

# Zum Entwurf der Landesradstrategie 2030

## Vorbemerkung

RAD.SH begrüßt das Konzept der Landesradstrategie und gratuliert dem Land Schleswig-Holstein zur erfolgreichen Arbeit. Die Radstrategie zeigt das Interesse des Landes an einem wachsenden Radverkehr und legt die Grundlage für eine moderne und effektive Radstrategie.

Das umfangreiche Beteiligungsverfahren im Vorfeld der Entwicklung der Strategie sorgte für die Einbeziehung aller relevanten Akteure. RAD.SH hat den Prozess auf jeder Stufe der Entwicklung begleiten können, der fachliche Input findet sich auch an vielen Stellen im Dokument wieder. Diese abschließende Stellungnahme soll deshalb das Fass nicht noch mal aufmachen, sondern dafür sorgen, dass zügig an der Umsetzung gearbeitet werden kann.

Besonderen Dank soll an dieser Stelle auch den verantwortlichen Mitarbeiterinnen im Ministerium ausgesprochen werden, die durch ihr Engagement (und trotz Corona-Einschränkungen), dieses Papier zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht haben.

RAD.SH wird die Umsetzung der Strategie begleiten und unterstützen. Als kommunales Netzwerk kann RAD.SH mit seiner Expertise die Sichtweise der Kommunen in den Prozess einbringen. RAD.SH ist zudem Teil des Netzwerkes der AGFKs aus anderen Bundesländern ([wir-machen-radverkehr.de](http://wir-machen-radverkehr.de)). Über dieses Netzwerk sind Informationen aus anderen Bundesländern schnell und einfach verfügbar, zudem können Materialien anderer Bundesländer genutzt werden. RAD.SH bietet gerne an, diese Informationen und Materialien in den Prozess der Umsetzung einzubringen.

## Kommentare zum Entwurf der Radstrategie

### Ziele

Die Ziele sind insgesamt gut gewählt und geben die Diskussionen der Bypad-Sitzung sehr gut wieder.

3.2 Modal Splitt: Den landesweiten Radverkehrsanteil bis 2022 auf 15% zu erhöhen, ist ambitioniert aber machbar. Dies gilt ebenso für den anvisierten Anteil von 30% bis 2030. Hier sollte in 2025 eine Evaluation zeigen, wie die Rahmenbedingungen aussehen und ob das Ziel nach oben angepasst werden kann.

3.3. Verkehrssicherheit: Die Vision Zero gibt null Verkehrstote vor. Dieses hochgesteckte Ziel sollte nicht aus den Augen verloren werden und auch in der Strategie Erwähnung finden. RAD.SH plädiert hier für ambitionierte Ziele, um alle Akteure zu motivieren.

3.4. Fahrradtourismus: RAD.SH hat bereits im Februar ein eigenes Inputpapier zum Fahrradtourismus erstellt. Auf dieses soll an dieser Stelle verwiesen werden (<https://rad.sh/inputpapiere/>).

# Zum Entwurf der Landesradstrategie 2030

## Aktionsplan (Kapitel 4)

Quick wins (S.20):

Spiegelstrich 1: Das Land Hessen hat hier eine Vorreiterrolle und liefert gute Beispiele. Das landesweite Netzwerksystem und die Broschüre „Musterlösungen und Qualitätsstandards“ können als Vorbild dienen.

Spiegelstrich 2: Beim Programm 10.000 Fahrradbügel sollten Verkehrssicherheitsaspekte berücksichtigt werden. Laut STVO-Novelle besteht beispielsweise ein Parkverbot von 8m an Kreuzungen, an diesen Stellen können bevorzugt Fahrradbügel aufgestellt werden, um so die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern zu verbessern.

Letzter Spiegelstrich: RAD.SH ist gerne bereit, organisatorische Hilfe bei der Einrichtung und Durchführung zu liefern.

## Kapitel 5 Handlungsfelder

### 5.1 Strategien und Konzeption

Schlüsselmaßnahme Einbindung der Radstrategie, letzter Satz: Bez. der flächendeckenden Erstellung von Mobilitätskonzepten bietet RAD.SH bereits Beratungsleistungen. Diese können im Rahmen eines Programms auch für Nichtmitglieder angeboten werden.

