

Saarland

HOCHSCHULE

Die Saar-Uni will mit einem neuen Plan in die Liga der deutschen Spitzenforschung aufsteigen. Seite B 4

KULTUR

Der neue Tanzabend des Saarbrücker Balletts vereint in „Bella Figura“ drei Choreographie-Sprachen. Seite B 5

SAARBUECKER-ZEITUNG.DE/SAARLAND

Die Hürden für Radfahrer im Saarland

Nirgendwo in Deutschland ist die Pkw-Dichte so hoch, nirgendwo wird weniger Rad gefahren. Radkonzepte liegen zwar in der Schublade, ihre Umsetzung bleibt aber meist Stückwerk.

VON CHRISTOPH SCHREINER

SAARBÜCKEN Gerade mal sieben Prozent der Saarländer nutzen ihr Fahrrad laut „Fahrrad-Monitor 2021“ täglich. 2017 waren es gar nur zwei Prozent. Dass das so ist, hat nichts „mit der bewegten Topografie des Saarlandes“ zu tun, wie es der mehr als zehn Jahre alte Radverkehrsplan des Landes suggerieren wollte – damals noch erstellt von der Jamaika-Koalition, die längst genauso in den Annalen versunken ist wie ihr Radverkehrsplan. Es hat vielmehr damit zu tun, dass Radfahrer das Leben im Saarland schwer gemacht wird.

In keinem anderen Bundesland gibt es anteilig mehr Autobesitzer. Laut Statistischem Bundesamt waren Anfang 2022 pro 1000 Einwohnern 659 Pkw registriert – einsamer Rekord. In der jüngsten Erhebung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) landet die Landeshauptstadt in Sachen Pkw-Dichte deutscher Großstädte auf Platz drei, nur in Bochum und Mülheim gibt es mehr Autos. Laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) werden in deutschen Mittelstädten zehn Prozent aller Wege per Rad zurückgelegt, im Saarland sind es nur drei Prozent. Gibt es im Saarland überhaupt fahrradfreundliche Kommunen? Man muss lange überlegen und landet vielleicht in Kirkel, das als einzige untersuchte Saar-Kommune in der 2020er-Umfrage des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) mit der Schulnote 3 davon kam. Für die anderen hagelte es Vier- und Fünfen.

In fast allen Bundesländern gibt es seit Jahrzehnten „Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen“ (AGFK), hier nicht. AGFK beraten und vernetzen nicht nur die beteiligten Städte, sie bieten auch Fortbildungsprogramme für Verkehrsplaner an. Damit nicht solche Fehlplanungen passieren wie beispielsweise bei der Erneuerung der ehemaligen B 51 von Besseringen nach Mettlach. Im Zuge ihrer Sanierung bergauf auf die Haardt Höhe wurden, obwohl der Verkehr durch die neue Ortsumgehung stark nachgelassen hat, wie eh und je wieder zwei Fahrspuren ausgewiesen



Typisches Beispiel für einen der vielen unvermittelt endenden Radwege in Saarbrücken: der Schutzstreifen in der Burbacher Straße.

FOTO: ADFC

– anstatt eine der zwei Spuren dem Radverkehr zuzuschlagen. Dasselbe passierte in Saarlouis-Roden bei der Erneuerung der B 51 in Richtung Dillinger Hafen.

Im Saarland hätten sich viele Verwaltungen und Teile der Politik immer „noch nicht vom Denken der 1960er und 1970er Jahre verabschiedet“, klagt der ADFC in seinem Magazin „Aufsteigen“. Weshalb der Merziger ADFC-Sprecher Bernhard Lauer denn auch ein „Sanierungsmoratorium im Straßenbestand“ fordert: Jede Baumaßnahme sollte frühzeitig auf Synergieeffekte für den Radverkehr hin geprüft werden. Bislang erkennt Lauer keinen Bewusstseinswandel.

Aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) heißt es, dass dort bislang aus dem Saarland 17 Einzelanträge für Radwege im Umfang von rund 4,6 Millionen Euro vorlägen. 11,86 Millionen stünden fürs Saarland insgesamt bereit. 2020 hatte das BMDV sein Radwege-Förderprogramm aufgelegt, das bis 2030 Städten und Gemeinden 1,64 Milliarden Euro bereitstellen wird. Oliver Luksic (FDP), der aus Saarbrücken kommende Verkehrsstaatssekretär, muss geradezu Werbung dafür machen, die weiteren Mittel abzurufen. Anders lässt sich Luksic' Antwort auf unsere Anfrage kaum verstehen: „Ich würde mich daher freuen, wenn auch aus dem Saarland zukünftig mehr Anträge kommen und alle Möglichkeiten ausgenutzt werden.“

