



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

### **Radverkehrsförderung 2015**

1. Der Haushaltsplan 2015 ermächtigt die Landesregierung erstmals, 70.000 Euro für einen "Verein fahrradfreundliche Kommunen" aufzuwenden. Wofür genau plant die Landesregierung diese Mittel zu verwenden und welche Schritte sind dazu wann geplant (Zeitplan)?

Antwort:

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (MWAVT) wird bezüglich der Gründung eines solchen Vereins das Gespräch mit den kommunalen Landesverbänden suchen.

- 
2. Der Haushaltsplan 2015 ermächtigt die Landesregierung erstmals, Zuweisungen an Gemeinden und Gemeindeverbände zur Förderung innovativer Fahrradinfrastruktur wie Ladestationen für elektrisch unterstützte Räder, Abstellmöglichkeiten und weitere Bike&Ride-Angebote in Höhe von 1 Mio. Euro vorzunehmen. Welches Verfahren und welche Zweckbestimmung sind für diese Zuweisungen geplant und welcher Zeitplan besteht zur Umsetzung?

Antwort:

Mit den zusätzlichen Finanzmitteln plant das MWAVT, die Verbesserung und den Ausbau von Bike+Ride-Anlagen voranzutreiben, um zusätzliche Anreize für Kommunen zu schaffen.

Konkret sind folgende Maßnahmen angedacht:

- Überprüfung der Förderhöchstsätze für einfache Fahrradabstellplätze,
- Verzicht auf absolute Förderhöchstsätze bei höherwertigen Anlagen (Ladestationen, Überdachungen, verschließbare Fahrradkäfige, Fahrradstationen, Aufpumpstationen),
- Erhöhung der Förderquoten,
- Modellhafte Förderung der Planungskosten der Gemeinden und Gemeindeverbände,
- Verstärkte Förderung von Modellprojekten.

3. Ist die Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte aus diesem oder einem anderen Titel förderfähig?

Antwort:

In Anlehnung an das Landesweite Radverkehrsnetz (LRVN) erstellen auch Kommunen als Grundlage für eine strategische Radverkehrsplanung vermehrt eigene verdichtende Netzkonzepte, aus denen sich die Bedarfsnachweise für Radverkehrsmaßnahmen ableiten lassen.

Aufgrund der investiven Ausrichtung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG-SH) ist der Einsatz von Fördermitteln für solche konzeptionellen Planungen nach diesem Gesetz nicht möglich.

Auch das mit ELER-Mitteln kofinanzierte Landesprogramm ländlicher Raum 2014 – 2020 in Schleswig-Holstein bietet keine unmittelbare Möglichkeit für das Land, Radverkehrskonzepte zu fördern. Allerdings bietet der thematisch weitgehende offene Leader-Ansatz lokalen Akteuren die Möglichkeit, entsprechende Initiativen zu entwickeln und zu finanzieren. Da es sich bei Leader um einen ausschließlichen Bottom-up-Ansatz handelt, obliegt die Entscheidung hierüber nicht dem Land, sondern kann ausschließlich von den AktivRegionen selbst getroffen werden.

4. Will die Landesregierung ein konkretes Ziel zur Steigerung des Radverkehrsanteils beziffern und ihre Maßnahmen und Fördermittelentscheidungen unter diesem Gesichtspunkt fortlaufend evaluieren?
5. Plant die Landesregierung eine aktualisierte flächendeckende Radverkehrsnetzplanung mit Problemanalysen und Prioritätensetzung hinsichtlich konkreter Maßnahmen?
6. Soll diese Planung als verbindlicher und abschließender Maßstab für die Finanzierung außerörtlicher Radwegebau- und unterhaltungsmaßnahmen herangezogen werden?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 bis 6 gemeinsam beantwortet:

Um den Radverkehr für alle Zielgruppen - Schul- und Alltagsradverkehr sowie Freizeitradverkehr - mit hoher Effizienz weiter zu fördern, hat das Land Schleswig-Holstein das LRVN entwickelt. Hierbei stellt das LRVN nicht auf heutige Nutzerzahlen ab, sondern auf Radverkehrspotenziale. Das LRVN bildet die Grundlage

für den Radwegebau sowohl an Bundes- und Landesstraßen als auch für die Förderung kommunaler Radwegebauvorhaben.

Das bestehende LRVN stammt aus dem Jahr 2004 und wurde im Jahr 2008 fortgeschrieben. Eine neuerliche Überprüfung und Aktualisierung des LRVN wird noch innerhalb dieser Legislaturperiode erfolgen. Schwerpunkt wird hierbei der Schulradverkehr sein, da die Fortschreibung im Jahr 2008 gezeigt hat, dass der Änderungsbedarf im Freizeit- und Alltagsradverkehr sehr gering ist und im Einzelfall auch unabhängig von einer turnusmäßigen Fortschreibung erfolgen kann.

Im Übrigen wird die Landesregierung kein konkretes Ziel zur Steigerung des Radverkehrs beziffern.

7. Sollen die Kriterien für die finanzielle Förderung des Neu- und Ausbaus von Radwegen neu gefasst werden?

Antwort:

Es ist nicht beabsichtigt, die im GVFG-SH verankerten Kriterien für die Projektförderung zu ändern. Damit bleibt für den Radwegebau ein qualifizierter Bedarfsnachweis mit Darlegung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und der bestehenden Nutzerpotentiale zwingende Voraussetzung für die Bereitstellung von Fördermitteln nach diesem Gesetz.

8. Will die Landesregierung konkrete landesweite Vorgaben für Anzahl und Qualitätsstandards von Fahrradabstellanlagen vor Gebäuden nach dem Vorbild Berlins, Bremens, Nordrhein-Westfalens und des früheren schleswig-holsteinischen Stellplatzerlasses schaffen?

Antwort:

Nein.

9. Will die Landesregierung die Förderung von Bahnhofsumbauten künftig an die Schaffung ausreichender Bike+Ride-Anlagen koppeln?

Antwort:

Nein.