



Niederschrift

Wirtschaftsausschuss

19. Wahlperiode - 75. Sitzung

am Mittwoch, dem 12. Januar 2022, 10 Uhr,
als Videokonferenz

Anwesende Abgeordnete

Dr. Andreas Tietze (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Vorsitzender
Hartmut Hamerich (CDU)
Andreas Hein (CDU)
Klaus Jensen (CDU)
Lukas Kilian (CDU)
Thomas Hölck (SPD)
Kerstin Metzner (SPD)
Kai Vogel (SPD)
Joschka Knuth (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Christian Dirschauer (SSW)

Weitere Abgeordnete

Peer Knöfler (CDU)
Stephan Holowaty (FDP)
Volker Schnurrbusch (Zusammenschluss AfD)

Fehlende Abgeordnete

Kay Richert (FDP)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

Tagesordnung:	Seite
1. Fachgespräch zur Radinfrastruktur	4
Antrag der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Abgeordneten des SSW Umdruck 19/6894	
Thema Wurzelaufbrüche	5
Thema „Vision Zero“ / Sicherheit im Radverkehr	14
2. Bericht der Landesregierung über die Gespräche zwischen DB, dem Kreis Ostholstein und der Gemeinde Scharbeutz über die Bahntrassenführung im Bereich Scharbeutz	19
Antrag des Abg. Schnurrbusch (Zusammenschluss AfD) Umdruck 19/6837	
3. Umfang der Regulierungstätigkeit in Schleswig-Holstein	21
Bericht der Landesregierung Drucksache 19/3484	
4. Fünfter Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027 (LNVP bis 2027)	22
Bericht der Landesregierung Drucksache 19/3453	
5. Verschiedenes	23

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, eröffnet die als Videokonferenz durchgeführte Sitzung um 10 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

Der Vorsitzende weist bezüglich eines vor der Sitzung eingegangenen Antrags zur Tagesordnung des Abg. Schnurrbusch, Umdruck 19/6960 (LNG-Terminal Brunsbüttel), darauf hin, dass das Wirtschaftsministerium mitgeteilt habe, über das Thema nur vertraulich berichten zu können. Der Ausschuss nimmt in Aussicht, die vertrauliche Beratung in einer Sondersitzung am Rande des Januarplenums durchzuführen. - Abg. Schnurrbusch zeigt sich mit dem Vorgehen einverstanden.

Die Ausschussmitglieder billigen die Tagesordnung in der Fassung der Einladung.

1. Fachgespräch zur Radinfrastruktur

Antrag der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,
FDP und der Abgeordneten des SSW
[Umdruck 19/6894](#)

hierzu:
Radinfrastruktur in Schleswig-Holstein
Radwegenetz, Finanzierung, Investitionsplan
Bericht der Landesregierung
[Drucksache 19/3395](#)

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, weist darauf hin, dass der Ausschuss für das Fachgespräch die Themen Wurzelaufbrüche und „Vision Zero“ / Sicherheit im Radverkehr gesetzt habe. Es habe vor kurzem eine ausführliche Tagung zum Thema Wurzelaufbrüche in Neumünster gegeben. Die Ausschussmitglieder wollten den intensiven Austausch fortsetzen und sich vertieft informieren. Das Thema „Vision Zero“ ziele auf präventive Handlungsmöglichkeiten zur Vermeidung steigender Unfallzahlen im Bereich des Radverkehrs ab.

Der Vorsitzende erwähnt, dass die kommunalen Landesverbände bei der Anhörung nicht vertreten sein könnten, aber vorab darauf hingewiesen auf Herrn Dr. Prenzels Beitrag verwiesen hätten. Auch der NABU Schleswig-Holstein sei eingeladen worden, Janina Philipp als dessen Vertreterin aber leider an der Teilnahme verhindert.

