



ADFC-FORDERUNGEN ZUR LANDTAGSWAHL SCHLESWIG- HOLSTEIN 2022



ADFC-FORDERUNGEN ZUR LANDTAGSWAHL SCHLESWIG-HOLSTEIN 2022, STAND AUGUST 2021

1. DAS ERWARTEN WIR VON DER ZUKÜNFTIGEN LANDESREGIERUNG

- Mit der Radstrategie 2030 hat das Land Schleswig-Holstein sich ambitionierte Ziele gesetzt: Ein Radverkehrsanteil von 30 % in 2030 bedeutet, dass wir in Schleswig-Holstein mit den europäischen Spitzenreitern im Radverkehr, unseren Nachbarländern Dänemark und den Niederlanden gleichauf sind. Die Umsetzung der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 gehen Landesregierung und Landtag in der Landtagsperiode 2022-2027 ambitioniert an. **Das Land, die Kreise, Städte und Gemeinden werden mit den notwendigen personellen und finanziellen Mitteln ausgestattet.**
- Bis 2027 werden die drei Hauptziele der Radstrategie 2030 mit großem Engagement und umfangreichen Mitteln umgesetzt. Der Modal Split-Anteils des Radverkehrs nähert sich bereits den 30 Prozent an, die Unfallzahlen sind drastisch gesunken und Schleswig-Holstein befindet sich bereits unter den TOP 3-Ländern im Radtourismus.
- Der Runde Tisch Radverkehr aus Vertreter*innen von Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft, der die Umsetzung der Radstrategie 2030 begleitet, erhält formalen Charakter. Die beschlossenen Empfehlungen müssen vom Ministerium in den Planungen prioritär berücksichtigt und bei Nicht-Umsetzung begründet werden.
- In den Jahren **2024, 2026 und 2028 erfolgen kritische Evaluationen** der getätigten und geplanten Maßnahmen der Radstrategie 2030. Ein jährliches Monitoring über wichtige Kennwerte sowie Umsetzungsberichte beim Runden Tisch Radverkehr sind Grundlage für mögliche Nachjustierungen.
- **Die Landesregierung erarbeitet bis spätestens Ende 2023 ein Landesmobilitätswendegesetz** und legt es dem Land zur Abstimmung vor. Das Gesetz regelt die Stärkung und Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbunds - Radfahren, zu Fuß gehen und den Öffentlichen Verkehr. Das Gesetz bildet den Rahmen für den Ausbau von attraktiven Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, um die Mobilität in Schleswig-Holstein bis 2030 umwelt- und sozialverträglich, klimaneutral, verkehrssicher und durchgängig barrierefrei zu gestalten.
- Die **Steigerung des Radverkehrsanteils geht nicht zu Lasten des Umweltverbundes** aus Öffentlichen Personennahverkehr und Fußverkehr.
- Die neue **(Rad-)Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt die Bedürfnisse aller Menschen, die gerne Radfahren oder sich vorstellen können, dies zu tun.** Sie bietet Radfahrer*innen unterschiedlichen Tempos die Möglichkeit, sich sicher ohne Gefahr zu begegnen. Radwege bieten ausreichend Platz zum sicheren Überholen von Transport- und Lastenrädern sowie Pedelecs und eRollern.

2. RADVERKEHRSMOBILITÄT – SICHERES RADFAHREN AUF GUTEN RADWEGEN BIS 2027

- Bis 2027 gibt es in Schleswig-Holstein ein **lückenloses Radverkehrsnetz**. Dazu unterstützt das Land die Kreise/Kreisfreien Städte und Kommunen, ihre Aufgaben an der Netzplanung zu erfüllen.
- Das Land muss mit dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr die Radwege an Landes- und Bundesstraßen eigenständig sanieren und ausbauen.
- Das landesweite Radverkehrsnetz muss so schnell wie möglich, aber spätestens bis Ende 2022 fortgeschrieben und mit Landesmitteln umgesetzt werden.
- Radverkehr ist als wichtiger Bestandteil der Mobilitätswende anerkannt. Das muss sich auch in den neuen Regionalplänen als Grundlage für Bauleit- und Bebauungspläne wiederfinden. **Baugenehmigungen dürfen nur erteilt werden, wenn ausreichend Fahrradstellplätze vorgesehen werden.**
- **Öffentlicher Raum darf kein kostenfreier Parkraum sein.** Mit Parkplätzen nimmt der PKW-Verkehr wertvollen öffentlichen Raum in Anspruch, oftmals ohne dass dieses etwas

