

Rede
Nr. 055/2024
Kiel, 23.02.2024

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Runter von der Bremse beim Radwegebau

„Die Ziele der Radstrategie sind klar definiert. Wir können also gespannt sein, wie die Landesregierung das LRVN weiterentwickelt und ausgestaltet. Das sollte dann aber auch bald passieren.“

Sybilla Nitsch zu TOP 32 Ein baulastübergreifendes Radwegeprogramm auf Basis des landesweiten Radverkehrsnetz (LRVN) entwickeln (Drs. 20/1887)

Die Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 ist der Schlüssel, um den Radverkehr in Schleswig-Holstein sicherer zu machen, mehr Menschen aufs Rad zu bringen und um den Fahrradtourismus zu verbessern.

Diese Ziele einen uns alle hier im Landtag. Das Landesweite Radverkehrsnetz (LRVN) kommt hier ins Spiel. Das LRVN ist unser Planungsinstrument, um die verfolgten Ziele zu erreichen. Daher ist es auch richtig, dass das LRVN fortgeschrieben wird – aber das passiert ja bereits.

Liebe Koalitionskollegen, ich habe mich tatsächlich gefragt, was der Sinn ihres Antrages ist. Hatten Sie doch erst im Mai 2023 einen Antrag zum LRVN gestellt. Ich könnte jetzt vermuten, dass Sie über die Kürzungen des Radverkehrs im Haushaltsentwurf decken wollen. So hatten Sie eine landesseitige Planung von Radwegen und insbesondere Schnellwegen abgelehnt, mit der Aussage das LRVN wäre der Rahmen.

Das ist auch richtig, als landesweites Planungsinstrument ist das LRVN sozusagen die übergeordnete Fachplanung für die Radinfrastruktur. Das heißt, es ist die Fachplanung fürs Land, die Kreise, kreisfreien Städte und für die Kommunen. Wir haben ein umfangreiches Netz mit unterschiedlichsten

Trägern.

Um eben alle politischen Ebenen an Bord nehmen zu können, ist es richtig zu prüfen, wie dies gelingen kann. Ohne die Einbeziehung und Mithilfe der kommunalen Ebene wird es schwierig und langwierig die Planungen bis zur Baureife voranzutreiben.

Auch wenn bereits zusätzliche Stellen im Ministerium und beim LBV eingerichtet wurden, reichen die allein nicht aus, um die Strategieziele kurz- bis mittelfristig zu erreichen. Daher halten wir die Forderung des ADFC nach zusätzlichen Stellen für die Koordination und Planung von Radverkehr in den Kreisen absolut für sinnvoll. Das ist kein „wünsch Dir was“, sondern eine Notwendigkeit, wenn wir die Radstrategie weiter voranbringen wollen. Diese gibt es zum Teil, aber nicht flächendeckend und auch nicht in Vollzeit. Hier muss das Land auf die Kreise zugehen, damit die Bedarfe vor Ort besser herausgearbeitet werden können. Vielerorts ist die Infrastruktur kaputt und kaum befahrbar, es fehlt an Beschilderungen oder es bestehen Lücken, die zu schließen sind. Das sind die vordringlichen Maßnahmen, die in Angriff genommen werden müssen. Darüber hinaus müssen wir das landesweite Radnetz weiter ausbauen und dazu gehört dann auch die Realisierung von Radschnellwegen. Gerade mit Radschnellwegen schaffen wir eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Für kurze und mittellange Pendlerstrecken sind Radschnellwege oder auch Vorrangrouten eine echte Alternative zum Auto. Frau Waldeck und Herr Jepsen, ich freue mich besonders, dass Sie dem SSW gefolgt sind, und die Notwendigkeit mittlerweile doch erkannt haben. Und unserem Ansatz weitere Radschnellverbindungen zu schaffen, nun folgen. Schön, dass Sie ihre ablehnende Haltung aus dem letzten Jahr ablegen konnten. Mit „Rad und Tat“ eben vom SSW.

Genauso, wie es sinnvoll und richtig ist, das LRNV als landesweite Planungsgrundlage zu nutzen ist es folgerichtig das LRVN entsprechend als Investitionsgrundlage zu nutzen. Die Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten sind umfangreich und vielfältig. Guter Rad ist teuer.

Ob IMPULS, GVFG, Ab aufs Rad oder „Stadt und Land“, Geld ist da, es muss nur abgegriffen und verteilt werden. Was sich so einfach anhört, ist ein Dschungel mit erheblichem Aufwand. Daher ist die Forderung nach einem Gesamtkonzept und einer zum Teil übergeordneten Steuerung durchaus nachzuvollziehen. Auch dort halten wir es für angebracht, dass das Land, wo möglich, die Verantwortung übernimmt. Sozusagen aus einer Hand. Wobei ich eigentlich dachte, das passiert schon längst.

Die Ziele der Radstrategie sind klar definiert. Wir können also gespannt sein, wie die Landesregierung das LRVN weiterentwickelt und ausgestaltet. Das sollte dann aber auch bald passieren.