfahrende vorhanden ist. Hierfür werden wir eng mit allen Baulastträgerinnen und Baulastträgern zusammenarbeiten und so nicht nur im klassifizierten Straßennetz (Bundes- und Landesstraßen) entsprechende Infrastrukturen aufbauen, sondern auch die saarländischen Gemeinden und Städte weiterhin umfassend dabei unterstützen, im kommunalen Netz die Bedingungen für Fahrradfahrende weiter zu verbessern. Der neue Radverkehrsplan und auch die entsprechenden Statistiken des Bundes attestieren dem Saarland, dass an vielen Bundes- und Landesstraßen bereits die erforderliche Radinfrastruktur vorhanden ist, wenn auch nicht immer in der notwendigen Qualität. Punktuelle Mängel im saarländischen Radverkehrsnetz, wie zum Beispiel zu schmale Radwege oder Hindernisse, wollen wir Stück für Stück abarbeiten und ergänzend Lücken im Radverkehrsnetz schließen. Gleichzeitig wollen wir eine vernünftige Balance zwischen Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen und der Erhaltung der bestehenden Radverkehrsanlagen schaffen. Dadurch wollen wir sicherstellen, dass die Qualität des saarländischen Radverkehrsnetzes dauerhaft erhalten bleibt. Mit der Sanierung des Saar-Radweges, der aufgrund seiner Verbindungsfunktion entlang der Achse Merzig-Saarlouis-Saarbrücken ein wichtiges Rückgrat des saarländischen Radverkehrsnetzes darstellt, haben wir diesbezüglich bereits einen ersten wichtigen Meilenstein abgeschlossen.

Neben der Schaffung neuer und der Erhaltung bestehender Radverkehrsanlagen im Radverkehrsnetz wollen wir uns weiterhin dafür einsetzen, die Rahmenbedingungen für den Radverkehr ganzheitlich zu verbessern. Hierzu zählen für uns unter anderem Fahrradabstellanlagen an wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs, insbesondere an Schulen, die bessere Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger, um zum Beispiel den Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV weiter zu erleichtern, aber auch eine flächendeckende Wegweisung für den Radverkehr.

Der neue Radverkehrsplan Saarland stellt, ergänzend zum Klimaschutzkonzept für das Saarland und dem saarländischen Verkehrssicherheitsprogramm, das wichtigste Instrument zur langfristigen Stärkung des Radverkehrs als Teil einer nachhaltigen Mobilität dar.

Ziel ist, den Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren weiter zu erhöhen und einen Anteil wie vergleichbare Flächenländer, beziehungsweise langfristig den Bundesdurchschnitt von derzeit 11 Prozent zu erreichen. Mit der Veröffentlichung des neuen Radverkehrsplans Saarland und der damit zusammenhängenden Entwicklung eines landesweiten Radverkehrsnetzes, mit dem auch und vor allem alltägliche Wege der Fahrradfahrenden stärker berücksichtigt werden sollen, setzen wir ein starkes Signal für mehr Radverkehr im Saarland.

Unsere Strategie

Radverkehrsnetz

Der neue Radverkehrsplan Saarland weist erstmals für das Saarland ein flächendeckendes Radverkehrsnetz aus, das sich vor allem entlang des klassifizierten Straßennetzes orientiert. Dieses Radverkehrsnetz sicher befahren zu können, ist unser Ziel. Neubaumaßnahmen und die Schließung von (Radwege-)Lücken gehen dabei Hand in Hand mit der Qualitätserhaltung des bestehenden Netzes (Instandsetzung / Sanierung). Zur Erreichung dieser Ziele haben wir bereits über 60 Projekte zum Bau neuer Radwege in der Umsetzung. Bis zum Ende der Legislaturperiode sollen landesweit der (Aus-)Bau von rund 100 km Radwegen und die Ertüchtigung bestehender Radverkehrsanlagen vorangetrieben werden. Parallel werden wir punktuelle Mängel (zum Beispiel fehlende Querungshilfen) zügig beheben und die saarländischen Gemeinden und Städte bei der Verdichtung dieses Netzes auf kommunaler Ebene unterstützen.

