

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus | Düsternbrooker Weg 94 | 24105 Kiel

Vorsitzenden des
Wirtschafts- und
Digitalisierungsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Minister

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/4172

12. Dezember 2024

43. Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss am 04.12.2024

hier: Antrag von CDU/Grüne (20/1887)

**Ein baulastträgerübergreifendes Radwegeprogramm auf Basis des landesweiten
Radverkehrsnetz (LRVN) entwickeln**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

wie in der Ausschusssitzung vom 04.12. d. J. erbeten, erlauben Sie mir, Ihnen den
Sprechzettel zu TOP 6 zu übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen,



Claus Ruhe Madsen

**Anlage 1: Eingangsstatement von VII M im Wirtschafts- und
Digitalisierungsausschuss am 04.11.2024 TOP 6: „Ein baulastträgerübergreifendes
Radwegeprogramm auf Basis des Landesweiten Radverkehrsnetzes entwickeln“**

Eingangsstatement von VII M im Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss am 04.11.2024

TOP 6: „Ein baulastträgerübergreifendes Radwegeprogramm auf Basis des Landesweiten Radverkehrsnetzes entwickeln“

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

- erlauben Sie mir einige einleitende Worte zu diesem Tagesordnungspunkt. Die Schaffung und Erhaltung qualitativ guter und vernetzter Radverkehrsinfrastruktur ist nicht nur für die Landesregierung, sondern auch für mich persönlich ein wichtiges Anliegen.
- Auch aus diesem Grund hat die Landesregierung 2024 insgesamt fast 30 Mio. Euro jährlich bereitgestellt, um die vielfältigen Herausforderungen systematisch anzugehen, damit auch hier ein Beitrag für die Erreichung der Klimaschutzziele geleistet werden kann. Zudem setzen wir in diesem Jahr rd. 6,2 Mio. Euro Finanzhilfen des Bundes (Sonderprogramm „Stadt und Land“) um.
- Bereits im Februar dieses Jahres haben wir den Bericht zur Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetz (LRVN) dem Landtag vorgelegt. Ich erinnere daran, dass dies eine Schlüsselmaßnahme der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 war.

- Da noch nicht alle Punkte bis dahin abgearbeitet werden konnten, ergaben sich noch einige Folgeaufträge, über dessen Arbeitsstand ich Sie nun in Kenntnis setzen möchte. Die Bearbeitung zur Umsetzung des LRVN erfolgt durch vier parallellaufende Teilprojekte:
 - 1. Priorisierung von Radinfrastrukturmaßnahmen**
 - 2. Entwicklung von Qualitätsstandards für die Radinfrastruktur in Schleswig-Holstein**
 - 3. Entwicklung eines digitalen baulastträgerübergreifenden Radverkehrsinformationssystems und die**
 - 4. Anpassung der Finanzierungs- und Förderbedingungen für Schleswig-Holstein.**
- Erlauben Sie mir, auf die genannten Punkte etwas detaillierter einzugehen.

- Punkt 1: Die **Priorisierung** von Maßnahmen des LRVN in der Baulast des Landes (durch den LBV.SH) erfolgt anhand von vier Kriterien:
 - 1) **Verkehrssicherheit**, die über die Verkehrsstärke (Kfz-Verkehrszahlen) in die Analyse einfließt,
 - 2) **Radverkehrspotentiale**, hier werden die Einwohnerzahlen der Orte und der Einzugsbereich von Schulen berücksichtigt,
 - 3) **Tourismusrelevanz**: liegt dann vor, wenn etwa eine Verbindung auf einem Radfernweg führt oder sich eine Verbindung in einem touristischen Schwerpunktbereich befindet sowie die
 - 4) **Realisierbarkeit**: hier ist die Einschätzung des Baulastträgers zur Umsetzung maßgeblich, gibt es etwa umwelt- oder eigentumsrechtliche Einschränkungen, die eine Umsetzung behindern.

- In einer ersten Runde wurden ca. 20 Radweg-Lücken an Landesstraßen im LRVN herausgefiltert, die wir uns konkreter angeschaut haben. Wir beginnen dabei mit Lücken an Landesstraßen, weil hier die Verkehrsbelastung am höchsten ist, der Sicherheitsgedanke überwiegt und wir hier über eine gewisse Datengrundlage (Kfz-Verkehrszahlen) zur Bewertung verfügen.
- Es sollen aber im weiteren Prozess auch die nachgeordneten Straßen bewertet werden, für die wir derzeit die Fördermöglichkeiten und Förderkonditionen ausloten und anpassen, um die LRVN-Maßnahmen dann auch fördern zu können.
- Im Mai wurden die betroffenen 21 Gemeinden durch das MWVATT angeschrieben, um in den Austausch zur Umsetzbarkeit zu treten, da wir bei den Lückenschlüssen bewährte Verfahren fortsetzen, indem wir eine Eigenbeteiligung der Kommunen in Höhe von 25 % sowie die Übernahme der Bauvorbereitung (Planung und Umsetzung) voraussetzen. Ein gemeinsamer Informationstermin mit den Gemeindevertretern, Vertretern der jeweiligen Ämter und Kreise fand im Juni statt. Zehn der teilnehmenden Gemeinden konnten sich eine Umsetzung vorstellen, wobei mit zwei Gemeinden aktuell die vertraglichen Bedingungen final abgestimmt werden.
- Eine *IT-gestützte* Priorisierung aller Verbindungen des LRVN – nach den bereits genannten Kriterien – wird mit dem Radverkehrsinformationssystem möglich sein, das zurzeit erarbeitet wird. Dieses System wird Auswertungsmöglichkeiten für vorhandene Daten wie Verkehrsstärke, Einzugsbereich von Schulen und Tourismusrelevanz bieten können.

