

Radverkehrsnetz | 23.02.2024 | Nr. 76/24

Thomas Jepsen: TOP 32: Den Kommunen geben wir mit dem LRVN ein weiteres Planungsinstrument an die Hand

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

sehr geehrte Damen und Herren,

ein landesweites Radverkehrsnetz (LRVN) gibt es in Schleswig-Holstein seit 2004. Es wurde schon einmal fortgeschrieben und um Schulradwege aktualisiert. Jetzt wird das LRVN nicht einfach fortgeschrieben, sondern neu konzipiert. Und eine Neukonzeption des landesweiten Radverkehrsnetzes ist auch notwendig.

Schließlich werden mit zunehmender Verbreitung von Pedelecs, steigender Zahl von Lastenfahrrädern und zunehmender Bedeutung des Fahrradtourismus neue Anforderungen an die Fahrradinfrastruktur gestellt. Die Weiterentwicklung des LRVN wird in der Radstrategie als Schlüsselmaßnahme mit Priorität 1 im konzeptionellen Handlungsfeld bezeichnet, weil das Verkehrsnetz die wesentliche Grundlage für den Ausbau der Wegeinfrastruktur darstellt.

Die infrastrukturellen Qualitätsansprüche planen wir und das LRVN ist dazu das maßgebliche Instrument. Bei Erstellung des landesweiten Radverkehrsnetzes wurde nicht nur der nationale Radverkehrsplan, sondern insbesondere auch die Radverkehrskonzepte von Kreisen und kreisfreien Städten berücksichtigt.

Wir haben also ein baulastträgerübergreifendes Radverkehrsnetz mit detailliertem Blick auf alle klassifizierten Straßen, ergänzt um die touristischen Radfernwege und neu auch mit den geplanten Radschnellverbindungen.

Wesentlich an der Neukonzeption des LRVN ist aber insbesondere auch eine Aufteilung in Netzebenen. Und daran wird schon deutlich, dass wir auch priorisieren. Und das wird auch unabhängig von einer Baulastträgerschaft gemacht.

Also unabhängig davon, ob es sich um einen straßenbegleitenden Radweg an einer Bundes- Landes- oder Kreisstraße handelt.

Den Kreisen und kreisfreien Städten geben wir mit dem LRVN ein weiteres Planungsinstrument an die Hand und darüber hinaus wird das LRVN zur Steuerung

als ein angemessenes, zu berücksichtigendes Kriterium bei den Förderprogrammen das Landes eingeführt werden.

Für die Radwege an den Landesstraßen schaffen wir mit dem LRVN auch eine Basis für die landeseigenen Infrastrukturmaßnahmen. Es ist Entscheidungshilfe für Sanierung und Ausbau sowie Entscheidungsgrundlage für Neubau von Radverkehrsanlagen.

Jetzt geht es aufbauend auf dem LRVN darum, eine Prioritätenmatrix für ein Bauprogramm zu erstellen, damit auch der LBV.SH seine Baumaßnahmen ausrichten kann. Die Kriterien der Radstrategie (Verkehrspotentiale, Verkehrssicherheit und Radtourismus) werden dabei wesentlich sein.

Mit rund 2/3 Radwegen an Landesstraßen haben wir den Spitzenwert in der Republik und es gilt vorrangig diese Infrastruktur in guten Ausbaustandard zu bringen und zu halten. Dabei wollen wir einheitliche Standards erreichen und dazu sollen insbesondere für Lückenschlüsse die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) berücksichtigt werden.

Das landesweite Radverkehrsnetz soll auch nicht statisch bleiben. Ausbauzustand und Trassenführung sollen allen Baulastträgern als flexibles und stets aktuelles Instrument der Programmplanung zur Verfügung stehen. Dazu brauchen wir ein digitales Radverkehrsinformationssystem, also interaktiv und dynamisch analog zur Straßeninformationsdatenbank des LBV.SH, wobei eben auch die Kommunen Bearbeitungsmöglichkeiten bekommen sollen. Und bei aller Steuerung über das Radverkehrsnetz und einem Bauprogramm mit digitalem Infrastrukturinformationssystem brauchen wir auch ein darauf abgestimmtes Gesamtkonzept der verschiedenen Finanzierungs- und Fördermittel:

- IMPULS (18 Millionen Euro)
- „Ab aufs Rad“ (4,1 Millionen Euro)
- GVFG-Mittel (mindestens 2 Millionen Euro)
- Radwege an Landesstraßen (LBV anteilig 3,6 Millionen Euro)
- Radwege an Bundesstraßen (3 Millionen Euro Bundesmittel)
- „Stadt und Land“ (6,2 Millionen Euro Bundesmittel)
- Radschnellwege (713 Tausend Euro Bund: Planung Lübeck)

Wenn man all diese Finanzierungsquellen zusammenrechnet, dann stehen für dieses Jahr in Schleswig-Holstein insgesamt etwa 38 Millionen Euro für Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen mit Bezug zum LRVN zur Verfügung.

Das ist enorm viel. So viel wie nie zuvor. Und dafür bekommen wir mit dem landesweiten Radverkehrsnetz jetzt ein maßgebliches Planungsinstrument, das jetzt mit einem Bauprogramm konkretisiert und mit einem digitalen Informationssystem flexibilisiert werden soll.

Vielen Dank