Thema Wurzelaufrüch

Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e.V. (RAD.SH), Dr. Thorben Prenzel.
Geschäftsführung und Öffentlichkeitsarbeit

Herr Dr. Prenzel, Geschäftsführer von RAD.SH, geht davon aus, dass es in Zukunft aufgrund trockener werdender Sommer vermehrt zu Wurzelaufrüchen in Radwegen kommen werde. Das Wasser sammle sich als Kondenswasser unter den erwärmten Fahrbahnbelägen. Bäume richteten ihre Wurzeln deshalb möglichst so aus, dass diese unter die Fahrbahn kämen. Indem die Wurzeln wüchsen, komme es zu den Wurzelaufrüchen. Die Beschäftigung mit dem Thema reiche mindestens 30 Jahre zurück.

Herr Dr. Prenzel geht anhand von Vorergebnissen einer Untersuchung aus Brandenburg, die er über die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen erhalten habe, auf die Handlungsmöglichkeiten ein. Demnach bestehe die Möglichkeit zur Errichtung von Wurzelschutzbrücken, über die Fahrbahn gelegten Metallgittern, die diese um 10 cm erhöhten. Es bestehe die Möglichkeit, zwischen Fahrbahn und Bäumen Folien einzubringen, die gegebenenfalls 60 cm tief eingefräst werden müssten. Des Weiteren gebe es Kunststoffgitter, die auf die Fahrbahn aufgebracht werden könnten. Eine einfachere Lösung bilde es, Steine statt Asphalt zu verwenden. Aktuell sei auch die Verwendung einer Art Rollsplit, etwa von HanseGrand.

Zusammengefasst existierten einige Handlungsmöglichkeiten, von denen allerdings keine wirklich zufriedenstellend sei. Zudem entstünden sehr viel höhere Kosten als durch einfache Asphaltdecken. Letztere alle zwei Jahre zu erneuern, sei jedoch auch teuer. Vielerorts fehlten Daten, und es müsse jeweils genau untersucht werden, was die beste Lösung darstelle. Beispielsweise sei nicht davon auszugehen, dass sich HanseGrand für vielbefahrene, im Pendelverkehr genutzte Radwege eigne. Am Westensee werde Öffentlichkeitsarbeit dahingehend betrieben, die Verwendung von HanseGrand mit Schildern unter Verweis auf die Bäume zu erklären. Herr Dr. Prenzel nimmt an, dass es bei Bürgerinnen und Bürgern zu Unverständnis führe, wenn sich Rollsplit und Asphalt auf einer Strecke in engen Abständen abwechselten.

Die einfachste Lösung, die darin läge, die Bäume zu entfernen, sei aus guten Gründen nicht erwünscht und ebenfalls teuer, wenn Ausgleichspflanzungen vorgenommen würden. In gewissen Situationen sei die Entfernung von Bäumen indessen nötig und durch Ausgleichspflanzungen möglich.

Es ergäben sich ein Komplex von Möglichkeiten, die Notwendigkeit, einzelne Fälle zu prüfen, und das Problem, dass sich nicht in drei Jahren bewerkstelligen lasse, was 30 Jahre lang vernachlässigt worden sei. Zunächst sei es wichtig, sich die nötige Zeit für Diskussionen über die Handlungsmöglichkeiten mit den Beteiligten zu nehmen. Seine persönliche Empfehlung gehe dahin, ein System zur Einzelfallbetrachtung aufzustellen und dabei zu berücksichtigen, wer die Beteiligten seien.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Schleswig-Holstein (ADFC), Stephanie Meyer, Landesvorsitzende

Frau Meyer, Landesvorsitzende des ADFC, merkt einleitend an, Herr Dr. Prenzel habe schon viele Punkte in ihrem Sinne angesprochen, auf die sie deshalb nicht weiter eingehen werde. Sie halte es für richtig, dass das Thema Wurzelaufbrüche nun aufgearbeitet und „mit Hochdruck“ angegangen werde. Dennoch sei es wichtig, dabei Gründlichkeit walten zu lassen und sich Zeit für Diskussionen zu nehmen. Es empfehle sich voraussichtlich ein „Baukastenprinzip“.