- Punkt 2: Die Festlegung auf **Qualitätsstandards** für die Verbesserung des Bestandsnetzes befindet sich bereits in der Abstimmung zwischen dem MWVATT und dem LBV.SH. Die festgelegten Qualitätsstandards haben dabei insbesondere die Verbesserung des Bestandes im Fokus. So werden z.B. Mindestanforderungen an Breite, Oberflächengestaltung und Entwässerung empfohlen, um Sicherheit und Komfort für Radfahrende zu gewährleisten.
- Die Anwendung der Standards für Radwege in kommunaler Baulast wird in einem anschließenden Schritt mit den Kommunen diskutiert und bedarf einer gesonderten Vereinbarung mit den Kommunen, da wir diese nicht verpflichten können, bestimmte Standards anzuwenden.
- Damit das LRVN als ein flexibles Instrument der Programmplanung zur Verfügung steht, regelmäßig ausgewertet und aktualisiert werden kann, muss es im nächsten Schritt in eine interaktive und dynamische Form überführt werden.
- Mit der Entwicklung des **Radverkehrsinformationssystems - das ist Punkt 3** - soll genau dieses System entstehen, welches eine einheitliche Bewertung zulässt und alle Baulastträger einbindet.

- Erste Schritte zur Einführung dieses Radverkehrsinformationssystems wurden bereits eingeleitet. Die Beauftragung von Dataport zur Entwicklung der ersten Version ist im September 2024 erfolgt. Bereits im Anfang 2025 soll eine Vorabversion mit Mindestanforderungen durch Dataport präsentiert werden. Für das Jahr 2025 sind Weiterentwicklungen gemeinsam mit den betroffenen Akteuren vorgesehen.
- Schließlich komme ich zu Punkt 4: Eine Evaluierung und damit verbundene Neuausrichtung der **Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten** von Radverkehrsinfrastruktur hat stattgefunden. In diesem Zusammenhang sollen die Fördermöglichkeiten für kommunale Radverbindungen des LRVN über das Programm „Ab aufs Rad“ erweitert werden. Die Neufassung der Förderrichtlinie liegt dem Landesrechnungshof zur Stellungnahme vor. Im Anschluss soll die Veröffentlichung erfolgen. Darüber hinaus steht den Kommunen weiterhin das „Stadt- und Land“-Programm zur Verfügung.

- Ein **baulastträgerübergreifendes Bauprogramm** zu erstellen, wie es im vorliegenden Antrag formuliert ist, stellt eine enorme Herausforderung dar. Im Rahmen unserer Möglichkeiten werden wir dennoch auch 2025 dieses Ziel weiterverfolgen. Da uns die schrittweise Umsetzung des LRVN sehr wichtig ist und wir allen Ebenen damit mehr Klarheit über Priorisierung der Radwege und einen gezielten Einsatz der Mittel geben wollen.
- Allerdings kann das Land nur diejenigen Maßnahmen gut steuern, die es *selbst vollständig baut und finanziert*. Beim Bau von Lückenschlüssen von Radwegen an Landesstraßen und bei allen Radwegen in kommunaler Baulast *hängen die Maßnahmen von kommunalpolitischem Willen und der Finanzierungsbereitschaft* ab. Durch gezielte Ansprache der Kommunen und die Schaffung geeigneter Datengrundlagen für die Priorisierung kommunaler Maßnahmen sowie die entsprechende Ausrichtung der Förderprogramme soll jedoch erreicht werden, dass die Landesmittel zukünftig möglichst zielgerichtet in vordringliche Maßnahmen des LRVN fließen.

- Nicht zu vergessen sind Radwege an Bundesstraßen: hier ist der LBV.SH in der Auftragsverwaltung tätig und konzentriert sich gegenwärtig in Abstimmung mit dem BMDV maßgeblich auf Radwegeerhaltungsmaßnahmen, da die Ausstattung der Bundesstraßen mit Radwegen in Schleswig-Holstein im Bundesvergleich mit am höchsten ist.
- Darüber hinaus wollen wir auch die ersten Radschnellwege, die Teil des LRVN sind, schrittweise realisieren. Die Planungen in der Hansestadt Lübeck sind bereits auf dem Weg, der erste Abschnitt in der konkreten Planung, und auch in den Kreisen Pinneberg und Segeberg sind die Planungen angelaufen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.