
Angeschrieben wurden alle derzeitigen Kreistagsfraktionen des Kreises Trier Saarburg
Bislang gab es nur Antworten der BfB; CDU und Bündnis90/Die Grünen

Fragen:

1. Im Kreis Trier- Saarburg liegt bereits ein Radverkehrskonzept vor. Welche weiteren Schritte wollen Sie im Kreistag anstoßen, um dieses umzusetzen? Wo liegen die Prioritäten Ihrer Partei?
2. Ein attraktiver Radverkehr braucht gute Wege – das setzt Investitionen voraus. Der ADFC veranschlagt € 30 pro Einwohner pro Jahr dafür. Wie viel wird aktuell im Kreis Trier-Saarburg für den Radverkehr eingeplant und wo wollen Sie in 5 Jahren stehen?
3. Um zu messen, ob es gelungen ist, Menschen aufs Rad zu bringen, muss man den Anteil der Radfahrer im Verkehr kennen. Haben Sie diese Zahlen aktuell für den Kreis Trier-Saarburg? Wie hoch soll der Radverkehrsanteil in 5 Jahren sein?
4. Ein Radverkehrsbeauftragter dient als Bindeglied zwischen Verwaltung, Politik und Bürgern und hilft dabei, einen sicheren und attraktiven Radverkehr voranzutreiben. Gibt es vor Ort schon jemand – wenn nicht, sind Sie bestrebt sich für dessen Benennung im Kreistag einzusetzen und einen dahingehenden Antrag zu stellen?
5. Ein Runder Tisch Radverkehr bringt Politik, Verwaltung, Verbände, Initiativen und Bürger zusammen. Maßnahmen, die gemeinsam geplant werden, finden größere Akzeptanz und können einfacher umgesetzt werden. Gibt es im Kreis Trier- Saarburg bereits einen *Runden Tisch* – wenn nicht, sind Sie bestrebt sich für dessen Einrichtung im Kreistag einzusetzen und einen dahingehenden Antrag zu stellen?
6. Auch Schüler und Schülerinnen nutzen gerne das Fahrrad für ihren Schulweg, wenn es sichere Wege gibt. Werden im Kreis Trier- Saarburg h bereits Schulwegpläne für Rad fahrende Kinder erstellt – wenn nicht, würden Sie sich dazu im Kreistag einsetzen und einen dahingehenden Antrag zu stellen?
7. Gute und sichere Radwege muss man auch einfach finden können – eine einheitliche und durchgängige Beschilderung (nach dem gängigen Standard „Hinweise zur *Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz (HBR)*“) ist dabei wichtig. Sind die Radwege im Kreis Trier- Saarburg bereits überall beschildert? Wenn nein, bis wann wollen Sie das umgesetzt haben?
8. Der Kreis Trier- Saarburg ist ein ländlich geprägter Kreis. Es gibt nur sehr wenige ausgeschilderte Radwege außerhalb der größeren Ortschaften und Abseits der touristischen Hauptrouten (Mosel/ Ruwertal/ Saar...). Der Radverkehr muss auf den Straßen mit dem motorisierten Verkehr konkurrieren. Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung des Straßenverkehrsordnung 2020 neue Abstandsregelungen inner- und außerorts ratifiziert. Leider ist es häufig so, dass dies den Verkehrsteilnehmern nicht bekannt und nicht bewusst ist. Eine breitangelegte Informationskampagne wäre wichtig. Wie steht Ihre Partei dazu?
9. Auf den vielen schmalen Straßen (< 5 m) im Landkreis ist das Überholen von Radfahrern und Krafträder für diese gefährlich und verstößt somit gegen §1 der StVO. Würden Sie sich