Es seien ihr zum Thema Baumwurzeln keine Statistiken bekannt, ob Aufbrüche vermehrt von bestimmten Baumarten ausgingen. Sie frage sich, ob im Hinblick auf bauliche Maßnahmen und die Art und Standorteignung des Baumes jemals eine Expertise eingeholt worden sei. Sie halte dies für zukünftige Sanierungen für wichtig.

Frau Meyer greift auf, dass in der Radstrategie des Landes Schleswig-Holstein festgeschrieben sei, dass der Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen, dem sogenannten Modal-Split-Anteil, bis zum Jahr 2030 30 % betragen solle. Das Ziel werde sich nur erreichen lassen, indem Pendlerverkehre auf das Fahrrad verlagert würden. Für Pendlerverkehre sei Schnelligkeit wichtig, und dabei mache sich die Beschaffenheit der Radwege bemerkbar.

Es befinde sich ein Landesweites Radverkehrsnetz Schleswig-Holstein - LRVN SH - in Planung und Aufbau, das Priorisierungen von Hauptverbindungsrouuten bis hin zu Nebenrouuten enthalten werde, ähnlich wie es für Straßen bekannt sei. Hauptverbindungsrouuten für einen schnellen Pendlerverkehr müssten andere Anforderungen erfüllen als Freizeitrouuten. Dies sei so auch in der Konferenz in Neumünster zu Wurzelaufbrüchen thematisiert worden.

Angesprochen worden sei auch die Problematik von Grandwegen, die der ADFC schon lange sehe. Frau Meyer merkt hierzu an, dass „HanseGrand“ einen Markennamen darstelle. Neben einem höheren Rollwiderstand bestehe das Hauptproblem mit Grandwegen darin, dass sie technisch hochwertig einschließlich Entwässerung ausgeführt werden müssten und die entsprechende Bauüberwachung erforderlich machten.

Grandwege seien infolgedessen nicht kostengünstiger als Asphaltoberflächen. Wesentlich teurer sei hingegen ihre Bewirtschaftung. Der ADFC befürchte, dass die Reinigung von Grandwegen aufgrund hoher Kosten irgendwann nicht mehr stattfinden werde. Der Landesbetrieb Verkehr habe in Neumünster diesbezüglich den Einsatz von Laubbläsern vorgeschlagen. Dafür bräuchte es - problematisiert Frau Meyer - „Manpower“, womit sich die Frage stelle, wie schnell lange Radwege auf diese Weise zu säubern wären. Gerade für Pendelverkehre zähle aber die Säuberung von Laub und Schnee und sei deshalb in die Radstrategie hineinverhandelt worden. Die ganzjährige Nutzung müsse gewährleistet sein, während touristisch genutzte Radwege von November bis einschließlich Februar weniger genutzt würden.

Aus Sicht des ADFC lasse sich ein Radweg nicht als saniert definieren, wenn am Ende noch eine Wurzel hervorstehe. Eine Sanierung sei dann erfolgt, wenn Höhengleichheit hergestellt sei. Es sei davon auszugehen, dass ein Grandweg sich nicht in hochwertiger Ausführung realisieren lasse, wechselten wenige Meter lange Asphalt- und Grandabschnitte einander ab. Die Entwässerung weiterhin vorhandener Asphaltstrecken fließe möglicherweise in die Grandabschnitte und weiche diese auf. Statt Wurzelaufbrüchen bildeten dann Sandlöcher Gefahrenstellen für den Radverkehr und liefen dem Ziel erhöhter Standards der Radstrategie zuwider.

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
(LBV.SH), Torsten Conradt, Direktor

Herr Conradt vom Landesbetrieb Verkehr schickt vorweg, dass in Schleswig-Holstein in der Vergangenheit zwar ein umfangreiches Radwegenetz erbaut worden sei, nicht aber die Mittel zur Verfügung gestellt worden seien, um es im gewünschten Maß betreiben und erhalten zu können. Um den Radverkehr gemäß der Radstrategie zu vermehren, müssten die Radwege anders gefasst werden. Mit dem Landeshaushalt 2022 würden zusätzliches Personal und Geld für einen deutlich besseren Betriebsdienst der Radwege zur Verfügung gestellt.