Schlüsselmaßnahme LRVN: Siehe obigen Kommentar zum Land Hessen.

Schlüsselmaßnahme Runder Tisch: Siehe ebenfalls obigen Kommentar. RAD.SH stellt gerne seine Expertise zur Verfügung. Vielleicht kann hier ein Zugehen auf die Dachorganisationen des Einzelhandels (und der Gastronomie) besser, früher und effizienter Bewusstsein wecken. Der RTR könnte (themenspezifisch) um Akteure aus dem nicht-kommunalen Bereich ergänzt werden. Die Erstellung eines Leitfadens für private Akteure (S. 31) kann eine gute Unterstützung sein, ist aber als alleinige Maßnahme u.U. nicht ausreichend.

Maßnahme Sicherung und Weiterentwicklung: Bei der Radverkehrsförderung mangelt es nicht am Wissen, sondern häufig einfach nur am Personal. Hier ist es wesentlich, die personellen und finanziellen Ressourcen bereitzustellen. RAD.SH unterstützt diesen Punkt ausdrücklich.

### 5.2 Infrastruktur

Input: Der Bau von Radwegen wird derzeit nur bei sehr hohen Verkehrszahlen und einer dadurch begründeten Anordnung der Benutzungspflicht gefördert. In einem Flächenland wie Schleswig - Holstein werden diese Verkehrszahlen nur an wenigen Kreisstraßen (geschweige denn Gemeindestraßen) erreicht, für den Tourismus dürften diese Straßen zudem eher wenig attraktiv sein. Hier sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden.

Maßnahme Anpassung der Förderkulisse: Der als erforderlich angesehene Paradigmenwechsel sollte sich unbedingt auch auf das Förderrecht erstrecken. Die Anpassung der Förderkulisse im Bereich der

# Zum Entwurf der Landesradstrategie 2030

Infrastruktur sollte als eine vordringliche Maßnahme definiert werden, um die Finanzierung von Radwegen in naher Zukunft zu sichern. Die Anpassung der Förderbedingungen sollte ebenso für den Bau und nicht nur für die Sanierungen von Radverkehrsanlagen als gesonderter Punkt eingefügt werden.

Maßnahme Aufwertung Fahrradparken: Die Radinfrastruktur, z.B. Abstellplätze, Zufahrten, Raum zum Bepacken von Satteltaschen oder Abstellplätze für Lastenfahrräder wird nicht durch die Kommunen, sondern i.d.R. durch die privaten Betreiber bereitgestellt und oft außerordentlich sträflich behandelt. Hier bedarf es einer Offensive in den privatwirtschaftlichen Bereich hinein, um das Ziel wenigstens annähernd zu erreichen. RAD.SH liefert in seinem Infosheet „Fahrradparken“ gute Beispiele. Förderprogramme sollten eine hohe Qualität der Abstellplätze vorgeben.

## 5.3 Radtourismus

Input: Der Bau straßenbegleitender Radwege wird im ländlichen Raum hauptsächlich zur Schulwegsicherung und Naherholung angestrebt, dient aber auch dem Tourismus. Hier wäre eine Förderung von Radwegen außerorts unabhängig von der Benutzungspflicht erforderlich, um Maßnahmen umsetzen zu können. Diese Thematik findet sich im Entwurf der Radstrategie nicht wirklich wieder.

Schlüsselmaßnahme Koordinierungsstelle Radtourismus: Dieser Punkt sollte hohe Priorität erhalten, da eine effiziente Förderung des Radtourismus Personal benötigt, um die verschiedenen Akteure und Aktivitäten zu koordinieren.

## 5.4 Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten

Schlüsselmaßnahme Sicherstellung der Anbindung: „Letzte Meile“ - Hier können gute Beispiele Vorbildfunktionen übernehmen. Das Land sollte diese sammeln und Kommunen zur Verfügung stellen. Ein Programm kann ausgewählte Beispiele mit Vorbildfunktion fördern. RAD.SH stellt gerne seine Expertise zur Verfügung.