- dafür einsetzen, das Verkehrszeichen VZ 277.1 flächendeckend im Landkreis an den entsprechenden Stellen zu installieren?
10. Bei Besorgungen, Einkäufen oder beim Umstieg in Bahn und Bus will man sein Rad einfach und sicher abstellen können. Wo gibt es bereits Fahrradabstellanlagen und wo sind weitere geplant?
 11. Die Büdlicherbrück ist schon immer ein Hauptverkehrsknotenpunkt in der Region und leider auch ein Unfallschwerpunkt. Seit Jahrzehnten ist dort eine neue Verkehrsregelung geplant und bis heute nicht umgesetzt. Kreis und VRT- Trier planen dort einen Umstiegsplatz für die neuen Linienbündel im ÖPNV. Leider fehlt es auch hier an Planungen und Anbindung an Radverkehrsbedarfe. Inwieweit unterstützt Ihre Partei die Bestrebung dort einen **echten** Verkehrsknotenpunkt der Fußgänger-, Rad-, Bus- und Autoverkehr gleichberechtigt berücksichtigt zu errichten?
 12. Der Radverkehr endet nicht an der Stadtgrenze – für Schulbesuch und Arbeitsweg ist der Weg in den Nachbarort oft wichtig. Wo sind Ihrer Ansicht nach Lückenschlüsse zu Nachbargemeinden oder dem nächsten Mittelzentrum sinnvoll?
 13. Die die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Kommunen Rheinland-Pfalz e.V. (AGFFK RLP e.V.) wurde letztes Jahr gegründet. Sie soll als Ansprechpartnerin für die Kommunalverwaltungen, Landesbehörden und Institutionen dienen und das Know-how aller Akteure bündeln und zur Verfügung stellen. Ist der Kreis Trier- Saarburg schon Mitglied? Wenn nein, bis wann streben Sie an, dass der Kreis Trier- Saarburg Mitglied in der AGFFK wird?
 14. Der ADFC Trier – zuständig für Stadt und Kreis Trier, LK Bitburg-Prüm, LK Daun, LK Bernkastel- Wittlich – würde gerne Ihre Haltung zum Radverkehr kennenlernen. Was ist Ihnen selbst wichtig im Hinblick auf den Radverkehr? Haben Sie konkrete Ziele und/ oder Visionen für den Radverkehr in Stadt und Land? Wir laden Sie ein diese in einem persönlichen Gespräch kundzutun oder in den folgenden freien Zeilen dem ADFC Trier mitzuteilen:

Antworten der BfB – Bürger für Bürger

1. *Der Kreis hatte ein umfangreiches Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben, an dem die Mitglieder des Kreistages und deren Ausschüsse umfangreich beteiligt waren. Alle Verbandsgemeinden wurden dabei angesprochen bis hin zu den Gemeinden, die ihren Ausbaubedarf mitteilten. Alle Bürger waren aufgerufen, online Details einzubringen. Diese Infos sind in das Gesamtkonzept kreisweit eingeflossen, inkl. der*