Immerhin haben vor eineinhalb

Jahren 29 der 52 saarländischen Kommunen schon mal einen „Letter of Intent“ unterzeichnet – auf Betreiben der damaligen saarländischen Wirtschafts- und Verkehrsministerin und heutigen Regierungschefin Anke Rehlinger (SPD), die ihrerseits die oben erwähnte Initiative des Bundes aufgriff. Sind die 29 Saar-Kommunen inzwischen über diese Absichtserklärung hinausgekommen? Anruf im saarländischen Verkehrsministerium, das inzwischen Mobilitätsministerium heißt und für dieses Jahr einen neuen Radverkehrsplan (RVP) Saarland angekündigt hat:

„Es fehlt nicht an Geldern, es fehlt am politischen Mut.“

Thomas Fläschner
Sprecher des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Saar

Der RVP werde weiter „fortgeschrieben“, verlaubt das Mobilitätsministerium. Bis Ende 2022 solle das Radwegenetz mit einem Fokus auf den Alltagsradverkehr aber definiert sein und dafür erstmals Qualitätsstandards festlegen. Die Gründung der saarländischen Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) wird nun für Frühjahr 2023 angekündigt. Auch fördere man, so das Ministerium, über die Förderlinie „NMOB-Rad“ die Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte. Städte und Gemeinden, die teilnehmen, müssen spätestens drei Jahre

nach Vorlage ihres kommunalen Radwegekonzepts mindestens eine Investitionsmaßnahme umsetzen.

Mehrere Kommunen, etwa Saarlouis und Homburg, haben Radkonzepte entwickelt. Das Saarlouiser Konzept wird nächste Woche vorgestellt. Im Homburger Konzept werden die Versäumnisse der Vergangenheit klar benannt. Etwa eines heißt, dass „an nahezu allen Knotenpunkten verkehrssichere Radführungen auf der Fahrbahn oder im Fahrbahn begleitenden Seitenraum“ fehlen. Radkonzepte sind das eine, Maßnahmen das andere. Würden etwa alle 134 „Maßnahmenabschnitte“ (61 auf Haupt-, 73 auf Nebenrouten) umgesetzt, die das Homburger Radkonzept empfiehlt, würde dies 4,4 Millionen Euro kosten. „Pro Einwohner wären ohne Brückenbauten im Mittel rund 7,60 € pro Jahr in den nächsten zehn Jahren aufzuwenden.“ Viel Geld?

Manche Fortschritte kosten auch gar nichts: In Saarlouis etwa hat man – anders als etwa in dem in dieser Hinsicht laut ADFC offenbar unbeherrschbaren St. Wendel – zwar die Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer geöffnet. Immerhin. Durchgehende Radwege aber gibt es dort nirgendwo. Seit Jahren fordere der Saarlouiser ADFC die Freigabe der Busspuren für Radfahrer, sagt ADFC-Mann Hermann Manfredini. „Vergeblich. Es heißt dann, das sei nicht rechtmäßig. Anderswo aber darf ich seit Jahren Busspuren nutzen.“

REGIONALER LEITARTIKEL

Paradigmenwechsel im Autoland ist nötig

Das Gute vorweg: Das touristische Radwegenetz im Saarland ist, sagt selbst der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), recht passabel. Das sogenannte Alltagsradnetz hingegen ist – Saarbrücken mit einem zugehörigen Auge mal ausgenommen – fast überall völlig unzureichend, ja vielerorts ist es nicht einmal vorhanden. In vielen Gemeinden bietet sich dasselbe Bild: Während es zwischen Ortschaften im Idealfall Radwege gibt, enden sie meist abrupt am Orteingang.

Dieses Stückwerk – Radwege, die an der nächsten Kreuzung oder Spurverengung plötzlich aufhören – ist hierzulande der Normalfall. Dieser Flickenteppich muss endlich ein Ende haben. Fehlendes Geld zieht nur bedingt als politische Ausrede. Dazu gibt es zu viele Stellen, an denen sich ohne große bauliche Eingriffe zumindest Schutzstreifen für Radler realisieren ließen.

Ein bisschen rote Farbe auf den Asphalt zu pinseln aber ist insbesondere für Kinder und Senioren verständlicherweise oft nicht genug, um ihnen als Radfahrer, E-Biker (oder auch E-Roller-Nutzer) ein sicheres Gefühl zu geben. Um zu verhindern, dass sie als Radnutzer vertrieben werden, ist im Autoland Saar ein Paradigmenwechsel nötig. Müsste der Radverkehr zumindest bei allen innerörtlichen Verkehrsprojekten – insbesondere rund um Schulen! – Priorität genießen. Fairerweise muss man sagen, dass die Kommunen dafür tiefer in die Tasche greifen müssten. Sicherheit kostet nun mal.