Maßnahme Förderung der Fahrradmaßnahme: Um die Fahrradmaßnahme zu fördern, sollte überlegt werden, einen Zuschuss für den Kauf von Falträdern für Inhaber einer Jahreskarte zu fördern. Ähnliche Programme mit Pedelecs und Lastenrädern zeigen einen großen Erfolg.

## 5.5. Verkehrssicherheit

Schlüsselmaßnahme Kampagnen und Aktionen: RAD.SH steht mit der Polizei und der Landesverkehrswacht im engen Austausch. Kampagnen zur Verkehrssicherheit sollten gemeinsam entwickelt und umgesetzt werden, um eine breite Resonanz zu erreichen. Bausteinkampagnen für die Kommunen können von diesen einfach übernommen werden. RAD.SH entwickelt gerade eine Übersicht guter Beispiele.

# Zum Entwurf der Landesradstrategie 2030

**Maßnahme Unfallstatistik und -analyse:** Bei der Erfassung und Bewertung von Verkehrsunfällen in den jährlichen Verkehrssicherheitsberichten sollte darauf geachtet werden, die Zahlen in „gesundes“ Verhältnis zu setzen. Radfahren ist nicht gefährlich und sollte auch nicht so dargestellt werden. Es kann sinnvoll sein, die Ergebnisse vorab in einem kleineren Kreis zu diskutieren und dann geeignete kommunikative Maßnahmen zu entwickeln.

**Maßnahme Überwachung:** Diese Maßnahme sollte ebenfalls eine hohe Priorität erlangen. Hier sind entsprechende Programme zu entwickeln, um Kommunen und Kreis zu motivieren. Gute Beispiele sollten verbreitet werden, so hat Berlin beispielsweise mit seinen Fahrradstreifen der Polizei gute Erfahrungen gemacht.

## 5.6 Strukturen, Kommunikation und Kooperation

**Input:** In diesen Bereich kann RAD.SH eine Schlüsselstellung übernehmen. Dies wird auch so in der Strategie bereits beschrieben. RAD.SH steht hier gerne zur Verfügung. RAD.SH wird Ideen entwickeln, wie seine Aktivitäten auch Nicht-Mitgliedern zur Verfügung gestellt werden können, ohne das Ziel, weiter in den Mitgliederzahlen zu wachsen, zu gefährden.

**Maßnahme Sicherstellung und Weiterentwicklung bestehender Aktivitäten:** Eine direkte Beratung von Kommunen zu Fördermöglichkeiten und deren Beantragung ist eine wichtige Forderung von RAD.SH. Ob eine solche Stelle nicht im MMWATT angesiedelt werden sollte, sollte noch mal geprüft werden.

## 5.7 Landesweites Datenmanagement

**Maßnahme Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Aktivitäten:** Die zwei Zählgeräte der RAD.SH werden nur unzureichende Daten liefern, um ein Abbild im Land wiederzugeben. Um eine flächenhafte Durchführung regelmäßiger Zählungen zu erreichen, müsste diese Zahl stark erhöht werden. Hier muss eine Strategie entwickelt werden.

## **Kapitel 6: Umsetzung der Radstrategie**

RAD.SH begrüßt die Strategie und die Absicht mittels regelmäßiger Evaluationen den Fortschritt zu überwachen und neue Impulse zu setzen. RAD.SH wird diesen Prozess gerne begleiten.

Für die Umsetzung müssen natürlich ausreichend Personal und finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden. Dies ist eine Entscheidung der politisch Verantwortlichen. RAD.SH appelliert an alle Beteiligten, trotz Corona-Krise und sinkender Steuereinnahmen dieses Thema weiter voranzubringen. Radverkehrsförderung ist kostengünstig und langfristig ein Standortfaktor für das Land und die Kommunen - Bürger und BürgerInnen im Land fordern mehr Aktivitäten von Land und Kommunen. Das berühmte „Windows of Opportunity“ steht derzeit weit offen.