Rede · 16.06.2021 Alltagstaugliche Radwege statt ständiger Ankündigungen

https://www.ssw.de/themen/alltagstaugliche-radwege-statt-staendiger-ankuendigungen

**„Es sind die Fahrradwege die zur Arbeit oder zur Schule führen, die vorrangig saniert, ausgebaut oder neu gebaut werden müssen. Radwege, die Potential für eine ganzjährige Nutzung haben, sind daher aus unserer Sicht höher zu bewerten.“**

Der Stellenwert des Fahrrades soll verbessert und gestärkt werden. Wir wollen, dass Radfahren bei uns im Land mehr ist, als nur ein Fortbewegungsmittel das von Touristinnen und Touristen genutzt wird. Das Fahrrad soll künftig zu einem täglichen Fortbewegungsmittel werden und wir wollen den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad erleichtern. Der tägliche Individualverkehr im innerstädtischen Bereich muss umweltschonender werden und das erreichen wir nur, wenn das Fahrrad zu einem festen Bestandteil in eben diesem innerstädtischen Verkehr wird.
Mit dem gestiegenen Absatz von E-bikes in den letzten Jahren, hat sich auch das Fahrverhalten der Radfahrer geändert. Elektrisch unterstütze Fahrräder bieten ihren Nutzern und Nutzerinnen komplett neue Möglichkeiten und damit hat das Fahrrad – speziell das E-bike – einen neuen Stellenwert als Verkehrsmittel erlangt. Das Begrüßen wir als SSW durchaus, aber wir wissen auch, dass damit neue Nutzungsansprüche einhergehen. Das heißt, Radfahrer und Radfahrerinnen wollen eine vernünftig ausgebaute Infrastruktur und Sicherheit auf dem Radweg. Wenn wir den Individualverkehr mit Verbrennern senken wollen, aus Gründen das Klimaschutzes und um den Innerstädtischen Verkehr zu entlasten, dann müssen wir auf der anderen Seite auch liefern. Aber genau daran hapert es noch.
Der SSW hat bereits seit Jahren in seinen Haushaltsanträgen mehr Mittel gefordert für die Mittelstädte und größeren Städte, um gerade dort die Fahrradinfrastruktur zu verbessern. Wir als SSW wollten gerade diesen Städten zielgerichtet Mittel zur Verfügung stellen, damit sie ihre Fahrradinfrastruktur verbessern können, um den Umstieg aufs Fahrrad zu erleichtern und um Bike-and-Ride-Möglichkeiten zu ermöglichen. Leider fanden unsere Anträge keine Mehrheit. Wir hätten also zumindest dort, schon mal weiter sein können. Das sei an dieser Stelle einmal gesagt.
Mit der vorgelegten Radstrategie 2030 soll Schleswig-Holstein nun den großen Wurf landen. Auf dieser Grundlage soll ein landesweites Radwegenetz fortgeschrieben und weiterentwickelt werden. Das begrüßen wir als SSW ausdrücklich. Der dafür benötigte Investitionsplan für die Sanierung oder den Neubau von Radwegen, soll dann an bestimmten Kriterien aufgestellt werden. Soll heißen: es richtet sich nach Dringlichkeit, Qualitätsstandards sowie dem Nutzen der unterschiedlichen Strecken. Und dringliche Radwege sollen durch besondere Maßnahmen schnellstmöglich ertüchtigt werden, so ist es dem Antrag zu entnehmen. Profiteure dieses Investitionsplanes sind demnach die kreisfreien Städte, die Kreise sowie die Gemeinden. Soweit so gut.
An dieser Stelle möchte ich gleich auf zwei Aspekte hinweisen. Natürlich wollen auch wir, dass der Fahrradtourismus hier im Land wieder besser wird. Aber für uns steht der alltägliche Radverkehr stärker im Fokus. Es sind die Fahrradwege die zur Arbeit oder zur Schule führen, die vorrangig saniert, ausgebaut oder neu gebaut werden müssen. Radwege, die Potential für eine ganzjährige Nutzung haben, sind daher aus unserer Sicht höher zu bewerten. Ebenso muss bei der Betrachtung der Radwege auf eine regionale Ausgewogenheit geachtet werden. Auch im Norden des Landes gibt es Menschen, die mit dem Rad zur Arbeit oder zur Schule fahren möchten.
Mit dem jüngst vom Bundesverkehrsminister vorgestellten Nationalen Radverkehrsplan sehen wir ein weiteres Instrument, um auch unsere Projekte im Land zu fördern. So hat Minister Scheuer angekündigt, dass der Bund bis zum Jahr 2023 fast 1,5 Milliarden Euro in den Radverkehr investieren will.
Daher kann ich nur raten, dass wir unsere Pläne für Ausbau, Sanierung oder Neubau fertig in den Schubladen haben, damit Schleswig-Holstein hiervon unmittelbar profitieren kann. Daher muss die Zusammenarbeit auch mit der kommunalen Familie zügig in Gang gehen und wir hoffen, dass im Ministerium genügend Planer sind, um die verschiedenen Konzepte umsetzen zu können.
Wir wollen ein Radwegenetz das sicher, tauglich und lückenlos ist, denn nur so wird es gelingen die Menschen noch mehr für das Fahrrad zu begeistern. Für den Klimaschutz und für die eigene Fitness.

