

Kiel, 22.01.2004

**Landtag
aktuell**

**Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: Redebeginn**

TOP 18 – Ziele und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Hermann Benker:

Durch Lückenschluss Radwegenetz verbessern

Ungefähr vor einem Jahr, nämlich am 19. Februar 2003, haben wir uns schon einmal ausführlich über Fahrradverkehr und Fahrradtourismus in Schleswig-Holstein ausgetauscht. Inzwischen ist einiges dazu gekommen, das unseren Antrag zur Förderung des Radverkehrs rechtfertigt. Grundlage für diesen Antrag sind Hinweise aus dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) und aus einem Workshop über Radverkehr, zu dem übrigens alle Fraktionen herzlich eingeladen waren, an dem jedoch nur SPD und GRÜNE teilgenommen haben.

Die Landesregierung hat in der Zwischenzeit einen Bericht zum Thema landesweites Radverkehrsnetz in Schleswig-Holstein vorgelegt, und wir haben zu prüfen, ob das Wunschliniennetz hinsichtlich seiner finanziellen Auswirkungen und angesichts der fehlenden Landesmittel in den Bereich Visionen abzulegen ist oder ob wir daraus vielleicht so etwas wie ein Lückenschlussprogramm entwickeln können. Wir haben weiter aus dem Workshop mitzunehmen, dass eine Reihe von Faktoren, die in unserem Punktecatalog aufgeführt sind, noch nicht in vollem Umfang umgesetzt werden konnten.

Aber eine Erkenntnis, die ich aus den Gesprächen auch mit dem Landesamt für Straßenbau mitgenommen habe, ist die mangelnde Bereitschaft vieler Kommunen und Kreise zur Mitarbeit. Zwar hören wir überall die Forderungen der Kommunen nach

Schleswig-



Förderung, aber in der konzeptionellen Zusammenarbeit und in der Querinformation sind Lücken vorhanden. Dieser Antrag soll letztlich auch dazu dienen, diese Nahtstelle zwischen Kommunen, Kreis und Land zu schließen.

Es bleibt zu oft dem Zufall überlassen, ob z.B. der Ausbau von Entwässerungskanal-Anlagen nicht gleichzeitig mit dem Bau von Radwegen verbunden werden kann, oder ob z.B. beim Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges mit geringfügigem Mehraufwand eine Nutzung als Radweg ermöglicht werden kann.

Der Antrag ist nicht nur als eine Forderung an die Kommunen und die Landesregierung zu verstehen, sondern auch als Mittel der Motivation, damit die Verbesserung des Radverkehrs immer mehr als gemeinsame Aufgabe verstanden wird.

Ich will jetzt die Punkte nicht im Einzelnen durchgehen. Dazu ist im Ausschuss Zeit, und das mag zusammen mit dem Bericht abgearbeitet werden. Aber auf ein paar Bemerkungen will ich nicht verzichten.

Dass es sich beim Radverkehr um ein Langzeitprogramm handelt, wird auch deutlich an dem nationalen Radverkehrsplan, der immerhin bis zum Jahre 2012 aufgelegt worden ist. Aber wir in Schleswig-Holstein sehen im Vergleich zu den anderen Ländern überhaupt nicht so schlecht aus, was das Radverkehrsnetz in Schleswig-Holstein anbetrifft, denn wenn 50 Prozent der Landesstraßen bereits Radwege haben und 80 Prozent der Bundesstraßen, dann liegen wir mit diesen Zahlen an erster Stelle aller Flächenländer.

Und dieses Beispiel sollte auch für die Kommunen Anlass sein, über ihre Radwegeanlagen einmal nachzudenken, zumindest sich darüber konzeptionell Gedanken zu machen. Es genügt nicht, sich zurückzulehnen und zu sagen, wir haben den ersten Platz erreicht, sondern um Qualität zu halten, ist es wichtig weitere Verbündete im Verfahren zur Förderung des Radverkehrs zu gewinnen.

Erstmals in diesem Jahr wird ein eigener Katalog für das Jahr 2004 mit „Bed and Bike“ entstehen, in den etwa 100 Unternehmen des Hotel- und Gaststättengewerbes aufgenommen wurden. Aber, wenn ich dabei den Bereich des Fahrradtourismus etwas genauer analysiere, dann muss man unterscheiden zwischen dem Fahrrad Fahren im Urlaub und Radwanderurlaub. Das sind völlig unterschiedliche Verhaltensweisen, die von den Andienungsbetrieben auch berücksichtigt werden müssen.

Aber es fehlt immer noch an einer zielgruppenorientierten Klassifizierung der Beherbergungsbetriebe, ob Radfahrer willkommen sind oder nicht. Dabei handelt es sich nicht um Billigurlauber, das müsste eigentlich der Letzte inzwischen verstanden haben, der am Tourismusgeschäft mitverdienen will. Es fehlt immer noch an ausreichenden Angeboten, nur für einen Tag Radfahrer zu beherbergen. Es fehlt immer noch in weiten Bereichen an einem Netz, den Gepäcktransport für Radfahrer von Hotel zu Hotel zu übernehmen, wie das im Münsterland schon längst gang und gäbe ist. Das ist nicht eine Aufgabe der Politik, sondern dies ist eine Aufgabe der Anbieter

Schon vor diesem Hintergrund haben wir den Begriff der Qualitätsverbesserung zu einem der Handlungsfelder in unserer Tourismuskonzeption gemacht, nämlich nicht nur die Qualität der öffentlichen Infrastruktur, sondern auch die Qualität des Unterkunftsangebotes zu verbessern, um auch ein Zielgruppenmarketing durchführen zu können.

Fazit: Wir sollen das vorhandene gute Radwegenetz durch die fehlenden Zwischenstücke noch verbessern. Wir wollen, um dieses Netz zu verbessern, die alternativen Radwegeführungen zusammen mit den Kommunen erarbeiten. Wir wollen die Ergebnisse des landesweiten Fahrradforums auch im Wirtschaftsforum mit beurteilen. Wir wollen eine differenzierte Betrachtung, und zwar zwischen Alltagsverkehr und Freizeitradverkehr anstellen, aber auch die Verbindungsmöglichkeiten dieser beiden Radverkehrsarten soweit wie möglich herstellen. Dies kann nur in der Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Land geschehen. Dazu soll letztlich auch das Parlament mit seiner Ausschussarbeit beitragen.

Ich beantrage daher die Abstimmung des Antrags in der Sache.

Alternative:

1. Die Abstimmung kann auch so erfolgen, dass die Punkte 1 bis 11 in den Ausschuss verwiesen werden und der Punkt 12 beschlossen wird.
2. Zur Kenntnis: In den Alltagsverkehr gehören auch Schulradverkehr und eine genaue Zielortanalyse im Umkreis von sechs bis acht Kilometern, weil die innerstädtischen Flächen der Zentren in der Verbindung mit Siedlungen und Dörfern wichtiger sind als Streckenführung.
3. Die Streckenführungen als regionale Achsen sind das hervorstechende Merkmal des Freizeitradverkehrs.