Aktuell laufe die Diskussion zur Definition von Fahrradachsen in die Metropolen hinein an. Er verspreche sich diesbezüglich viel von der Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes, die das Verkehrsministerium auf den Weg gebracht habe. Hoffentlich werde sich für die Ausführung bald ein Auftragnehmer finden.

Im Hinblick auf das Thema Wurzelaufbrüche streicht Herr Conradt ebenfalls heraus, dass Lösungswege speziell auf die jeweilige örtliche Situation abzustellen seien. Es gehe insbesondere darum, solche Radwege, die ein höheres Verkehrsaufkommen generieren könnten, zu stärken, auszubauen und vernünftig zu unterhalten, um eine Veränderung des Modal Splits zu erreichen.

Herr Conradt darauf ein, dass beim Radwegebau seit den 80er-Jahren die Diskussion geführt werde, wie sich ein Ausgleich erreichen lasse. In einer Vorgehensweise, die vielleicht einfach gewesen sei, seien viele Bäume in den Straßenraum gepflanzt worden, weil Anlieger keine angrenzenden Flächen zur Verfügung gestellt hätten. Nun bestünden in weiten Bereichen Probleme mit Wurzelaufbrüchen. Der LBV sehe keine Lösungsmöglichkeit darin, die Wurzeln erneut mit Asphalt zu überziehen. Mit HanseGrand biete sich aus Sicht des LBV ein mit den Randbedingungen vertretbarer Weg, auch wenn es sich um keine optimale Lösung handele.

Ausgehend von der Fachveranstaltung in Neumünster und der Gründung eines Arbeitskreises zum Thema Wurzelaufbrüche hoffe er, dass sich gemeinsam auch mehr als vertretbare Lösungsansätze entwickeln ließen. Er begrüße die Beteiligung sowohl des Verkehrsministeriums als auch des Umweltministeriums und dass eine Diskussion darüber gelungen sei - vom ADFC über den ADAC, den kommunalen Bereich und die Naturschutzverbände bis hin zu den Tourismusverbänden -, welcher Baukasten nötig sei, um die Radwege zu sanieren. Es füge sich glücklich, dass Landesstraßen und Radwege zusammen zu sanieren seien. Damit stehe zu hoffen, dass sich bessere Lösungen finden lassen würden als Grandwege sie darstellten, so Herr Conradt.

Der LBV habe bereits mit der Untersuchung verschiedener Lösungswege über längere Zeiträume begonnen. In der Runde seien bereits interessante Ansätze zum Thema Wurzelaufbrüche angeklungen, etwa Herrn Dr. Prenzels Hinweis, dass sich Radwege um 10 cm anheben ließen. Auch Herr Dr. Heidger habe bei der Veranstaltung in Neumünster dargestellt, dass es günstiger käme, wenn sich eine gewisse Bauhöhe erreichen ließe. Herr Conradt schränkt ein,

dass der LBV viele Bereiche habe, in denen es sich eine Anhebung der Radwege nicht ansatzweise realisieren lasse, weil eine Abhängigkeit mit Grundstückszufahrten bestehe.

Die abwechselnde Verwendung von Grand- und Asphaltoberflächen bei der Sanierung, die angesprochen worden sei, sei Ergebnis von Teilsanierungen, die sich in der Vergangenheit günstiger als Komplettsanierungen dargestellt hätten. Inzwischen sei der richtige Weg eingeschlagen worden, sofern der richtige Baukasten zum Einsatz kommen könne, um Gesamtsanierungen realisieren zu können.