Die Priorität liegt dabei auf der zügigen Fertigstellung der bereits in der Planung befindlichen Projekte. In Abhängigkeit von der Verfügbarkeit personeller und finanzieller Ressourcen werden wir parallel weitere Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs aus dem Radverkehrsplan umsetzen. Hierzu zählen insbesondere Lückenschlüsse.

Um zukünftig einen noch besseren Überblick über notwendige Bau- und/oder Sanierungsmaßnahmen und den Zustand des saarländischen Radverkehrsnetzes zu haben, wurde beim Landesbetrieb für Straßenbau eine Datenbank erstellt, die fortlaufend aktualisiert wird.

Wegweisung

Um sicher von A nach B zu kommen, sind nicht nur verkehrssichere Radverkehrsanlagen erforderlich. Wichtig ist auch eine verständliche Wegweisung, mit deren Hilfe sich Fahrradfahrende orientieren und den für sie besten Weg zum Ziel wählen können. Bis dato existiert im Saarland weitestgehend nur für die touristische Radrouten, allen voran den Routen des SaarRadlands, eine passende Wegweisung. Andere Routen sind so gut wie nicht beschildert, was nicht nur Ortsunkundigen die Orientierung erschwert. Wir wollen daher eine landesweit einheitliche und baulastträgerübergreifende Wegweisung für Fahrradfahrende etablieren, die sich zudem an den bundesweiten Standards orientiert. Erst mit einer flächendeckenden Wegweisung wird das saarländische Radverkehrsnetz vor Ort erkennbar und sichtbar und der Komfort für Fahrradfahrende deutlich gesteigert.



Nutzergruppen

Das saarländische Radverkehrsnetz soll ein Netz für alle Nutzergruppen und alle Mobilitätsbedürfnisse von Fahrradfahrenden sein. Egal wer auf dem Netz unterwegs ist, alle Nutzergruppen haben für uns die gleiche Relevanz: Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zur Schule, Pendlerinnen und Pendler auf dem Weg zur Arbeit oder einheimische wie externe Touristinnen und Touristen. Entsprechend werden im saarländischen Radverkehrsnetz sowohl Strecken für Alltagswege (zum Beispiel Schule, Arbeitsort) und Freizeitwege (zum Beispiel Sporteinrichtungen) als auch für touristische Wege, insbesondere die etablierten Routen des landeseigenen touristischen Radnetzes SaarRadland, mitgedacht. Dies soll sich auch weiterhin beispielsweise in der Streckenführung von (Neu-)Baumaßnahmen widerspiegeln.



Befahrbarkeit

Im Sinne einer alltagstauglichen Mobilität setzen wir uns für die ganzjährige Nutzung des Fahrrades ein. Essenziell ist hierfür eine ganzjährige Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes. Mit dem Betriebsdienst des Landesbetriebs für Straßenbau und dem ebenfalls dort angesiedelten Radwegeunterhaltungstrupp wollen wir sicherstellen, dass die wichtigsten Radrouten ganzjährig befahrbar sind. Hierzu soll, neben einer bedarfsorientierten Pflege und Wartung der Radwege in Baulast des Landes, auch der Winterdienst auf Radwegen intensiviert und sichergestellt werden. Der Betriebsdienst und der Radwegeunterhaltungstrupp sollen hierfür das notwendige Personal und Equipment erhalten.

Finanzierung



Entscheidend für die Steigerung des Radverkehrsanteils am Verkehrsaufkommen und die dafür notwendigen Maßnahmen ist eine sichere Finanzierungsperspektive. Im Landeshaushalt haben wir die Finanzmittel für Neu-, Um- und Ausbau von Radwegen sowie deren Instandsetzung in den vergangenen Jahren kontinuierlich von 0,9 Millionen Euro in 2022 auf 6,3 Millionen Euro in 2025 erhöht. Diesen Mittelaufwuchs werden wir für den Doppelhaushalt 2026/2027 fortführen. Zusätzlich stehen im Landeshaushalt aktuell 1,4 Millionen Euro für Förderrichtlinien sowie Kampagnenarbeit mit Bezug zum Radverkehr zur Verfügung. Auch diese Mittel werden wir verstetigen, um im Rahmen unserer Landesförderrichtlinien den potenziellen Zuwendungsempfängenden, allen voran den saarländischen Kommunen, eine

