



## **Alternativantrag**

der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen

zu „Errichtung eines Radschnellnetzes für Schleswig-Holstein“ (Drucksache 20/1011)

### **Landesweites Radverkehrsnetz strukturiert ausbauen**

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag betont, dass verschiedene Ausgestaltungen von Radverkehrsinfrastruktur gemeinsam betrachtet werden müssen, sodass die Planung neuer Strecken integriert und auf Grundlage des bestehenden Netzes stattfinden kann. Der Landtag begrüßt daher, dass die Landesregierung den Auftrag zur Fortschreibung des landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN) bereits zu Beginn der Legislatur auf den Weg gebracht hat. Das LRVN von 2008 bedarf einer Fortschreibung, um die Radinfrastruktur weiterzuentwickeln und dabei einen neuen Fokus auf flüssigen und sicheren Radverkehr zu legen. Der Radverkehr hat eine hohe Relevanz für die Mobilitätswende, sodass die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert werden soll. Entwicklungen bei E-Bikes, Sonderrädern oder im Fahrradtourismus müssen im LRVN berücksichtigt werden. Das LRVN soll als Schlüsselmaßnahme der Radstrategie SH dazu beitragen, mehr Alltags-, Freizeit- oder Urlaubverkehr auf das Fahrrad zu verlagern.

Der Landtag bittet die Landesregierung, im Rahmen des LRVN auch Radschnellwege zu berücksichtigen, sofern sie als Verbindung sinnvoll erscheinen.

Für die Finanzierung relevanter Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen stehen neben den Mitteln des GVFG zusätzlich 20 Millionen Euro bereit. Der Landtag bittet die Landesregierung, diese gemäß den Priorisierungen des LRVN zu verwenden. Die Priorisierungen des LRVN sind ebenso bei den Mittelzuweisungen der Förderprogramme „Stadt und Land“ und „Ab aufs Rad“ zu berücksichtigen. Zudem soll die Landesregierung sich gegenüber der Bundesregierung für eine deutliche Ausweitung der Fördermittel für Radschnellwege einsetzen. Das gegenwärtige Volumen ist für den dringend benötigten Ausbau von Radschnellwegen in Deutschland nicht ausreichend.

Begründung:

Das LRNV dient dem Land als oberstes Planungsinstrument für die Netzhierarchie, als Entscheidungsgrundlage für Erneuerungs-, Ausbau-, Neubau- und Lückenschlussmaßnahmen, zur Finanzplanung-für Planung, Bau und Unterhaltung sowie zur Unterstützung der Kommunen bei Bereitstellung qualitativvoller Radverkehrsinfrastruktur. Im LRNV sollen verschiedene Nutzungsformen im Alltagsradverkehr wie z.B. Schulwege, Arbeits- und Ausbildungswege, Fahrten zur Versorgung, zum Einkauf oder zu Freizeitorten sowie touristische Radverkehre mit Radfernwegen und hochwertigen Themenrouten berücksichtigt werden. Kommunale Radverkehrskonzepte sollen aus dem LRNV ableitbar sein und können gleichfalls dem LRNV als Entwicklungsgrundlage dienen.

Im Netz für den Alltagsradverkehr sollen Ziel- und Quellorte benannt werden. Dabei sind insbesondere Orte mit funktionalen Zentren, Wohn- und Mischgebiete, geschlossene Ortschaften, weiterführende Schulen, Berufsschulen, Hochschulen, Bahnhöfe, Bahnhaltdepunkte, ZOBs, Versorgungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen und überörtlich bedeutsame Arbeitgeber zu bezeichnen. Hierbei ist besonders die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger zu berücksichtigen. Die Wegeverbindungen zwischen und um die Ziel- und Quellorte sollen hierarchisch in Netzebenen geordnet werden. Radschnellwege von landesweiter Bedeutung für Pendler und den Berufs- und Ausbildungsverkehr wie z.B. die in Planung befindlichen Strecken in Lübeck oder von Hamburg nach Elmshorn oder nach Bad Bramstedt sollen dabei entsprechend ausgewiesen werden. Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen sollen möglichst entsprechend nach kommunalen Konzepten ausgewiesen werden.

Im touristischen Radwegenetz sollen die Radfernwege mit (inter-)nationaler und überregionaler Bedeutung sowie qualitativ hochwertige Themenrouten abgebildet werden. Radreisen über längere Strecken, Mehrtagestouren und Tagesradtouren in Freizeit oder als Urlaub sollen erlebbar sein. Touristische Schwerpunkträume sollten möglichst an die Radfernwege angebunden werden. Ziel- und Quellorte sind touristische Orte, Bahnhöfe, Haltepunkte, wichtige Fähranleger oder Grenzübergänge. Kommunale Freizeitrouen brauchen nicht Bestandteil des LRNV werden.

Im LRNV ist die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV dienen mit Bike + Ride – Anlagen, Sammelschließanlagen, Fahrrad- und Mobilitätsstationen als wichtige Verknüpfungspunkte.

Thomas Jepsen  
und Fraktion

Nelly Waldeck  
und Fraktion