



## Antrag

der Fraktion der PIRATEN

### Schleswig-Holstein fahrradfreundlicher gestalten

Der Landtag möge beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, das Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ fortzuschreiben und zur Vorbereitung öffentliche dezentrale Regional-Konferenzen landesweit anzubieten. Bestandteil des neuen Fahrradprogramms soll unter anderem sein:

- a) ein konkretes Ziel zur Steigerung des Radverkehrsanteils und die fortlaufende Evaluierung der Landesmaßnahmen und Fördermittelentscheidungen unter diesem Gesichtspunkt,
- b) die Initiierung einer ständigen „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen“,
- c) eine aktualisierte flächendeckende Radverkehrsnetzplanung mit Problemanalysen und Prioritätensetzung hinsichtlich konkreter Maßnahmen als verbindlicher und abschließender Maßstab für die Finanzierung außerörtlicher Radwegbau- und unterhaltungsmaßnahmen,
- d) die Einführung klarer Kriterien für die finanzielle Förderung des Neu- und Ausbaus von Radwegen einschließlich gründlicher Prüfung des Bedarfs, Untersuchung von Alternativen, Berücksichtigung der Folgekosten, Beachtung der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und Vermeidung unfallträchtiger kombinierter Geh- und Radwege,
- e) die Schaffung eines Förderprogramms zur fahrradfreundlichen Gestaltung der vorhandenen kommunalen Infrastruktur (z. B. durch Erstellung von Radverkehrskonzepten, Ausweisung von Radfahrstreifen und Fahrradstraßen, Beschilderung, Schaffung und Verbesserung von Abstellanlagen sowie Bike+Ride-Anlagen einschließlich der Diebstahlsicherung von Pedelects), welches Vorrang vor dem Bau neuer Straßen und Radwege erhält und evaluiert wird,

- f) die Schaffung konkreter landesweiter Vorgaben für Anzahl und Qualitätsstandards von Fahrradabstellanlagen vor Gebäuden nach dem Vorbild Berlins, Bremens, Nordrhein-Westfalens und des früheren schleswig-holsteinischen Stellplatzerlasses sowie die Koppelung der Förderung von Bahnhofsumbauten an die Schaffung ausreichender Bike+Ride-Anlagen und
- g) die Schaffung einer wenigstens zeitlich oder örtlich begrenzt kostenlosen Fahrradmitnahmemöglichkeit im Schienenpersonennahverkehr.

#### Begründung:

Radfahren ist gesund, umwelt- und klimafreundlich, kostengünstig und erhöht die Lebensqualität. Deshalb sollte das Verkehrsmittel "Fahrrad" gerade in der Alltagsmobilität mit den im Antrag genannten Komponenten gestärkt werden.

Bundesweite Umfragen zeigen, dass Schleswig-Holstein für Fahrradfahrer bislang nicht sonderlich attraktiv ist und einen großen Nachholbedarf hat. Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege liegt unter dem Bundesdurchschnitt. Das Land ist in der Attraktivität als Radreisedestination laut ADFC-Radreiseanalyse zuletzt auf Platz 14 zurückgefallen. Dabei stellt der Radtourismus anerkanntermaßen einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar.

Vor diesem Hintergrund gilt es, das 16 Jahre alte Programm "Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein" aus dem Jahr 1998 fortzuschreiben. In Anbetracht des heute andersartigen Radverkehrs (z.B. Pedelecs) genügen punktuelle, in Facharbeitskreisen diskutierte Änderungen nicht. Vielmehr soll die Landesregierung in einen breiten Dialog mit Radfahrerinnen und -fahrern eintreten, um ambitionierte Ziele zu erarbeiten.

Zu den erforderlichen Bestandteilen des neuen Fahrradprogramms im Einzelnen:

Zu a: Die Maßnahmen und Investitionen des Landes müssen konsequent auf ein Ziel zur Steigerung des Radverkehrsanteils ausgerichtet und daran gemessen werden (Evaluierung). Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) hält eine Steigerung des nationalen Radverkehrsanteils von zuletzt 10% auf 15% im Jahr 2020 für machbar. Dazu fordert er von den Ländern, die Fördermittelvergabe grundsätzlich mit einer Evaluation zu verbinden. Bisher fehlt es an einer Evaluierung des Programms "Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein". Dass das Programm zu einer signifikanten Zunahme des Radverkehrs geführt hätte, ist trotz Investitionen in Millionenhöhe nicht ersichtlich. In Schleswig-Holstein wurden 2012 nur 9% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, im Jahr 2005 waren es noch 10% (Drucksache 18/1748).

Zu b: Voraussetzung für kontinuierliche Verbesserungen ist in Anbetracht der kommunalen Zuständigkeiten die Einrichtung einer ständigen Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen, wie sie in anderen Bundesländern schon besteht. Der Nationale Radwegeverkehrsplan (NRVP) ruft die Länder vor dem Hintergrund der positiven Erfahrungen mit diesem Instrument auf, dort, wo noch nicht geschehen, interkommunale Netzwerke nach diesem Vorbild zu initiieren. In Schleswig-Holstein sind bisher nur die kommunalen Spitzenverbände in das "Fahrradforum" eingebunden, während eine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen fehlt.