- Priorisierung und Ausweisung von Handlungsbedarf z.B. bzgl. Unfallschwerpunkten. Hiernach richtet sich auch die Ausbau-Priorisierung.*
- 2. Auf Grund der zunehmend angespannten HH-Lage aller Kommunen, ist ein agieren momentan nur im Rahmen der Förderprogramme von Bund und Land seriös realisierbar.*
 - 3. Genaue Messzahlen erfragen Sie bitte beim Kreis direkt. Je nach Region im Kreis wird dies über ein komplettes Jahr sehr unterschiedlich sein. In den Hochwaldlagen wird die Nutzung witterungsbedingt eine andere sein als in den gemäßigten Tallagen, in denen u.U. ein ganzjähriger Fahrradverkehr möglich sein kann. Auf Grund der technischen Entwicklung (Motorunterstützung) und dem Ausbau gemäß Konzept unter Frage Nr. 1 wird dies regional stark unterschiedlich sein. Vor allem aber der Tourismusradverkehr wird unser erachtes sehr viel stärker zu erwarten sein.*
 - 4. Aufgrund des detaillierten Verkehrskonzeptes (siehe Nr.1) inklusive Schwachstellenbewertung u.a. auch für die Beschilderung und Wegeführung erachten wir eine solche Maßnahme momentan noch nicht für notwendig. Eine zukünftige Erhebung des erreichten Ist-Zustandes mit Hilfe einer SWOT-Analyse ist aber durchaus denkbar.*
 - 5. Siehe Frage 1 – Alle die wollten, konnten sich beteiligen.*
 - 6. Schulwegpläne sind wünschenswert, ähnlich der Schüler-Fußwegepläne, die regelmäßig mit Unterstützung der Polizei als Empfehlung an die Elternschaft erstellt werden. Solche Pläne sind aber örtlich individuell. Daher ist es weniger als eine Angelegenheit des Kreises zu betrachten, sondern vielmehr vor Ort durch die VGs, die Städte und Gemeinden der Schulstandorte zu realisieren.*
 - 7. Siehe Termin und Konzept aus Frage 1.*
 - 8. Sofern separate Radwege nicht möglich sind, müssen der Rad- und motorisierte Verkehr respektvoll und nachsichtig miteinander interagieren. Die neue Abstandsregelung sehen wir hier als bereits tief bei den Verkehrsteilnehmern verankert, was man erfreulicherweise nahezu täglich beobachten kann.*
 - 9. Es wäre löblich das umsetzen zu wollen, aber realistisch betrachtet sind hier Wunsch und Wirklichkeit momentan schwerlich in Einklang zu bringen.*
 - 10. Das Radverkehrskonzept und Frage 1 hat neben dem Wegeplan und Ausbau auch ein umfangreiches, flächendeckendes Konzept für geeignete Fahrradabstellanlagen und Reparaturstationen eingeplant und im Haushalt mit Mitteln ausgestattet und befindet sich in der Umsetzung.*
 - 11. Siehe Frage 1 – Sollten hier weitere Bedarfe notwendig sein, die im Konzept noch nicht berücksichtigt sind, können diese in einer nachgeschalteten SWOT-Analyse speziell für solche „Brennpunkte“ näher beleuchtet werden.*
 - 12. Siehe Frage 1*
 - 13. Das ist im neu gewählten Kreistag zu erörtern und ggafs. zu beschließen.*

Antworten der CDU

Frage 1

Entscheidend wird sein, dass das bestehende Radverkehrskonzept zeitnah umgesetzt wird. In einem ersten Schritt finanziert der Landkreis in Gemeinden Fahrradabstellanlagen. Als weiterer Schritt sollte der verstärkte Ausbau von Radwegen Entlang der Kreisstraßen erfolgen.

Frage 2

Die Mittel des Landkreises richten sich nach den konkreten Investitionen. Zudem muss man in einem Flächenlandkreis auch die Mittel der Gemeinden und Verbandsgemeinden berücksichtigen.

Frage 3

Uns liegen keine Zahlen außerhalb von Ortslagen vor.

Frage 4

Um einen attraktiven Radverkehr zu verwirklichen, bedarf es einer konzentrierten Zusammenarbeit zwischen Ortsgemeinden, Verbandsgemeinden und Landkreis. Die bestehenden Verwaltungen leisten dabei gute Arbeit. Ob ein Beauftragter einen zusätzlichen Nutzen bringen würde, muss sorgfältig geprüft werden. Es stellt sich zudem die Frage, ob die Kreisebene dafür die richtige Ebene darstellt.

Frage 5

Bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises wurde eine Lenkungsgruppe gebildet, in der alle Verbandsgemeinden und auch der adfc vertreten waren. Unseres Erachtens würde eine derartige Lenkungsgruppe (runder Tisch) auch auch bei der Umsetzung des bestehenden Radverkehrskonzeptes Sinn machen.

Frage 6

Schulwegpläne für Rad fahrende Kinder sind eine gute Überlegung. Sie sind jedoch nur in Zusammenarbeit mit den Ortsgemeinden und den Verbandsgemeinden zu verwirklichen. Dabei könnte eine Lenkungsgruppe wertvolle Dienste leisten.

Frage 7

Die Radwege im Landkreis Trier-Saarburg sind unserer Kenntnis nach überwiegend beschildert. Eventuell bestehende Lücken müssten Sie bei der Kreisverwaltung erfragen.

Frage 8

Information ist immer gut. Wenn der Gesetzgeber Gesetze erlässt, sollte er jedoch auch die Informationskampagne entweder selbst durchführen oder aber finanzieren.

Frage 9

Die Aufstellung von Verkehrszeichen ist Sache der Verkehrsbehörde, also der Verwaltung. Diese Frage müssten Sie also je nach Zuständigkeit, dem Landrat oder aber den Verbandsbürgermeistern stellen.

