



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Umsetzung des Nationalen Radwegeverkehrsplans 2020 in Schleswig-Holstein

Vorbemerkung des Fragestellers:

Der "Nationale Radwegeverkehrsplan 2020" des Bundesverkehrsministeriums spricht eine Reihe von Empfehlungen an die Länder zur Förderung des Radverkehrs aus.

Welche Pläne hat die Landesregierung zur Umsetzung der folgenden Empfehlungen in Schleswig-Holstein und wie begründet sie ihre Position dazu (bitte einzeln beantworten):

1. Die Länder sollten landesweite Netzkonzepte für den Radverkehr erstellen. Eine flächendeckende Radverkehrsnetzplanung mit Problemanalysen und Prioritätensetzung hinsichtlich konkreter Maßnahmen gehöre noch immer nicht zum Standard.

Antwort:

Um den Radverkehr für alle Zielgruppen - Schul- und Alltagsradverkehr sowie Freizeitradverkehr - mit hoher Effizienz weiter zu fördern, hat das Land Schleswig-Holstein ein Landesweites Radverkehrsnetz (LRVN) entwickelt. Hierbei stellt das LRVN nicht auf heutige Nutzerzahlen ab, sondern auf Radverkehrspotenziale. Das LRVN bildet die Grundlage für den Radwegebau sowohl an Bundes- und Landesstraßen als auch für die Förderung kommunaler Radwegebauvorhaben.

Das bestehende LRVN stammt aus dem Jahr 2004 und wurde im Jahr 2008 fortgeschrieben. Eine neuerliche Überprüfung und Aktualisierung des LRVN wird

noch innerhalb dieser Legislaturperiode angestrebt.

2. Die Länder sollten die Erstellung von Radverkehrskonzepten und qualifizierten Netzplanungen auf kommunaler Ebene durch entsprechende Bedingungen in den Fördermittelbestimmungen unterstützen.

Antwort:

Aufwendungen für die Erstellung von Radverkehrskonzepten sind nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG-SH) nicht förderfähig, da hiernach rechtlich nur die Förderung investiver Maßnahmen zulässig ist. Eine Änderung ist nicht geplant.

3. Die Länder hätten über die Landesbauordnungen die Möglichkeit, landesweite Vorgaben für:
 - a) die Anzahl und
 - b) die Qualitätsstandardsvon Fahrradabstellanlagen einzuführen. Wo davon nicht Gebrauch gemacht werde, sollten die Länder zumindest den Kommunen die Möglichkeit geben, dies in Ortssatzungen zu regeln.

Antwort zu 3 a):

Die Landesbauordnung fordert bei der Errichtung baulicher Anlagen mit einem Zu- und Abgangsverkehr von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern seit 1994 neben dem Nachweis der notwendigen Stellplätze und Garagen auch den Nachweis von Abstellanlagen für Fahrräder und trägt damit der gestiegenen Bedeutung des Fahrradverkehrs Rechnung. Die erforderliche Anzahl der notwendigen Abstellanlagen für Fahrräder richtet sich nach dem durch die Nutzung der Hauptanlage üblicherweise zu erwartenden Zu- und Abgangsverkehr. Einfluss auf die Zahl der erforderlichen Abstellanlagen für Fahrräder haben u. a. die Bevölkerungsstruktur und die Benutzungsmöglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel.

Die Gemeinden können durch örtliche Bauvorschrift bestimmen, dass in Teilen des Gemeindegebietes außer Stellplätzen oder Garagen auch Abstellanlagen für Fahrräder für bestehende bauliche Anlagen herzustellen sind, wenn die Bedürfnisse des ruhenden oder fließenden Verkehrs dies erfordern.

Antwort zu 3 b):

Abstellanlagen für Fahrräder können Anlagen in Räumen oder im Freien sein. Die Anlagen müssen den materiellen Anforderungen der Landesbauordnung, insbesondere hinsichtlich der Standsicherheit und des Brandschutzes entsprechen

4. Die Länder seien aufgefordert, über Nachrüstungsprogramme für Abstellanlagen an Bahnstationen und Haltestellen die Diebstahlsicherung von Pedelecs bzw. der Batterien zu verbessern.