Zu c: Das zuletzt vor sechs Jahren aktualisierte Landesweite Radverkehrsnetz (LRVN) bedarf der Überarbeitung und Ergänzung. Aus ihm ergeben sich bisher keine Kriterien für Förderentscheidungen. Der Nationale Radwegeverkehrsplan fordert für die Netzplanung jedoch eine "Prioritätensetzung hinsichtlich konkreter Maßnahmen". Dazu müssen die geplanten Maßnahmen in eine Reihenfolge gebracht werden, die sich auch in den Förderentscheidungen des Landes niederschlagen muss. Entsprechend der Forderung des Landesrechnungshofs hat das Land Bau, Unterhaltung und Förderung außerörtlicher Radwege auf das von ihm geplante Landesweite Radverkehrsnetz zu beschränken.

Zu d: Gemessen an der Höhe der eingesetzten Mittel setzt das Land zur Steigerung des Radverkehrsanteils bisher fast ausschließlich auf den Neu- und Ausbau von Radwegen. Der Neu- und Ausbau von Radwegen ist jedoch kostspielig und nach den bisherigen Erfahrungen kaum geeignet, den Radverkehrsanteil signifikant zu steigern. Um verstärkt Mittel für kosteneffizientere Maßnahmen zur Verfügung stellen zu können (siehe Punkt e), muss die Landesförderung des Radwegebbaus einer gründlichen Prüfung des Bedarfs jeder Baumaßnahme unter Berücksichtigung von Alternativen und auch der jeweiligen Folgekosten unterworfen werden.

Eine Untersuchung des Landesrechnungshofs hat ergeben, dass innerhalb von Ortsdurchfahrten fast nur kombinierte Rad-/Gehwege gefördert wurden, die für die Verkehrsteilnehmer am unsichersten sind, den Gemeinden aber eine Landesförderung für den Bau von Gehwegen erschließen. Die Förderbedingungen müssen vor diesem Hintergrund dringend der bundesrechtlichen Vorgabe angepasst werden, wonach der innerörtliche Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden soll.

Zu e: Vorrangig vor dem Bau neuer Straßen und Radwege soll das Land künftig die fahrradfreundliche Gestaltung der vorhandenen kommunalen Infrastruktur finanziell fördern. Im Zuge eines entsprechenden Schwerpunktprogramms kommunaler Radverkehr sind die Förderbestimmungen zu überarbeiten. Dabei ist - gerade bei kostengünstigen Maßnahmen - eine Erhöhung der Landesbeteiligung an den Kosten zu prüfen. Aus Landesmitteln kann beispielsweise gefördert werden die Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte, die Ausweisung von Radfahrstreifen und Fahrradstraßen, die Beschilderung von Fahrradwegen sowie die Schaffung und Verbesserung von Abstellanlagen sowie von Bike+Ride-Anlagen einschließlich der Diebstahlsicherung von Pedelecs. Die Landesförderung soll künftig von einer Evaluierung abhängig gemacht werden (siehe Punkt a).

Zu f: Zum Umsteigen auf das Rad werden Menschen nur bereit sein, wenn sie ihr Fahrrad, Pedelec oder E-Bike sicher abstellen können. Untersuchungen zeigen, dass die Verfügbarkeit anforderungsgerechter Abstellanlagen für Fahrräder mit einer deutlich stärkeren Fahrradnutzung einher geht. Entsprechend der Empfehlung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) soll das Land künftig die Schaffung sicherer Abstellanlagen fördern, indem - ähnlich wie in Berlin, Bremen, Nordrhein-Westfalen und in dem früheren schleswig-holsteinischen Stellplatzerlass - konkrete bauordnungsrechtliche Vorgaben zu Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen gemacht werden und die Finanzierung von Bahnhofsumbauten von der Bereitstellung ausreichender Bike+Ride-Anlagen abhängig gemacht wird.

Zu g: Eine kostenlose Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder in Zügen macht die Nutzung von Bahn und Fahrrad attraktiver. Auch die Landesregierung geht davon aus, dass eine kostenfreie Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern zu mehr Nachfrage und damit zu einem verstärkten Umsteigen auf das Rad führen würde (Drucksache 18/1495, S. 3). Gerade außerhalb der Hauptverkehrszeit und abseits von touristischen Relationen sind ungenutzte Platzkapazitäten vorhanden. In anderen Bundesländern (z.B. Baden-Württemberg, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt) ist die Fahrradmitnahme bereits vielfach kostenfrei, dies soll künftig auch in Schleswig-Holstein der Fall sein.

Dr. Patrick Breyer, MdL

Torge Schmidt, MdL  
und Fraktion