## Idyllische Orte und imposante Naturlandschaften

Ein unvergessliches Erlebnis ist der 410 Kilometer lange Alpe Adria Radweg. Von der [*Mozartstadt Salzburg*](https://www.salzburg.info/de) ausgehend fährt man in einer Woche mitten durch den Nationalpark Hohe Tauern in den sonnigen Süden nach Kärnten und über die Grenzen Österreichs nach Italien bis an das Adriatische Meer.

Als Wegbegleiter fungieren alpine Landschaften, beschauliche Ortschaften und jede Menge Sehenswürdigkeiten. Als Wegbereiter dienen mehr als 20 Tunnel, die eine Alpenüberquerung zu einem Unterfangen mit überschaubarem Kräfteaufwand machen.

Bestehende Radwege miteinander zu verbinden und neue Abschnitte wie bei Werfen im SalzburgerLand oder im kärntnerischen Arnoldstein zu schaffen, brachte den Durchbruch: Die Alpen als Sehnsuchtsort voller Herrlichkeit können nunmehr auch von Radfahrern entdeckt werden, die den Kraftakt auf steilen Passstraßen scheuen.

Im SalzburgerLand folgt der Alpe Adria Radweg bestehenden Radwegen entlang der Salzach und der Gasteiner Ache, in Kärnten entlang der Möll, Drau und Gail bis an die Grenze nach Italien. Unweit des Radweges befinden sich namhafte Seen wie der [Millstättersee](https://www.kaernten.at/reiseziele/winter/region-millstaetter-see/), [Faakersee oder Ossiachersee](https://www.kaernten.at/reiseziele/winter/region-villach-faaker-see-ossiacher-see/). Ein Seitensprung dorthin lohnt sich allemal. Auf italienischer Seite führt die Route ab Tarvis auf die für viele Radfahrer schönste Radstrecke Europas – und zwar auf die aufgelassene Trasse der alten K+K-Bahn – und schließlich über Udine bis nach Grado an das Adriatische Meer.

Der Alpe-Adria-Radweg ist aber nicht nur ein perfektes Beispiel für die gute Zusammenarbeit der drei Länder Salzburg, Kärnten und Friaul Julisch Venetien. Er gilt auch als praktisches Beispiel dafür, wie man Kultur und Kulinarik dreier Länder binnen nur weniger Tage kennenlernen kann: Heute [Salzburger Nockerl](https://www.salzburg.info/de/b2b/gallery/salzburger-nockerl_image-280752), am nächsten Tag [Kärntner Alpen-Adria-Küche](http://www.genusslust.info/typisch-kaerntnerisch/) und zum Abschluss  italienische Köstlichkeiten in einer Trattoria in Tarvis, Udine oder Grado.

Über den Heimtransport von Grado zurück nach Kärnten und Salzburg muss man sich keine großen Sorgen machen. Der Alpe Adria Radweg verläuft fast durchgehend entlang der Bahnlinie. So können bei Bedarf diverse Abschnitte jederzeit mit der Bahn zurückgelegt werden. Ein besonderes Service für alle Radfahrer bietet der sogenannte „Micotra-Zug“, welcher die Städte Udine und Villach mit eigenem Radwaggon verbindet.