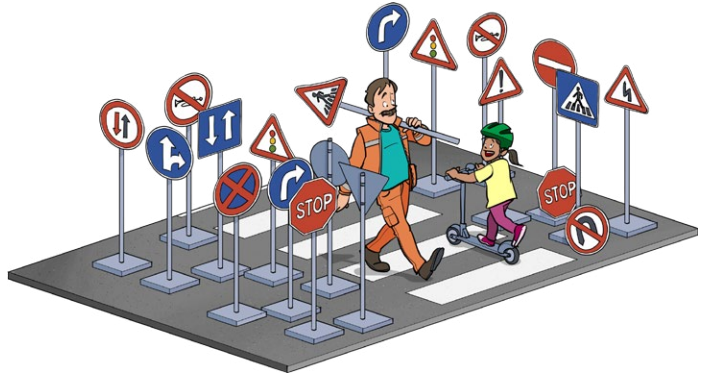
Finanzierungssicherheit zu geben. Darüber hinaus setzen wir uns bei anderen Fördermittelgebern, etwa beim Bund, für die langfristige Bereitstellung weiterer Finanzmittel ein, um insbesondere den saarländischen Kommunen, deren Haushaltslage weiterhin prekär ist, zusätzliche Möglichkeiten zur Finanzierung eigener Radverkehrsprojekte zu schaffen. Dazu gehören insbesondere die Mittel des Sonderprogramms „Stadt und Land“ mit durchschnittlich über 2 Millionen Euro pro Jahr.

Verkehrssicherheit

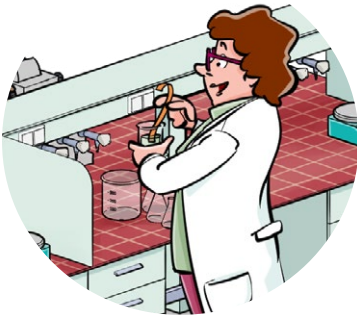
Eine verkehrssichere Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmende hat für uns höchste Priorität. Bestehende Radverkehrsanlagen, die zum Beispiel aufgrund ihrer Ausbaubreite nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen, wollen wir Stück für Stück ausbauen. Die Einhaltung gängiger technischer Regelwerke und gesetzlicher Vorschriften ist für uns selbstverständlich.

Ergänzend werden wir uns weiterhin in

den entsprechenden Gremien konsequent dafür einsetzen, die Belange des Radverkehrs, etwa im Straßenverkehrsgesetz und in der Straßenverkehrsordnung, zu stärken und dadurch die Verkehrssicherheit für Fahrradfahrende verbessern. In diesem Zusammenhang wollen wir auch die Maßnahmen des saarländischen Verkehrssicherheitsprogrammes kontinuierlich in die Umsetzung bringen. Ein besonderes Augenmerk liegt für uns dabei auf den Kindern und Jugendlichen, deren Sicherheit im Verkehrsraum wir zum Beispiel durch die Einführung von (Rad-)Schulwegplänen verbessern möchten.



Qualitätsstandards



Im Rahmen des neuen Radverkehrsplans Saarland haben wir erstmals eigene Qualitätsstandards definiert, die für uns als Maßgabe für Radverkehrsanlagen im Saarland dienen sollen. Aufbauend auf den geltenden (technischen) Regelwerken und Richtlinien sollen diese der Qualitätssicherung der Radinfrastruktur dienen und bei Landesmaßnahmen Anwendung finden. Diese Qualitätsstandards erweitern teilweise die Vorgaben der technischen Regelwerke, sodass wir zukünftig Radverkehrsanlagen schaffen wollen, die die Anforderungen der Regelwerke wo immer möglich übertreffen. So soll der Zielstandard für Radfahrstreifen zum Beispiel 2,0 m betragen und auf die Freigabe von (zu schmalen) Gehwegen für den Radverkehr verzichtet werden.

Sollten diese erhöhten Standards im Zweifelsfall der Realisierung einer Maßnahmen entgegenstehen, würde eine Umsetzung analog den geltenden (technischen) Regelwerken und Richtlinien erfolgen.