Dr. Clemens Heidger, Sachverständiger für Garten- und Landschaftsbau, Herstellung und Unterhaltung der IHK Hannover

Herr Dr. Heidger äußert sich als Experte für den Themenkomplex Bäume an Radwegen. Es sei zunächst notwendig zwischen Neupflanzungen von Bäumen und Altbeständen zu unterscheiden; hierin liege ein wesentlicher Unterschied. Altbaumbestände hätten ihre Wurzeln bereits ausgebildet, während Neupflanzungen ihre Wurzeln erst noch ausbildeten. Grundsätzlich seien Wurzelsysteme lenkbar. Dies treffe aber nur bei Neupflanzungen zu.

Wenn künftig Bäume an Radwegen neu gepflanzt würden, werde es nur unter der planerischen Voraussetzung funktionieren, dass erstens Sorge dafür getragen werden, dass ihre Wurzelorgane vom Bauwerk ferngehalten würden. Bleibe dies aus, seien zwar Maßnahmen zur Wurzelraumerweiterung in Regelwerken beschrieben, doch lasse sich davon ausgehen, dass die Wurzeln irgendwann Schaden am Bauwerk bewirken würden.

Zweitens gelte es bei Neupflanzungen die Bauweise zu bedenken. Man habe es mit verdichtetem Untergrund und besonderen Anforderungen an die Tragfähigkeit des Bauwerks zu tun, die für dessen regelkonforme Errichtung erfüllt sein müssten. Dies gehe zulasten des Untergrundes beziehungsweise des Wurzeleinwuchses. Unabhängig davon, ob es sich um Altbestände oder Neupflanzungen handele, seien für Radwege, die entlang von Bäumen geführt würden, zukünftig automatisch andere bautechnische Konstruktionen zu wählen. Ansonsten wären Wurzeleinbrüche in den Folgejahren garantiert, so Herr Dr. Heidger.

Wasser spiele eine wesentliche Rolle, da Wurzeln Wasser nachwüchsen. Werde Wasser von der Fahrbahndecke des Radweges abgeleitet, müsse das planerisch unter Berücksichtigung

des Wurzelwachstums geschehen. Wo das Wasser eingeleitet werde, würden sich die Wurzeln später überwiegend ausbreiten und vermehren. Diese planerischen Funktionen müssten erfüllt und beachtet werden.

Schwieriger sei es bei Altbaumbeständen, da sowohl der Radweg als der Baum häufig in geringem Abstand zueinander bereits vorhanden seien. Es könne davon ausgegangen werden, dass die Wurzeln das Bauwerk bereits erschlossen hätten. Die einzige Sanierungsmaßnahme, um den Radweg zu erhalten, bestehe in einer Veränderung der Höhenlage des Radweges, die riesige Aufwendungen erfordere. Es handele sich um den schwierigsten Fall, in dem beurteilt werden müsse, welche Reststandzeit bei dem Baum zu erwarten sei und ob sich der Aufwand lohne. Meist laufe es auf die Entscheidung hinaus: Baum oder Radweg.

Abg. Holowaty stellt fest, dass die Beiträge eine Konfliktsituation dargestellt hätten, für die sich ihm noch kein Lösungsweg erschließe, sondern es unter Umständen zwischen Baum und Radweg zu wählen gelte. Aus eigener Erfahrung empfinde er Grandflächen auf Radwegen als großes Problem. Er nehme an, dass viele Menschen im Zweifel eher auf das Auto umstiegen.

Herr Conradt bestätigt, dass es hinsichtlich des Rollwiderstands zu anderen Befahrbarkeiten zu kommen gelte, sollte das Radverkehrsaufkommen deutlich erhöht werden. Wünschenswert seien Radwegoberflächen mit minimalem Rollwiderstand. Es gehe um den Fahrbahnbelag und darum, wie der Radweg unterhalten werde. Am Beispiel der „Veloroute 10“ in Kiel sei von einzelnen Premiumrouten auszugehen, die hoffentlich auch bei den Landesstraßenradwegen zu realisiert würden. Voraussetzung seien länger haltbare Befestigungen, die nicht direkt wieder durch Wurzelaufbrüche beschädigt würden. Herr Conradt nimmt an, dass an der ein oder anderen Stelle Bäume entfernt werden müssten. Zudem müsse ein wesentlich höherer Aufwand für den Betrieb erfolgen, wofür mit dem Haushalt 2022 auch zusätzliches Geld und zusätzliche Stellen bereitstünden.