Antwort:

Zuständig für die Erstellung bzw. Modernisierung/Erweiterung von Bike+Ride-

Anlagen sind die jeweiligen Gemeinden. Für diese Maßnahmen können die Kommunen Fördermittel nach dem GVFG-SH beantragen.

5. Die Länder könnten im Rahmen der Förderung des ÖPNV für eine Verbesserung der Abstellituation besonders an bestehenden Bahnhofsanlagen und wichtigen Bushaltestellen sorgen, indem sie:
 - a) die Finanzierung von Bahnhofsumbauten an die Schaffung von so genannten Bike+Ride-Anlagen koppelten und
 - b) zusätzliche Bike+Ride-Programme auflegten.

Dabei solle verstärkt die Realisierung von Fahrradstationen in die Maßnahmen einbezogen werden.

Antwort:

Im Rahmen der Umbaumaßnahmen an Stationen des SPNV werden immer das Umfeld und die Verknüpfung zum motorisierten Individualverkehr bzw. ÖPNV einer Prüfung unterzogen. Mögliche Verbesserungen werden mit den zuständigen Gemeinden erörtert (Mögliche Förderung siehe Antwort zu 4). Auch für Fahrradstationen können Fördermittel (je nach Ausgestaltung ggf. nur für Teilbereiche) beantragt werden.

Ein zusätzliches Bike+Ride-Programm wird aufgrund der heute schon vorhandenen Fördermöglichkeiten als nicht notwendig erachtet.

6. Bei der Bestellung der ÖPNV-Betriebsleistung und insbesondere der Beschaffung von Fahrzeugen seien die Bedingungen für die Fahrradmitnahme als wichtiger Faktor einzubeziehen.

Antwort:

Bei der Planung von Kapazitäten im SPNV werden die Belange unterschiedlicher Nutzergruppen berücksichtigt.

7. Eine zusätzliche Option sei die Vereinbarung einer kostenlosen bzw. kostengünstigen Fahrradmitnahme im Rahmen der Verkehrsverträge mit den ÖPNV-Anbietern.

Antwort:

Die Platzkapazitäten sind begrenzt. Vor allem in der Hauptverkehrszeit aber auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten auf touristischen Relationen (z. B. Westerland - Hamburg) sind die Platzkapazitäten bereits ausgeschöpft und eine Ausweitung (z. B. durch das Anhängen zusätzlicher Wagen) aus technischen Gründen (zu kurze Bahnsteige) nicht möglich. Eine kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern würde zu mehr Nachfrage nach entsprechenden Stellmöglichkeiten führen und ginge zu Lasten der verfügbaren Sitz- bzw. Rollstuhl- oder Kinderwagenplätze.

8. Für investive Vorhaben in den Kommunen zur Förderung des Radverkehrs seien die Voraussetzung für eine Förderung im Rahmen von Förderprogrammen bzw. der dazugehörigen Richtlinien zu schaffen bzw. auszuweiten und die entsprechenden Mittel bereitzustellen. Dabei sollten vorhandene Bagatellgrenzen im Sinne einer Förderung kostengünstiger Maßnahmen im Radverkehrsbereich abgeschafft bzw. (deutlich) reduziert werden.

Antwort:

Neben der Förderung des Baus verkehrswichtiger kommunaler Radwege sehen die Förderrichtlinien des Landes auch die Möglichkeit einer finanziellen Unterstützung sogenannter einfacher Radverkehrsanlagen vor. Hierbei handelt es sich beispielhaft um die Markierung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Führungshilfen an Knotenpunkten.

Die Förderung dieser Vorhaben ist von der bestehenden Bagatellgrenzenregelung ausdrücklich ausgenommen.

9. Die Fördermittelvergabe sei grundsätzlich mit einer Evaluation zu verbinden.

Antwort:

Durch das LRVN fand ein Paradigmenwechsel statt von der Beurteilung der Notwendigkeit einer Einzelmaßnahme hin zu einer durchgängigen Netzkonzeption. Dies ermöglicht nicht nur die Beurteilung einzelner Maßnahmen, sondern auch den Vergleich der Dringlichkeit verschiedener Maßnahmen und ist damit die Grundlage der Evaluierung.