kostet. Das muss sich ändern. Wenn der Raum als Parkplatz genutzt wird, muss dieser auch etwas kosten. Alle Kommunen ab 5.000 Einwohner*innen werden verpflichtet, ein **flächendeckendes Parkraumbewirtschaftungskonzept** zu erarbeiten und bis spätestens 2027 umzusetzen. Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung müssen in Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes investiert werden.

- Das Land wird das achte **Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes in Landesgesetzgebung übernehmen** und den Kommunen vorschreiben, die auszustellenden Parkausweise für Bewohner*innen am wirtschaftlichen Nutzen der Fläche zu bemessen. Damit werden die Preise für Bewohner*innen-Parkausweise an die realen Kosten angepasst und die Kommunen erhalten einen Anreiz, dafür weitreichendere Flächen auszuweisen.
- **Rückbau von mindestens 50 Prozent der Parkplätze** bis 2027 in Kommunen ab 5.000 Einwohner*innen. Die freiwerdenden Flächen müssen den Menschen zurückgegeben werden zur Errichtung von Radwegen und Fahrradabstellanlagen, sowie für Grünflächen und Bäume und zur Naherholung.
- **Falschparker*innen gefährden Menschenleben**, wenn diese auf Fahrrad- oder Rettungswegen parken oder Sichtwege blockieren. Die Polizei wird in Abstimmung mit den lokalen Ordnungsbehörden dieses Vergehen konsequent verfolgen und konsequent abschleppen. Darüber hinaus werden die Ordnungsbehörden personell so aufgestockt und instruiert, dass sie diese Aufgabe auch eigenständig umsetzen können.

3. RADVERKEHRSFINANZIERUNG – EINFACH, VERKNÜPFT, AUSKÖMMLICH FINANZIEREN

- Förderung von Radverkehr ist Klimaschutz. Deshalb werden Investitionen in den Klimaschutz und den **Radverkehr zur Pflichtaufgabe der Kommunen**.
- **110 Millionen** jährlich werden für ein **Impuls-Programm für Radwege** bereitgestellt, um die notwendigen investiven wie auch nicht-investiven Mittel für die Radverkehrsförderung im Land zur Verfügung zu haben.
- Das Land Schleswig-Holstein wird den Kreisen und Kommunen **Fördermittel bereitstellen**, um **neue Planstellen für Radverkehrsplaner*innen** zu schaffen und diese auskömmlich zu finanzieren.
- Zukünftige **Förderprogramme des Landes für die Radverkehrsförderung werden kommunalfreundlich gestalten**. So wird der Eigenanteil der Kommunen weitestgehend reduziert, um einen Anreiz zur Planung und Beantragung von Förderprojekten im gesamten Land zu schaffen. Bei bereits laufenden Landesförderprojekten wird geprüft, ob der Eigenanteil der Kommunen reduziert werden kann. Eigenanteile an geförderten Radverkehrsmaßnahmen in den kommunalen Haushalten gelten nicht als Kredite. Nur darüber werden Fehlbedarfskommunen in der Lage sein, den Radverkehr zu fördern.
- Die **Verwaltungsvorschriften von Bundesförderprogrammen** werden, wenn möglich, mit einem einfachen Antragsverfahren umgesetzt. Wo möglich, wird eine Kombinierbarkeit von Förderprojekten durch das Land ermöglicht. Auch wird das Land sich an den Eigenanteilen der Kommunen beteiligen.