Abg. Vogel merkt rückblickend auf die Tagung in Neumünster an, dass er sich davon mehr erhofft habe, insofern als sich noch keine gemeinsame Lösung für das Problem Wurzelaufbrüche abzeichne. Herr Dr. Prenzel habe angesprochen, dass auch andere Bundesländer in

dieser Hinsicht nicht erfolgreicher agierten als Schleswig-Holstein. Er erkundigt sich, ob weitergehende Erfahrungen in Dänemark oder in den Niederlanden vorhanden seien.

Herr Conradt geht davon aus, dass es auch im Ausland keine anderen Problemlösungen gebe. In Dänemark stehe allerdings mehr Fläche zur Verfügung, egal ob es sich um Straßen oder Radwege handele, sodass großzügiger geplant werden könne.

Herr Conradt vermutet, dass es die eine richtige Lösung nicht geben könne, da es sich um einen Abwägungsprozess angesichts der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten handle. Es komme auf die Schwerpunktsetzung an, wobei in der Vergangenheit der Radverkehr eventuell geringer eingestuft worden sei als die Wertigkeit des Baumbestands. Sollte das Verkehrsaufkommen auf den Radwegen wie geplant erhöht werden, stelle sich die Frage, ob die Gewichtung verändert werden müsse.

Abg. Vogel merkt an, Bäume an Landstraßen gefährdeten mitunter auch die Verkehrssicherheit. Ohne dass es als Plädoyer dafür verstanden werden solle, möglichst viele Bäume an Radwegen zu entfernen, bitte er um nähere Einschätzung, wann es sich lohne, einen Baum zu erhalten, und inwiefern es dafür messbare Kriterien gebe.

Herr Dr. Heidger stellt fest, vor Sanierung eines Radwegs sei immer die Restzeitdauer des Baumes festzustellen. Wann immer es zur Rissbildung in Radweg durch vorhandene Bäume komme, sei vor der Sanierung eine Vitalitätsbeurteilung des Baumbestands erforderlich. Komme dabei heraus, dass die Bäume eine schlechte Vitalitätsstufe beziehungsweise einen hohen Schaden aufwiesen, sei es nur konsequent, festzustellen, dass sich ein Erhalt nicht mehr lohne, und den Baum zu entfernen. In dem Fall lasse sich der Radweg wiederherrichten und ein neuer Baum pflanzen.

Auf eine weitere Frage des Abg. Vogel streicht Herr Dr. Heidger heraus, dass jedweder Wurzelaufriss eine Instandhaltung notwendig mache, da das Wurzelwerk weiterwache, auch im Sinne eines Dickenwachstums. Insofern stelle bereits die Rissbildung eine Beschädigung des Radweges dar. Weitere Beschädigungen könnten bei vorhandenem Baumbestand immer nur durch Deckenaufbau ausgeschlossen werden. Das Niveau müsse angehoben werden; eine andere, kostengünstigere Möglichkeit gebe es nicht. Wurzelbrücken und alle infrage kommenden Maßnahmen seien nur punktuell machbar. Jeweils müsse umfassend die

Wurzellage geprüft werden. Eine Rissbildung rühre nicht von einer einzelnen Wurzel her, sondern das Bauwerk sei immer auch von weiteren Wurzeln betroffen.