Personal

Die begrenzten personellen Ressourcen stellen uns bereits seit geraumer Zeit vor große Herausforderungen und werden dies auch weiterhin tun. Dies betrifft nicht nur das landeseigene Personal, sondern auch das Personal in den Kommunen und in den Ingenieur- und Planungsbüros. Die begrenzte Anzahl an Fachkräften bei zunehmendem Arbeitspensum stellt ein gravierendes Hemmnis in der zügigen Umsetzung von Bau- und sonstigen Maßnahmen dar. Landesseitig stehen ausreichend Stellen bei den Landesbehörden zur Verfügung. Diese mit geeignetem Personal zu besetzen, ist die Voraussetzung, um unsere Ziele zur Stärkung des Radverkehrs weiter voranzubringen und die Zusammenarbeit mit den Kommunen ausbauen zu können. Als ersten Schritt werden wir landesseitig für jeden Landkreis und den Regionalverband eine Person benennen, die fortan als konkrete Ansprechperson für landeseigene Radwegebaumaßnahmen zur Verfügung steht. Auch die saarländischen Kommunen selbst wollen wir in Sachen Personal weiter unterstützen, indem wir unter anderem die Kosten für Fortbildungen in der Radverkehrsplanung übernehmen, den (personellen) Aufbau der Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Saarland (AGFK Saarland e.V.) mitfinanzieren und im Rahmen des saarländischen Mobilitätsnetzwerkes kommunale Mobilitätsmanager ausbilden.



Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK SL e.V.)

Den Radverkehr im Saarland flächendeckend voranzubringen, kann nur gelingen, wenn alle beteiligten Akteurinnen und Akteure eingebunden werden und eng zusammenarbeiten. Vor allem die Einbindung der saarländischen Gemeinden, Städte und Landkreise / des Regionalverbands ist zur langfristigen Stärkung des Radverkehrs unerlässlich. Der AGFK SL e.V. kommt dabei eine herausgehobene Bedeutung zu. Wir streben eine enge und kooperative Zusammenarbeit mit der AGFK SL e.V. an, um gemeinsam den Radverkehr voranzubringen und eine rad- (und fußgänger-)freundliche Mobilitätskultur im Saarland zu etablieren. Wir unterstützen die AGFK SL e.V. mit jährlich bis zu 200.000 € beim Aufbau einer arbeitsfähigen Geschäftsstelle.

Förderprogramme



Den Radverkehr langfristig und dauerhaft zu stärken, gelingt nur, wenn sich auch die saarländischen Kommunen diesem Thema annehmen und in ihrer Zuständigkeit Verbesserungen herbeiführen. Oftmals scheitert der Wille zur Verbesserung aber an den notwendigen finanziellen Mitteln. Die Finanzlage der saarländischen Gemeinden, Städte, Landkreise und des Regionalverbands ist vielerorts derart herausfordernd, dass oftmals selbst kleinere Maßnahmen nicht umgesetzt werden können. Wir werden uns daher weiterhin dafür stark machen, dass auf Bundesebene entsprechende (Förder-)Mittel bereitgestellt werden und auch aus dem Landeshaushalt langfristig Mittel zur Verfügung stehen. Damit werden wir unseren Teil dazu

beitragen, dass auch die saarländischen Kommunen ihre Radverkehrsnetze ertüchtigen. Ein Schwerpunkt der Förderung soll dabei auf der Schaffung kommunaler Radverkehrsanlagen, allen voran neuer Radwege, und auf der Errichtung von Fahrradabstellanlagen, etwa an Schulen, liegen. In diesem Zusammenhang werden wir die saarländischen Gemeinden, Städte, Landkreise und den Regionalverband auch dabei unterstützen, die zur Schaffung neuer Infrastruktur notwendigen planerischen Grundlagen zu erarbeiten und die Förderung kommunaler Radverkehrskonzepte oder ganzheitlicher Mobilitätskonzepte verstetigen. Auch Akteure der Zivilgesellschaft, die einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität leisten, werden wir unterstützen.