10. Im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung der Radwegweisung durch Kommunen sollten die Länder Standards definieren.

Antwort:

Mit einem benutzungsfreundlichen Radwegweisungssystem können die vorhandenen Potenziale des Fahrradfahrens in Alltag, Freizeit und Tourismus besser ausgeschöpft werden. Die Landesregierung hat deshalb die Empfehlungen zur Radwegweisung aus dem Jahr 1999 überarbeitet und am 01. Oktober 2011 den Erlass zur Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein bekannt gemacht. Mit dem neuen Erlass wurde die Grundlage für eine landesweit einheitliche, vor allem aber nutzerfreundliche Radverkehrswegweisung geschaffen. Der Erlass orientiert sich stark an den Empfehlungen der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“. Die Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein entspricht damit dem bundesweiten Standard, so dass Radfahrerinnen und Radfahrer aus ganz Deutschland in Schleswig-Holstein eine Radverkehrswegweisung vorfinden, die ihnen bekannt ist.

Die Einhaltung der im Erlass formulierten Rahmenbedingungen ist Voraussetzung für eine Förderung von Beschilderungsprojekten durch das Land Schleswig-Holstein. Um den Akteuren die Umsetzung der im Erlass formulierten Vorgaben zu erleichtern, hat die Landesregierung im September 2012 ein praxisorientiertes Handbuch herausgegeben. Das Handbuch verdeutlicht die Regelungen

anhand von praktischen Beispielen und in Form von Skizzen und Fotos. Das Handbuch ist als Hilfestellung gedacht, um die praktische Umsetzung einer einheitlichen und nutzerfreundlichen Radverkehrswegweisung zu erleichtern. Das Handbuch wurde mit einem Anschreiben von Herrn Minister Meyer an die Kreise, Ämter, amtsfreien Gemeinden und Städte sowie den Regionalmanagern der AktivRegionen, den Mitgliedern des Fahrradforums und zahlreichen weiteren Akteuren versandt.

11. Die Kommunen benötigten zum Teil finanzielle Unterstützung durch die Länder bei der Beschilderung ihrer Radwege.

Antwort:

Ziel der Landesregierung ist eine landesweit einheitliche Radverkehrswegweisung, deshalb wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Beschilderungsprojekte auf Kreisebene gefördert. Mit Förderquoten von bis zu 70 % hat das Land die Umsetzung einer landesweit einheitlichen Radverkehrswegweisung finanziell stark unterstützt.

12. Mit Wettbewerben und PatenModellen, bei denen Kommunen sich gegenseitig beraten und unterstützen, könnten die Länder zusätzliche Anreize für die Kommunen setzen, den Radverkehr zu fördern.

Antwort:

Mit der Durchführung von Wettbewerben zur Förderung des Radverkehrs hat sich das MWAVT bereits auseinandergesetzt und dieses Thema auch im Fahrradforum kommuniziert. Hierzu ist geplant, analog zu Niedersachsen ebenfalls Wettbewerbe unter dem Motto „Fahrradfreundliche Kommune“ zu initiieren.

13. Durch die gezielte Bekanntmachung von Fördermöglichkeiten sowie durch Leitfäden und Beratungsangebote könne der Fahrradtourismus in den Ländern weiter vorangebracht werden.

Antwort:

Die im Jahr 2006 eingerichtete Radkoordinierungsstelle bei der Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein berät, informiert und begleitet die kommunalen Akteure zu radtouristischen Fragestellungen und bei der Umsetzung von Förderprojekten. Zur besseren Verknüpfung von Radtourismus/Radverkehr und SPNV wird die Radkoordinierungsstelle in Zusammenarbeit mit der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft die Kommunen verstärkt auch über die Fördermöglichkeiten zur Optimierung von Abstellanlagen an Bahnhöfen informieren. Mit dem Handbuch zur Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein und dem „Qualitätskriterien für Rad(fern)wege“ wurden zwei praxisorientierte Leitfäden zur Optimierung der radtouristischen Infrastrukturangebote zur Verfügung gestellt.