Auf Fragen der Abgeordneten Vogel, Holowaty und Kilian antwortet Herr Dr. Heidger, dass es sich bei der wassergebundenen Decke um eine kleine Splitabdeckung handele. Er habe vernommen, dass ein geringer Rollwiderstand erwünscht sei. Dazu stehe eine wassergebundene Decke im Gegensatz. Die schlechteste, ungünstigste Bauweise für Radwege sei vor allen Dingen in den Wintermonaten eine wassergebundene Decke. Das Wasser werde gebunden, friere auf, darunter könne sich Matsch bilden oder die Oberfläche antauen. Der Deckenbelag habe, statt Wurzeleinbrüche zu verhindern, einen wesentlichen Eintrag mit Wasser - Wasser fördere Wurzeleinbrüche. Aus seiner Sicht sei Asphalt die beste Deckenbauweise. - Herr Conradt bestätigt, dass HanseGrand als eine Ausführungsvariante tendenziell den wassergebundenen Decken zuzuordnen sei.

Abg. Kilian erkundigt sich, ob sich künftig beim Radwegebau ein Abstandsgebot für Anpflanzungen empfehle und ob eventuell nur gewisse Gewächse in Betracht zu ziehen seien.

Herr Dr. Heidger gibt zu bedenken, dass Bäume dicker würden; es gebe ein sekundäres Dickenwachstum. Deswegen solle immer ein Abstand von 50 cm eingehalten werden. Das habe aber nichts damit zu tun, ob ein Wurzeleinbruch statffinde, sondern primär mit der Sicherheit. Im Grunde stünden Seitenabstände und Wurzeleinbrüche in keinem Zusammenhang, ausgenommen Abstände von größer als 2 m.

Herr Conradt gibt an, dass es wünschenswert wäre, Bäume in größerem Abstand zu Fahrbahnen und zu Radwegen an Fahrbahnen zu pflanzen. Erfahrungsgemäß ergäben sich hier allerdings Flächenprobleme, da Anlieger keine Bereitschaft zeigten, Pflanzungen auf ihren Flächen zuzulassen oder Flächen abzugeben.

Frau Meyer nimmt auf die Feststellung Bezug, wonach auch keine Wurzeleinbrüche statffänden, wo keine Bäume an Radwegen wüchsen. Hier müsse das Stichwort Klimaanpassung fallen. Radwege, die an sich sommers aufheizenden, asphaltierten Straßen entlanggingen, bedürften schattenspendenden Grüns. Sie nehme an, dass das Land über die Flächen zwischen Straßen und Radwegen verfügen könne und das Umweltministerium bezüglich einer Grünkonzeption eingebunden sei, die sowohl der Kühlung als auch der Biodiversität zugutekäme.

Auf eine Frage des Abg. Vogel antwortet Herr Conradt, dass im Rahmen von Standardverkehrszählungen, die alle fünf Jahre stattfänden, teilweise versucht werde, auch den Radverkehr zu erfassen. Die Erfassung sei nicht so ausgefeilt wie für den Kfz-, Lkw- oder auch Zweiradverkehr auf der Straße, doch gebe es Anhaltsgrößen für den Radverkehr.

Frau Meyer bestätigt, dass die Zählungen zur Feststellung des Radverkehrsaufkommens bisher punktuell stattfänden. Die Definition werde aber verstärkt stattfinden. Sie zieht einen Vergleich zum Einzelhandel und Annahmen, wonach die Kundschaft bevorzugt mit dem Pkw komme und Parkplätze benötige. Mit Zählungen des Radverkehrs in den Innenstädten lasse sich zu ganz anderen Einschätzungen kommen. Dazu trage die Radstrategie bei, indem sie erstmals definiere, dass es sich beim Radverkehr um einen Verkehr handele, und darüber für die Zukunft Zählungen im Radverkehr erwarten lasse. Ohne Zählungen ließen sich auch keine Priorisierungen vornehmen, fügt Frau Meyer hinzu.

Frau Meyer geht außerdem darauf ein, dass die Kommunen über Pendlerströme Bescheid wüssten und sich über dieses Datenmaterial ermitteln lassen müsste, welcher Anteil des Pendlerverkehrs sich vom motorisierten auf den Radverkehr umstellen ließe. Ein Kriterium dafür bilde die Länge des Arbeitsweges. Wo statistische Daten fehlten, ließen sich innerhalb kurzer Zeit Radzählanlagen installieren, wie beispielsweise RAD.SH sie habe. Nur so lasse sich die Datengrundlage für die Priorisierung des landesweiten Radverkehrsnetzes schaffen.