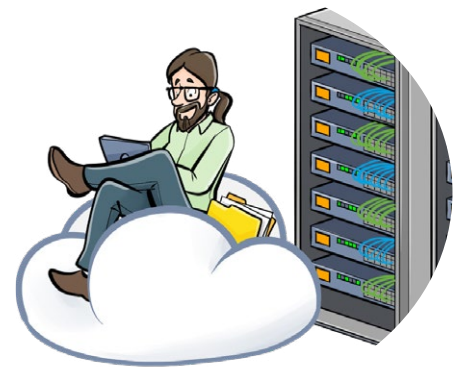
Vernetzte Mobilität

Um die Potenziale des Radverkehrs auszuschöpfen, ist die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgerinnen und Verkehrsträgern ein wichtiger Faktor. Eine besondere Rolle kommt dabei dem öffentlichen Verkehr und somit vor allem Bussen, Zügen, aber auch der Saarbahn zu. Um den Umstieg vom Fahrrad auf den öffentlichen Verkehr und umgekehrt, vom öffentlichen Verkehr auf das Fahrrad, weiter zu erleichtern, sind Verknüpfungspunkte zwischen diesen beiden Verkehrsträgern (zum Beispiel Bahnhöfe) wichtige Ziele des neuen Radverkehrsnetzes.

Wir wollen sicherstellen, dass die Erreichbarkeit solcher Ziele gewährleistet ist. Hierfür wollen wir auch weiterhin, zusammen mit anderen Fördermittelgeberinnen und -gebern, finanzielle Mittel bereitstellen, die unter anderem die saarländischen Gemeinden und Städte dabei unterstützen sollen, die Erreichbarkeit von Bahnhöfen, Haltestellen und anderen Verknüpfungspunkten für Fahrradfahrende zu verbessern oder verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsstationen zu errichten.

Auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist für uns ein wichtiger Bestandteil einer vernetzten Mobilität. Wir erweitern die Platzkapazitäten für Fahrräder in den Zügen und ermöglichen auch in Zukunft ab 9 Uhr die kostenlose Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr. Jobticket-Inhaber können für die Hauptverkehrszeit kostengünstige Monats- und Jahreskarten für das Fahrrad erwerben.

Hierbei ist uns auch die Verfügbarkeit von bedarfsgerechten Fahrradabstellanlagen in ausreichender



Anzahl und Qualität an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV und Fernverkehr wichtig. Möglichkeiten zum unkomplizierten und sicheren Abstellen von Fahrrädern an Bahnhöfen, Haltestellen oder Mobilitätsstationen fördern die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln und tragen somit zu einer vernetzten Mobilität bei. Gleichzeitig wird dadurch die Reichweite der Fahrradfahrenden erhöht und auch öffentliche Verkehrsmittel profitieren durch einen größeren Einzugsbereich für ihre Fahrgäste. Wir setzen uns beim Bund dafür ein, die dafür notwendigen Finanzmittel bereitzustellen und werden auch weiterhin Landesmittel einsetzen, um zum Beispiel über Mobilitätsstationen die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel zu verbessern.

Mobilitätskultur

Ein rücksichtsvolles und respektvolles Miteinander im Verkehrsraum ist für uns ein zentraler Baustein für eine Mobilitätskultur, die die Belange aller Nutzergruppen berücksichtigt. Gleichzeitig wollen wir uns dafür einsetzen, die Mobilität im Saarland klima- und umweltgerechter zu gestalten. Hierzu zählt für uns nicht nur die Bereitstellung verkehrssicherer und bedarfsgerechter Radinfrastruktur, sondern auch die Stärkung des Selbstverständnisses, dass im Saarland umwelt- und klimafreundliche Mobilität stattfinden kann und soll. Unser Ziel ist es, eine wertschätzende Mobilitätskultur zu etablieren, indem die positiven Aspekte des Radverkehrs, aber auch des gesamten Umweltverbundes, zukünftig mehr hervorgehoben und entsprechende Formate, in Ergänzung zu bereits erfolgreichen Kampagnen wie Stadtradeln und Schulradeln, vorangetrieben werden.



Evaluierung/Weiterentwicklung



Um auf neue Gegebenheiten schneller reagieren zu können, sollen der Radverkehrsplan Saarland, das zugehörige Radverkehrsnetz und die Radverkehrsstrategie in kürzeren Abständen als bisher evaluiert und überprüft werden. So können wir unter anderem sicherstellen, dass die sich derzeit vielerorts in Entwicklung befindlichen kommunalen Radverkehrskonzepte und die sich daraus ergebenden kommunalen Radverkehrsnetze mit dem landesweiten Radverkehrsnetz verknüpft werden und das Netz somit dauerhaft auf die Bedürfnisse der Fahrradfahrenden ausgerichtet bleibt.