

Radstrategie | 25.11.2021 | Nr. 326/21

Lukas Kilian: TOP 45: Ab aufs Rad

Es gilt das gesprochene Wort!

Ich danke dem Minister für seinen Bericht. Wir können sehen dadurch deutlich sehen, wie viel in Radwege investiert wird. In Sanierung und Ausbau.

Wenn wir ein flächendeckendes und durchgängiges Radstraßennetz haben wollen, müssen wir immer daran denken, dass unterschiedliche Baulastträger eingebunden werden müssen. Bund, Land, Kreis und Gemeinden.

Eine weitere Herausforderung ist, dass wir ein größtmögliches durchgehendes Radwegenetz in einem angemessenen Standard auszubauen. Denn wir wollen komfortable und sichere Radwege. Dort wo Menschen täglich viele Wege mit dem Rad fahren, muss eine hochwertige Infrastruktur zur Verfügung stehen.

Hierbei geht es nicht allein um Daseinsvorsorge, Gesundheitsförderung und Tourismus, sondern auch um den wichtigen Beitrag des Radverkehrs zur Mobilitätswende und damit zum Klimaschutz. Durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Radverkehr bzw. die Kombination von Rad- und ÖPNV, können Treibhausgasemissionen in relevanten Größenordnungen eingespart werden, was dazu beiträgt, die Klimaziele des Verkehrssektors zu erreichen.

Schleswig-Holstein ist schon jetzt ein Fahrradland. Fast 80 Prozent der Streckenlängen der Bundesstraßen, 64 Prozent der Landesstraßen und rund 41 Prozent aller Kreisstraßen sind mit Radwegen ausgestattet. Zusätzlich gibt es unzählige Radwege an Gemeindestraßen und selbstständige Radwege. Das ist bundesweit einmalig.

Problematisch beim Radwegebau ist die Baulastträgerschaft. An einer Bundesstraße ist Baulastträger – also der Verantwortliche für den Bau und die Unterhaltung der Bund, der diese Aufgabe an das Land übertragen hat. Entlang der Landesstraßen ist das Land originär zuständig. An Kreisstraßen der Kreis und an Gemeindestraßen die Gemeinden.

Innerhalb der Metropolregion Hamburg wurden Machbarkeitsstudien für insgesamt neun Radschnellwegtrassen entwickelt, von denen fünf durch Schleswig-Holstein führen. Die KielRegion erarbeitet derzeit ein Konzept für Premiumrouten bzw. Radschnellwege. Auch die Stadt Flensburg befindet sich in Planungen für den Bau eines Radschnellweges.

Finanziell gibt es so viel Geld für Radwege wie nie. Zusätzlich zu den Radwege- und Straßenmitteln an Bundesstraßen von insgesamt 71 Mio. Euro., da sind Umbau- Ausbau und Erhalt der Straßen mit eingepreist, gibt es zusätzlich einen Landestitel von 3,2 Mio. Euro.

Bei den Landesstraßen und ihren Radwegen investieren wir seit Beginn der Koalition jedes Jahr mindestens 90 Mio. Euro – dabei wird bei jeder Sanierung von Landesstraßen auch der Radweg mitbedacht.

Von den GVFG Mittel sind zusätzlich rund 2,5 Mio. Euro für Radwege reserviert. Doch das reicht uns alles nicht aus. So haben wir aus dem IMPULS Programm 25 Mio. Euro für den Radverkehr bis 2030 zur Verfügung gestellt. Der Aktionsplan Radverkehr wurde mit 1 Mio. Euro ausgestattet, um nicht-investive Rad-Verkehrsvorhaben voranzutreiben.

Meine Damen und Herren

Wir treten in die Pedale und haben die Radstrategie gemeinsam mit Experten konsensual erarbeitet. Das hier ist kein freihändiger Schlingerkurs, das ist ein Kraftakt für unser Land.