Frage 10

Eine genaue Übersicht über bereits bestehende Fahrradabstellanlagen müßten Sie bei der Kreisverwaltung oder den Verbandsgemeindeverwaltungen erfragen. Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 1.

Frage 11

Die Errichtung eines derartigen Verkehrsknotenpunktes bedarf umfangreicher Vorarbeiten und Planungen. Eine konkrete Planung ist uns nicht bekannt. Wir werden uns bei der Kreisverwaltung erkundigen, ob und wann an diesem Standort eine derartige Planung verwirklicht werden soll.

Frage 12

Im Radverkehrskonzept des Landkreises sind die Investitionsmaßnahmen die kurz- und mittelfristig umgesetzt werden sollen dargestellt.

Frage 13

Uns liegen keine näheren Informationen zu dieser Arbeitsgemeinschaft vor. Ob sie der Verwaltung bekannt ist, entzieht sich unserer Kenntnis.
Wir werden entsprechende Fragen an die Verwaltung richten.

Frage 14

Wir sind selbstverständlich zu einem Gespräch mit dem adfc bereit.

Antworten Bündnis90/Die Grünen

1. *Das seit Ende 2022 vorliegende Radverkehrskonzept Trier-Saarburg bietet einen wichtigen Überblick über den Bestand an Radverkehrsinfrastruktur im Kreis und bildet damit den Leitfaden für die zukünftigen erforderlichen Maßnahmen im Kreisgebiet für einen attraktiveren Radverkehr und einen wichtigen Beitrag zur erforderlichen Verkehrswende.*

Wir sehen unsere Aufgabe darin, bei der Umsetzung des Konzepts die notwendige Transparenz herzustellen und Fehlentwicklungen oder Defizite frühzeitig zu erkennen und gegebenenfalls für Korrekturen zu sorgen.

Neben der Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel, sehen wir die zukünftigen Herausforderungen vor allem bei der Koordinierung der beteiligten Baulastträger. Der Kreis selbst sollte über die eigentliche originäre Zuständigkeit (als Baulastträger an Kreisstraßen), diese überregionale koordinierende Rolle einnehmen (Monitoring, Ergebnisdarstellung, Pressearbeit und Fortführung der bei Konzepterstellung beteiligten Lenkungsgruppe).

2. *Gemäß dem Nationalen Radverkehrsplan sind perspektivisch 30 Euro je Person und Jahr für Bund., Länder und Kommunen einzuplanen.*

Das aktuelle Radverkehrskonzept veranschlagt Kosten von rund 48 Millionen Euro für die Umsetzung in den geplanten nächsten 10 Jahre – 15 Jahren. Bei 149.000 Einwohner erfüllen wir bei den angesprochen 30 Euro je Einwohner in 10 Jahren diese Zielvorgaben. Dies wäre eine erfreuliche Entwicklung. Da aber eine eher längere Umsetzungsphase, nicht zuletzt wegen der stark strapazierten öffentlichen Haushalte zu befürchten ist, wird es unsere Aufgabe sein, immer wieder für eine Bereitstellung angemessener finanzieller Mittel zu kämpfen.

- 3. Aktuell liegt der Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr in unserer Region bei unter 5 Prozent. Dies ist absolut unbefriedigend und wird dem aktuellen Trend einer vielfältigeren Alltagsnutzung des Fahrrads in keinerlei Weise gerecht. Es wird unser Bestreben sein, mit großer Dringlichkeit im Kreis Trier-Saarburg für eine modernere und sichere Radinfrastruktur zu kämpfen.*
- 4. Ein Radverkehrsbeauftragter ist sicherlich eine mögliche und auch sinnvolle Einrichtung. Wir könnten uns vorstellen, eine entsprechende Benennung in die Diskussion einzuführen.*
- 5. Wie weiter oben angesprochen, begleitete die Erstellung des Radverkehrskonzept bereits eine Lenkungsgruppe, für die unsere Fraktion erfolgreich mit Nachdruck auch die Beteiligung des ADFC gefordert hatte. Es wäre zu prüfen, inwieweit die Beteiligten die Arbeit als effizient erachtet haben und ob eine Verstetigung und / oder eine breitere Basis sinnvoll wäre. Wir halten eine umfassende öffentliche Beteiligung bei diesem wichtigen Thema für grundsätzlich angezeigt, sehen es aber als wesentlich an, diese Runden zu fühlbaren Erfolgen zu führen und nicht zu „Plauderrunden“ abwerten zu lassen.*
- 6. Ergänzend zu dem nun vorliegenden Radverkehrskonzept sind Schulwegpläne sinnvoll. Zu bedenken ist allerdings, inwieweit diese auf Kreis- oder VG-Ebene zu erstellen sind.*
- 7. Gemäß den Ergebnissen des nun vorliegenden Radverkehrskonzepts des Kreises ist ein einheitliches Wegweisungssystem für den Radverkehr (HBR) auf den meisten Routen bereits vorhanden.*