<https://www.dstgb.de/aktuelles/2021/mehr-mut-beim-radwege-ausbau/>

Mehr Mut beim Radwege-Ausbau

Pünktlich zum Nationalen Radverkehrskongress 2021 stellen der Fahrradclub ADFC und der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) die gemeinsame Publikation „Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden“ vor. Durch Tipps für die Planung und viele Best-Practice-Beispiele wollen ADFC und Gemeindebund großen und kleinen Kommunen dabei helfen, schnell umsetzbare und praxistaugliche Lösungen für gute Radinfrastruktur zu finden.

27. April 2021

Dr. Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebunds sagt: „Radverkehrsförderung ist aktive Klimaschutzpolitik und bedeutet keinen Verzicht, sondern ein Mehr an Lebensqualität für uns alle! Es kommt darauf an, die Kommunen klimafreundlich umzubauen. Der Radverkehr kann hierbei ein Treiber sein. Viele Kommunen gehen diesen Weg seit Jahren, haben Radverkehrsbeauftragte eingestellt und fördern den Radverkehr aktiv durch den Bau moderner Radwegnetze, sicherer Abstellanlagen und einen besseren Übergang auf den ÖPNV und SPNV. Mit den zusätzlichen Mitteln für die Radverkehrsförderung besteht die Chance, eine Trendwende für den Radverkehr in allen Kommunen zu schaffen. Dieses Momentum gilt es nun zu nutzen.“

ADFC-Bundesvorstand Verkehr Ludger Koopmann sagt: „Bisher scheiterte die Umsetzung vieler Radwege-Pläne auch am Geld – damit ist jetzt Schluss. Erstmalig finanziert das Bundesverkehrsministerium auch kommunale Radinfrastruktur und legt dabei großen Wert auf Qualität. Denn nur, wenn Radwegenetze sicher, komfortabel und lückenlos sind, werden viel mehr Menschen als bisher das Fahrrad für ihre alltäglichen Wege benutzen. Die Kommune selbst profitiert davon durch mehr Lebensqualität und einen entspannteren Verkehr. Mit unserer Broschüre wollen wir zeigen, dass der fahrradfreundliche Umbau nicht Jahrzehnte dauern muss – und wir wollen Mut machen, den Ausbau der Radwegenetze jetzt wirklich kraftvoll anzugehen.“

## Schnell umsetzbare Lösungen sind gefragt

Im Fokus der Dokumentation stehen viele Infrastrukturlösungen, die relativ schnell umsetzbar sind – wie Fahrradstraßen, Modale Filter zur Beruhigung von Wohnquartieren und die vielzitierten „Protected Bikelanes“. Wegen des relativ kurzen Planungsvorlaufs eignen sie sich besonders gut für eine Förderung des Bundes mit dem bis 2023 laufenden „Sonderprogramm Stadt und Land“, so das Autor:innenteam.

## Sichere Kreuzungen, Radschnellwege, Fahrradparken – und Kampagnen

Aber auch komplexere Lösungen werden vorgestellt: Radschnellwege für Pendler:innen, Wegweisungs-Systeme für den Radverkehr, Lösungen für das Fahrradparken sowie international erprobte Methoden zur Schaffung sicherer Kreuzungen. Neben der Infrastruktur zeigt die Publikation weitere Möglichkeiten auf, wie Kommunen den Radverkehr vor Ort bewerben und erleichtern können. Kampagnen wie „Stadtradeln“ oder der „ADFC-Fahrradklima-Test“ werden ebenso dargestellt, wie Bikesharing-Systeme und Service-Stationen.

## Know how für Planung, Bau und Finanzierung

Ein umfangreicher Wissensteil rundet die Dokumentation von ADFC und Gemeindebund ab. Kommunen finden hier Hinweise zu technischen Regelwerken, Musterlösungen verschiedener Bundesländer sowie Fortbildungs- und Vernetzungsangeboten. Ausführlich werden auch Modelle der Bürgerbeteiligung sowie die Förderprogramme von Bund und Ländern vorgestellt.

Hinweise an Redaktionen: Die Titelgrafik der Dokumentation sowie weitere Themenfotos und finden Sie in unserem Pressebereich. Die Dokumentation „Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden“ gibt es ab dem 27. April 2021 zum Gratis-Download auf der Website des Gemeindebundes.