

A3 Vernetzt unterwegs: Radverkehr systematisch ausbauen und koordinieren

Antragsteller*innen: Lukas Unger (KV Pinneberg)
Jan Mackenthun (KV Pinneberg)
Mathias Schmitz (KV Pinneberg)

Tagesordnungspunkt: 5.1. Sachanträge

Antragstext

1 Ziel ist es, den Radverkehr im Kreis Pinneberg systematisch zu stärken, besser
2 zu vernetzen und eine attraktive, sichere und klimafreundliche Mobilität für
3 alle Menschen zu ermöglichen. Dazu wird beschlossen:

4 Kreisebene

- 5 1. RadRoutePlus umsetzen
6 Der Kreis Pinneberg setzt sich für die zügige Planung und Umsetzung der
7 RadRoutePlus von der Hamburger Landesgrenze bis Elmshorn ein. Diese soll
8 als erste hochwertige Radverkehrsachse in der Metropolregion Hamburg im
9 Kreis Pinneberg entstehen. Ziel ist es, eine leistungsfähige, sichere und
10 durchgängige Verbindung für den Alltagsradverkehr zu schaffen.
- 11 2. Radverkehrskoordination einrichten
12 Der Kreis Pinneberg richtet eine Stelle für eine Radverkehrskoordination
13 ein, die über das Landesförderprogramm "Ab aufs Rad" finanziert werden
14 kann. Ziel ist es, das bestehende Radverkehrskonzept weiterzuentwickeln,
15 kommunale Strukturen zu vernetzen und den Aufbau eines übergreifenden
16 Radwegenetzes im Kreis voranzubringen.
- 17 3. Interkommunale Zusammenarbeit stärken
18 Zur Stärkung des kommunalen Austauschs wird eine AG Radverkehr im
19 Kreisverband von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegründet. Gleichzeitig wird die
20 Kreisverwaltung beauftragt, interkommunale Abstimmungsprozesse zur
21 Radverkehrsplanung institutionell zu etablieren. Ziel ist es, Synergien
22 zwischen den Kommunen zu nutzen und ein schlüssiges Radwegenetz für den
23 gesamten Kreis zu entwickeln.

24 Landesebene

25 Ziel ist es, die rechtlichen und institutionellen Grundlagen für eine
26 nachhaltige Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein und der Metropolregion
27 Hamburg zu schaffen. Dazu wird beschlossen:

- 28 4. Radwege im Straßen- und Wegegesetz verankern
29 Das Land Schleswig-Holstein soll Radwege systematisch in das Straßen- und
30 Wegegesetz (StrWG) aufnehmen. Ziel ist es, Radwege rechtlich den Straßen
31 gleichzustellen, klare Zuständigkeitsebenen (Gemeinden, Kreise, Land) zu
32 definieren und Radwege auch unabhängig von Straßenkörpern planungsfähig zu

33 machen. Beispielhaft kann die Umsetzung des Niedersächsischen
34 Straßengesetzes dienen.

35 5. Institution für länderübergreifende Radwegeplanung schaffen
36 Schleswig-Holstein setzt sich gemeinsam mit Hamburg, Niedersachsen und
37 Mecklenburg-Vorpommern für den Aufbau einer länderübergreifenden
38 Institution in der Metropolregion Hamburg ein. Ziel ist es, Planung, Bau
39 und Finanzierung eines übergeordneten Radwegenetzes länderübergreifend zu
40 koordinieren.

41 Im Hinblick auf den Landesparteitag wird der Kreisvorstand befähigt, in
42 Absprache mit den Antragstellenden, den Antrag zu modifizieren und auf dem
43 Landesparteitag einzubringen.

Begründung

Der Radverkehr ist ein zentrales Element der Mobilitätswende: Er ist klimafreundlich, kostengünstig, gesundheitsfördernd und platzsparend. Um mehr Menschen vom Auto auf das Fahrrad zu bringen, braucht es jedoch sichere, durchgängige und attraktive Radverkehrsnetze. Mit diesem Antrag wollen wir auf Kreis- und Landesebene die strukturellen Voraussetzungen dafür schaffen.