Für die restlichen Routen ist eine kurzfristige Umsetzung angestrebt. Zu klären ist noch die Zuständigkeit für die Wartung der Wege, mit einer turnusmäßigen Überprüfung der Beschilderung. Hier ist eine regelmäßige Befahrung der Strecken angezeigt und eine entsprechende zentrale Koordinierung und Bündelung der Informationen notwendig.

- 8. Es gibt diese neuen Abstandsregelungen, doch hapert es vielerorts an deren Einhaltung. Deshalb ist es sinnvoll, darüber im Kreis Trier-Saarburg verstärkt zu informieren: für mehr gegenseitigen Respekt aller Verkehrsteilnehmer:innen.*

Die für die Sicherheit der Radfahrenden erforderlichen Mindestabstände sollten verstärkt und plakativ in die Öffentlichkeit transportiert werden, langjährige

Gewohnheiten und knappe, riskante Überholvorgänge könnten dadurch vermieden werden.

9. *Es ist zu prüfen, an welchen Straßenabschnitten die Voraussetzungen gegeben sind. Anschließend sollte mit allen Beteiligten Gespräche über die sinnvolle Verwendung der entsprechenden Hinweise geführt werden.*
10. *Das neue Radverkehrskonzept trifft hier eine klare Aussage: es sind im Kreis nur vereinzelt Radabstellanlagen vorzufinden. Der Bestand ist sogar qualitativ und quantitativ derart schlecht, dass den Erstellern der Studie eine erhebungsbasierte Bedarfsermittlung als nicht sinnvoll erscheint.*

Somit ist die Aufgabenstellung für uns klar definiert: neue, sichere und geeignete Fahrradabstellanlagen im Kreis zu schaffen. Eine erste Auftragsvergabe erfolgte durch Beschluss vom 22.04.2024 im Kreisausschuss. In Abstimmung mit den Verbandsgemeinden und dem Gebäudemanagement des Kreises wurden Anzahl und Standorte der Anlehnbügel (120 Standorte, 441 Anlehnbügel mit 882 Stellplätzen) und 25 Fahrradreparatursäulen festgelegt.

Es sollen nun im weiteren Verlauf erste überdachte Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Unterhalt und Wartung der Anlagen soll durch die jeweiligen Ortsgemeinden erfolgen.

11. *Nach unseren bisherigen Informationen wurde bereits mit ersten Baumaßnahmen zur Umsetzung einer neuen Verkehrsregelung begonnen. Die Kreistagsfraktion Bündnis 90 /Die Grünen wird sich auch in Zukunft bei den beteiligten Baurägern über den Fortgang der Baumaßnahmen informieren und gegebenenfalls auf eine schnellere Realisation hinwirken.*
12. *Im Radverkehrskonzept des Kreises sind Lückenschlüsse von zentraler Bedeutung und standen auch bei der öffentlichen Bürgerbeteiligung im Mittelpunkt. In den Anlagen zum erstellten Konzept sind sämtliche geplanten Lückenschlüsse dargestellt.*
13. *Bislang gehört der Kreis Trier-Saarburg leider noch nicht zu den Mitgliedern. Sicher kann auch unser Kreis von den sich aus einer Mitgliedschaft ergebenden Synergieeffekten profitieren, daher würden wir eine Mitgliedschaft begrüßen.*
14. *Gerne werden wir ein Treffen vereinbaren.*