Vieles scheitert im Saarland aber offenbar auch am fehlenden Personal. Um an Fördertöpfe zu kommen, müssen Anträge geschrieben werden. In anderen, besser ausgestatteten Bundesländern ist man da oft schneller. Hinzu kommt, dass es in vielen Verwaltungen am radverkehrsplanerischen Knowhow fehlt. Autos gebührt in vielen Köpfen immer noch unbedingte Vorfahrt. Zukunftsweisend ist das nicht.



CHRISTOPH SCHREINER

Kinderuni zeigt, wie Menschen in der Schwerelosigkeit fit bleiben

VON ESTHER BRENNER

SAARBÜCKEN Weltraum-Medizin – so was gibt es. „Und die Experimente im All sind für die medizinische Forschung sehr gewinnbringend“, sagt Bergita Ganse, Professorin für Orthopädie und Unfallchirurgie an



der Universität des Saarlandes. Sie ist auch Spezialistin für Weltraum-Medizin. In Homburg forscht sie derzeit an innovativen Implantaten, mit denen Knochenbrüche schneller heilen

könnten. Was das mit Weltraum-Medizin zu tun hat?

„Wenn Menschen, die verletzt sind, sich lange nicht gut bewegen können, bauen sie Muskeln und Knochen Substanz ab. Das passiert auch im Weltall, in der Schwerelosigkeit“, erklärt sie. Bewegung verhindert das. Das ist der Grund, warum man Astronauten auf Fotos so oft auf dem Laufband oder beim Krafttraining an speziellen Maschinen in der Internationalen Raumstation ISS sieht.

„Sie müssen mindestens zwei Stunden am Tag trainieren, um fit zu bleiben“, sagt Ganse. Die Medizinerin kennt sich bestens aus mit der Gesundheit von Raumfahrern: Die 40-Jährige war einige Zeit beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Köln unter anderem für die medizinische Betreuung der deutschen Astronauten zuständig. Astronautinnen konnte sie in dieser Zeit nicht untersuchen. „Leider hat es



Weltraum-Medizinerin Bergita Ganse demonstriert an diesem Messgerät, wie medizinische Parameter bei Astronauten gemessen werden.

FOTO: IRIS MAURER

Deutschland immer noch nicht geschafft, eine Frau ins Weltall zu schicken“, kritisiert sie.

Den kleinen Studenten und Studentinnen wird sie berichten, wie das medizinische Team auf der Erde die ISS-Crew im All medizinisch überwacht und betreut. So werden zum Beispiel alle möglichen Gesundheitswerte gemessen: die Sauerstoffsättigung im Blut zum Beispiel oder die Durchblutung des Gewebes.

„Astronauten sind Leistungsportler“, sagt Ganse. Dementsprechend fällt auch ihr Training aus. Bei einer der nächsten Missionen ins All wird sie mit ihrem Team messen, wie sich die Elektrostimulation der Muskeln im All auswirkt und ob diese die Trainingszeiten der Raumfahrer verkür-

zen könnte. Wie reagiert der Körper auf Schwerelosigkeit? „Die meisten Astronauten müssen sich erst mal übergeben, wenn sie dort oben sind“, erzählt sie. Schlafen ist auch nicht so einfach. Das Geschmackempfinden ändert sich zum Beispiel in der Schwerelosigkeit. Und warum wird man nach der Landung auf der Erde getragen?

All das erfährt man an der Kinderuni im Februar. Oder auch in dem Buch „Das kleine Handbuch für angehende Raumfahrer“, das Bergita Ganse gemeinsam mit ihrem Bruder, der Astrophysiker ist, geschrieben hat. „Wir haben uns beide schon als kleine Kinder für die Raumfahrt interessiert“, lacht sie. Und so sei das Buch entstanden. Für Grundschul-Kinder ist es zu schwierig, aber seine einfache Sprache macht es für interessierte Jugendliche und Erwachsene zu einer spannenden, sehr interessanten Lektüre.

INFO

So kommt Ihr zur Kinderuni

Das Thema der Kinderuni für Schüler von acht bis zwölf Jahren lautet „Raumfahrtwelten“. Die Vorlesungen finden mittwochs um 16.15 Uhr im Audimax auf dem Saarbrücker Campus statt. Im Wintersemester 22/23 an diesen Terminen: 9. November 2022, 14. Dezember 2022, 11. Januar 2023 und 1. Februar 2023.

Die Kinderuni ist bereits ausgebucht. Man kann sich aber auf eine Warteliste eintragen unter www.kinderuni.saarland

Produktion dieser Seite:

Vincent Bauer
David Seel