Kreisebene

1. RadRoutePlus

Die geplante RadRoutePlus von der Hamburger Landesgrenze bis Elmshorn ist ein Leuchtturmprojekt für den Kreis Pinneberg. Sie kann als erste dieser Art in der Metropolregion Hamburg einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Hochwertige Radschnellverbindungen sind nachweislich ein Erfolgsmodell:

- In Nordrhein-Westfalen zeigen Radschnellwege wie der RS1, dass sie Pendelverkehre deutlich verlagern können.
- In Hamburg tragen die Velorouten zur Stärkung des Radverkehrsanteils bei.
- Die RadRoutePlus kann Pendler:innen aus dem Kreis eine echte Alternative zum Auto bieten.

Grüne Politik hat bereits erreicht, dass die Planungen fortgeführt werden. Jetzt gilt es, die Umsetzung voranzubringen und dafür zu sorgen, dass Planung und Bau effizient gestaltet werden.

2. Radverkehrskoordination

Ein Radverkehrskonzept für den Kreis liegt bereits vor, doch seine Umsetzung erfordert eine koordinierende Stelle. Das Landesprogramm "Ab aufs Rad" bietet dafür die notwendige Förderung. Aufgaben der Koordination:

- Umsetzung und Fortschreibung des Radverkehrskonzepts.
- Abstimmung zwischen Kreis und Kommunen.
- Integration der RadRoutePlus als „Magistrale“ und Anbindung an kommunale Velonetze.
- Schnittstelle zum Landesradverkehrsplan Schleswig-Holsteins.

Erfahrungen aus anderen Kreisen (z. B. Rendsburg-Eckernförde, Stormarn) zeigen, dass eine Radverkehrskoordination die Qualität und Geschwindigkeit der Umsetzung deutlich steigert.

3. Interkommunale Zusammenarbeit

Radverkehr endet nicht an Gemeindegrenzen. Um Lücken zu vermeiden und durchgängige Verbindungen zu schaffen, braucht es eine enge Zusammenarbeit zwischen den Kommunen.

- Politisch: Mit einer AG Radverkehr im Kreisverband können grüne Fraktionen Erfahrungen und Strategien austauschen.
- Administrativ: Die Kreisverwaltung muss interkommunale Planungsprozesse fördern, z. B. durch regelmäßige Fachrunden.
- Praktischer Nutzen: Ein abgestimmtes Radwegenetz steigert die Attraktivität für Nutzer:innen und spart Kosten bei Planung und Bau.

Landesebene

4. Radwege im Straßen- und Wegegesetz

Das Straßen- und Wegegesetz Schleswig-Holsteins kennt bislang nur Straßen als rechtliche Kategorie. Radwege sind nicht systematisch verankert, was ihre Planung und Finanzierung erschwert.

- Vorbild Niedersachsen: Dort sind Radwege rechtlich den Straßen gleichgestellt, mit klaren Zuständigkeitsebenen.
- Vorteil: Planung auch außerhalb von Straßenkörpern möglich.
- Folge: mehr Rechtssicherheit, schnellere Planung, mehr Freiheiten, verlässliche Finanzierung.

Eine Aufnahme in das StrWG würde die Grundlage schaffen, Radverkehrsnetze auf Landes-, Kreis- und Gemeindeebene systematisch zu entwickeln und den Anteil des Radverkehrs am Modal Split deutlich zu steigern.

5. Institution für länderübergreifende Radwegeplanung

Die Metropolregion Hamburg umfasst vier Bundesländer – doch Radverkehr hört nicht an Landesgrenzen auf. Gerade Pendelstrecken machen eine durchgehende Planung zwingend notwendig.

- Vorbild Kopenhagen: Dort plant und koordiniert das Supercykelstier-Sekretariat Radschnellwege in der gesamten Region, unabhängig von Gemeindegrenzen. Das Modell hat europaweit Anerkennung gefunden.
- Nutzen für Hamburg/SH/NDS/MV:
 - Effiziente Nutzung von Fördermitteln.
 - Einheitliche Standards für Breite, Oberflächen, Beschilderung.
 - Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit und Marketing.
 - Stärkung des Radverkehrsanteils über Ländergrenzen hinweg.

Eine solche Institution würde den Radverkehr in der gesamten Metropolregion erheblich voranbringen und Schleswig-Holstein eine Vorreiterrolle sichern.