4. ÖFFENTLICHE VERWALTUNGEN FÜR DIE RADVERKEHRSFÖRDERUNG GEWINNEN UND QUALIFIZIEREN – WEITERE AKTEURE UND EXTERNES KNOWHOW EINBINDEN

- **Das Land geht mit gutem Beispiel voran**. In der neuen Regierung wird **ein Ministerium für Mobilität und Verkehr** geschaffen. In diesem gibt es eine eigene Staatssekretär*in für nachhaltige Mobilität. Darüber hinaus wird eine Abteilung für Mobilität geschaffen mit

einem Fachbereich für den Radverkehr. Die Anzahl der Mitarbeiter*innen wird im Vergleich zum aktuellen Stand mindestens verdoppelt.

- Der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr wird umgewandelt in einen **Landesbetrieb für Mobilität**. Die Stellen für die Radverkehrsförderung und –Planung werden gegenüber dem aktuellen Stand bis 2024 verdoppelt.
- Das Land fördert das Radfahren bei den Mitarbeiter*innen der Landeseinrichtungen durch entsprechende Maßnahmen. Es wird darauf hingearbeitet, schnellstmöglich die Einigung zur Anschaffung von **Jobrädern** auch für Landesbedienstete zu ermöglichen.
- Darüber hinaus unterstützt das Ministerium für Mobilität und Verkehr die anderen Ministerien und nachgeordneten Behörden darin, bestmögliche Bedingungen für fahrradfahrende Mitarbeiter*innen zu schaffen.
Bei Institutionen, die keine Mobilitätsbeauftragten haben, unterstützt das Ministerium bei der Planung und Umsetzung von Fördermaßnahmen – bspw. werden u.a. die Anschaffung und Installation von guten und sicheren Fahrradabstellanlagen zentral koordiniert, und Fortbildungsmaßnahmen angeboten.
- Bis spätestens 2027 werden alle Ministerien als **Fahrradfreundlicher Arbeitgeber** zertifiziert. Weiterhin fördert das Land mit einer gesonderten Richtlinie weitere Arbeitgeber - öffentliche wie auch private - darin, fahrradfreundlicher zu werden und übernimmt für die ersten 100 Zertifizierungen im Land die Audit-Kosten.
- In jedem Kreis/Kreisfreier Stadt gibt es **mindestens eine Vollzeit-Radverkehrsplaner*in** zur strukturierten Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes. Das Land unterstützt die Kreise und Kreisfreien Städte darin, die Stellen auskömmlich zu finanzieren und ein Radverkehrskonzept erarbeiten zu lassen, wo dieses noch nicht vorliegt.
- Die Planung von Radverkehrsmaßnahmen auf allen Ebenen wird bei Bedarf auch an externe Dienstleister*innen über eine Ausschreibung vergeben. Dafür schafft das Land die entsprechenden formalen und finanziellen Voraussetzungen.
- Das Land unterstützt die Kreise und Kreisfreien Städten darin, mindestens einmal im Jahr eine **Begutachtung der Radwege/-Verkehrsstrukturen** per Rad durch die Kommunen durchzuführen.
- **Radverkehrsbeauftragte in den Kommunen ab 10.000 Einwohner*innen** müssen hauptamtlich mit mindestens 50 Prozent als Teilzeitstelle tätig sein. Das Land unterstützt die Kommunen bei der Finanzierung dieser Stellen.
- **Kommunale Fortbildung zum Thema Radverkehr** wird verpflichtend. Kommunen, Kreise und Kreisfreie Städte werden verpflichtet, Anreize für Verwaltungsmitarbeiter*innen zu schaffen, sich im Bereich Radverkehrsplanung und –Förderung fortbilden zu lassen.
- In jedem Kreis/Kreisfreier Stadt wird ein Fachgremium „**Runder Tisch Radverkehr**“ aus Politik, Verwaltung und Fachöffentlichkeit mit Beteiligung des ADFC eingerichtet, der mindestens zwei Mal im Jahr zusammentritt und als formales Gremium konstituiert ist. In dem zuständigen Ausschuss bzw. der Gemeindeversammlung erhält der Runde Tisch Antragsrecht.

