

Radinfrastruktur | 15.06.2023 | Nr. 226/23

Thomas Jepsen: TOP 17: Wir helfen mit Rad und Tat

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Präsidentin,

meine Damen und Herren,

so wie in der Radstrategie beschlossen wollen wir den Radverkehrsanteil erhöhen, die Verkehrsunfälle mit Radbeteiligung verringern und Schleswig-Holstein unter die TOP-3-Länder im Radtourismus bringen.

Der Radverkehrsanteil, der sogenannte Modal-Split-Anteil, konnte bereits etwas erhöht werden und das kurzfristige Etappenziel ist erreicht, aber wir sind noch lange nicht am Ende.

Und bei dieser Erhöhung des Radverkehrsanteils konnte gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten gesenkt werden und die Radverkehrsunfälle mit Todesfolge ist deutlich zurückgegangen.

Beim Länderranking im Radtourismus haben wir uns um einen Platz verbessert und sind auf einem guten Weg. Auch die Entscheidung in Schleswig-Holstein den Urlaub zu verbringen, weil Radfahrmöglichkeiten gegeben sind, ist gestiegen.

Zur weiteren Zielerreichung unserer Radstrategie ist es unabdingbar, dass wir die Radfahrmöglichkeiten verbessern. Und eine Schlüsselmaßnahme dazu ist das Landesweite Radverkehrsnetz. Der Radverkehrsnetzplan ist oberstes Planungsinstrument für Erneuerung-, Ausbau-, Neubau- und Lückenschlussmaßnahmen und dient auch den Kommunen für ihre Infrastrukturplanung. Für den Alltagsradverkehr und die touristischen Radverkehre brauchen wir ein strukturell gutes Netz mit Verknüpfungspunkten zu anderen Verkehrsmitteln. Dieses Radverkehrsnetz soll jetzt weiterentwickelt werden.

Und genau das macht die Landesregierung bereits. Die Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes wurde bereits vor einem guten Jahr angeschoben. Der Prozess ist sehr transparent und wird mit Beteiligung aller relevanten Akteure geführt. Die Interessenverbände und Kommunen sind in Workshops und in einer interdisziplinären Arbeitsgruppe eingebunden und die Online-Beteiligung startet jetzt. Im Runden Tisch Radverkehr wird auch regelmäßig über den aktuellen Stand

berichtet und alle Akteure können ihre Ideen zum Prozess einbringen.

Und wenn der Plan und die Karte für das Radverkehrsnetz jetzt weiterentwickelt wird, dann nimmt man selbstverständlich alle relevanten Strecken in den Netzplan auf.

Für den Alltagsradverkehr betrachtet man die Quell- und Zielorte, man definiert unterschiedliche Hierarchien und Netzebenen, man priorisiert Verbindungen nach Nutzungspotential und für die touristischen Strecken werden die internationalen und überregionalen Radfernwege und die qualitativ hochwertigen Themenrouten eingearbeitet.

Alle relevanten Strecken sollen in den Netzplan aufgenommen werden. Zunächst einmal unabhängig von ihrer Ausstattung, Führungsform oder Breite.

Das kann bei einem touristischen Radfernweg gelegentlich auch mal ein guter aber nicht asphaltierter Streckenabschnitt sein oder bei einem Radweg zur Schule auch ein Radweg durch eine nicht so schnell zu befahrene Wohnsiedlung.

Die Zusammenschau aller relevanten Radwegverbindungen ist wichtig, um Lücken und Sanierungsbedarfe auf wichtigen Alltags- und Freizeitverbindungen zu identifizieren und abzubauen.

Und alle bedeutsamsten Radverkehrsverbindungen werden im neuen Landesweiten Radverkehrsnetz enthalten sein. Auch die Radschnellverbindungen werden abbildet. Ein gesondertes Radschnellnetz aber ist deswegen eben nicht erforderlich und auch nicht zielführend. Und eine reine Fokussierung auf die Radschnellwege wäre auch zu wenig und wird den infrastrukturellen Herausforderungen nicht gerecht.

Der SSW-Antrag beinhaltet dann ja auch noch einen Prüfauftrag zu grenzüberschreitenden Radschnellwegen an die dänische Radinfrastruktur und in der Begründung wird auf die ausschließliche Förderung von Radschnellwegen in der Metropolregion hingewiesen. Das ist aber jedoch den Förderbedingungen des Bundesprogramms für Radschnellwege zuzurechnen. Denn der Bund legt dort die Standards fest. Daher kommt nicht nur dieses Verkehrsschild für die Radschnellwege, sondern auch die Mindestbreiten von 3 bzw. 4 Metern oder die Fördervoraussetzungen von mehr als 2.000 Radfahrten pro Tag auf mindestens 10 km Länge.

Nur in dem Bundes-Förderprogramm gibt es eine Standardbeschreibung für Radschnellwege. Aber eine Legaldefinition für Radschnellwege gibt es ansonsten überhaupt nicht.

Und über das Bundesprogramm für Radschnellwege sind aus der Metropolregion heraus gerade fünf Radschnellwege in Planung: Von Hamburg nach Elmshorn, nach Bad Bramstedt, nach Geesthacht und nach Ahrensburg sowie in Lübeck.

Außerdem liegen in der KielRegion zwei Machbarkeitsstudien zu Premium-Radverbindungen nach Eckernförde und Plön sowie ein Veloroutenkonzept für den

Flensburger Raum vor.

Darüber hinaus existieren Projekte auf kommunaler Ebene, die je nach Definition als Radschnellverbindung betrachtet werden können, z.B. die Velo-Route 10 in Kiel.

Und aus diesen par Handvoll Radschnellwegen ein landesweites Netz darzustellen, ist wohl etwas übertrieben.

Und wenn man unter einem Radschnellweg einfach nur einen 3-Meter breiten Radweg versteht, denn es gibt ja keine gesetzliche Definition für einen Radschnellweg, dann ist das zu einfach und nicht zu Ende gedacht.

Aber selbst dann werden solche breiten und gut ausgestatteten Radwege auch über die Programme „Stadt und Land“ oder „Ab aufs Rad“ gefördert. Und das werden sie selbstverständlich auch in der Grenzregion.

Das passiert z.B. beim 3-Meter breiten Ausbau auf der straßenbegleitenden Strecke von Kappeln nach Olpenitz oder bei einem 840 Meter langer separaten Premium-Abschnitt in Flensburg.

Wir helfen mit Rad und Tat.

Vielen Dank