5. MOBILITÄTSBILDUNG – VON DER KITA BIS ZUR RENTE

- Radfahren als Teil der **Mobilitätsbildung für das Radfahren zieht sich durch alle Alters- und Klassenstufen** und muss finanziell abgesichert sein. Zusätzlich zu den „Fahrradführerschein“ werden ergänzende Bildungsangebote unterstützt. Dazu werden neben der Polizei Akteure wie Radsportclubs, ADFC und Sportvereine zu Gesprächen eingeladen, um einen Aktionsplan „Sicheres Radfahren in jedem Alter“ zu erarbeiten. Für die Umsetzung des Aktionsplans werden ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt.
- Viele Menschen entdecken das Fahrrad wieder oder neu für sich. Auch fahren mehr Menschen mit einem Pedelec. Damit diese Menschen sicher am Straßenverkehr

teilnehmen können, wird das Angebot an entsprechenden **Fahrradkursen** ausgeweitet. In jedem Kreis gibt es mindestens ein Angebot.

- Lebenslanges Lernen hört auch im Arbeitsalltag nicht auf. Das Land benötigt ausgebildetes Fachpersonal für die Radverkehrsplanung auf allen Ebenen. Doch werden keine Fachplaner*innen in Schleswig-Holstein ausgebildet. Das soll sich ändern. In Schleswig-Holstein soll ein eigener **Studiengang Radverkehrsplaner*in** an einer Hochschule eingerichtet werden.
- Um die Zeit zu überbrücken, bis die ersten Absolvent*innen ihr Studium abgeschlossen haben, schafft das Land die Möglichkeit, sich in Schleswig-Holstein **berufsbegleitend zur Radverkehrsplaner*in fortbilden** zu lassen. Darüber hinaus erhalten die Arbeitgeber*innen Anreize, diese Fortbildungen zu unterstützen und zu fördern.

6. FAHRRAD UND ÖPNV – GEMEINSAM FÜR DIE MOBILITÄTSWENDE

- Nur wer sein Fahrrad sicher parken kann, nutzt dieses gerne und oft. Deshalb wird ein Förderprojekt aufgelegt, das es allen Kommunen ab 5.000 Einwohner*innen ermöglicht, ein hochwertiges, sicheres **Fahrradparken bis 2024** zu bauen.
- Gute Fahrradstellplätze in ausreichender Anzahl an Bahnhöfen und Haltestellen sind ein wichtiger Bestandteil der Verknüpfung zwischen Radverkehr und öffentlichem Verkehr. An allen Bushaltestellen sollen mindestens 2 Fahrradstellplätze zur Verfügung gestellt werden, an jedem Bahnhofpunkt mindestens fünf sichere und überdachte Fahrradabstellanlagen.
- **ÖPNV-Tarife fahrradfreundlich umgestalten.** In einem ersten Schritt sollte die kostenfreie Fahrradmitnahme für Inhaber*innen einer Zeitkarte mit Gültigkeitsbereich in SH eingeführt werden. Ebenfalls kurzfristig sollten die Tarifbestimmungen (insbesondere für kurze Strecken) dahingehend ergänzt werden, dass als zusätzliche Alternative zur Fahrradtageskarte auch die Fahrradmitnahme mit einem Kinderfahrschein für die gewählte Strecke erlaubt ist.
- **ÖPNV-Anschlüsse schaffen!** Um die Mobilitätswende mit dem ÖPNV und Fahrrad auch in ländlichen Regionen zu schaffen, muss das ÖPNV-Angebot massiv ausgebaut werden. Von jedem Ort darf die nächste ÖPNV-Haltestelle maximal fünf Kilometer entfernt sein. Unverzichtbare Voraussetzung ist, dass diese Strecke sicher, angstfrei und komfortabel mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann.

7. KONTAKT FÜR DEN AUSTAUSCH

Für den Austausch zu unserem Forderungskatalog stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Kommen Sie bitte einfach auf uns zu!

Thomas Möller

Landesvorsitzender ADFC Schleswig-Holstein e.V.

E-Mail: thomas.moeller@adfc-sh.de

Tel.: +49 1511 69 69 326

Jan Voß

Landesgeschäftsführer ADFC Schleswig-Holstein e.V.

E-Mail: jan.voss@adfc-sh.de

Tel.: 0431/670 750 33