Auf die Bemerkungen aus Reihen der Abgeordneten, dass sich noch keine gemeinsame Lösung abzeichne, antwortet Frau Meyer, dass auch dem ADFC eine gewisse Frustration nicht fremd sei. Die eine Lösung werde es nicht geben werde; das müsse erkannt werden. Sie bekräftigt, dass es auf ein Baukastenprinzip mit Blick auf die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten hinauslaufe. Pauschalisierungen brächten hier nicht weiter.

Der Vorsitzende leitet zum Thema Verkehrssicherheit im Radverkehr über.

Thema „Vision Zero“ / Sicherheit im Radverkehr

Landesverkehrswacht e. V., Elisabeth Pier, Vizepräsidentin / Landesgeschäftsführerin

Frau Pier, Vizepräsidentin und Geschäftsführerin des Vereins Landesverkehrswacht, erläutert, ihr Verein nehme sich bei dem Ziel „Vision Zero“, nach dem es keine Toten und Schwerverletzten mehr im Verkehr geben sollte, des Faktors Mensch an. Es gehe um eine Zweiraderziehung nachwachsender und älterer Generationen, von der Kindertagesstätte bis hinein ins Alter.

Das Engagement der Landesverkehrswacht beinhalte unter anderem Rollerschulungen in Kitas, Radfahrtrainings und die Ausstattung von Schulen mit Klassensätzen hallentauglicher Fahrräder in den 1. und 2. Klassen, Übungen in den Verkehrsschulen mit den 3. Klassen, den Fahrradführerschein in der 4. Klasse und Verkehrserziehungswettbewerbe in den Sekundarstufen. Frau Pier nennt Beispiele für die Ausbildung von Moderatoren im Hinblick auf besondere Gefahrenquellen oder Zielgruppen. Es würden Radfahrübungen für beeinträchtigte oder aus der Übung geratene Personen organisiert. Spezielle Trainings gebe es beispielsweise auch für die Problematik von Kinderfahrradanhängern und Lastenrädern oder im Hinblick auf Regelkonformität im Bereich des Motorrad- sowie des Pedelec-Fahrens.

Frau Pier fasst zusammen, dass regelmäßige Angebote ständig, Generation für Generation unterbreitet würden. Daneben gebe es Schwerpunkte, die sich an akuten Gefahrenlagen orientierten. Als Beispiele für eine tödliche Gefahr trotz Assistenzsystemen nennt sie den toten Winkel bei Lkws und den Bereich der Pedelec-Nutzung, in dem Unfälle deutlich zunähmen. Der Verein habe vor, sich dort in Zukunft verstärkt einzusetzen.

Landespolizei Schleswig-Holstein, Olaf Olimsky

Herr Olimsky, stellvertretender Leiter des Sachgebiets „Verkehrspolizeilicher Aufgabenvollzug“ beim Landespolizeiamt, berichtet, dass aktuell der nächste Verkehrssicherheitsbericht in der Vorbereitung sei. Auf Grundlage vorläufiger Zahlen könne er sagen, dass beim Thema Radverkehr erstmals seit Jahren wieder ein positiver Trend im Sinne des Rückgangs der Zahlen verunglückter Personen erkennbar sei. Während im Jahr 2020 4.568 Radfahrende

verunglückt seien, seien es 2021 4.132 gewesen. Im Jahr 2020 habe es 16 getötete Radfahrende gegeben, 2021 seien es 5 gewesen. Auch bei den Schwerverletzten und Leichtverletzten Personen habe es einen Rückgang um immerhin 40 Personen gegeben.

Eine anhaltende Tendenz sei der Anstieg von Unfällen bei Menschen, die mit Pedelecs unterwegs seien. 2020 habe es 986 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelecs gegeben, 2021 seien es 1.039 gewesen. Herr Olimsky geht davon aus, dass hauptsächlich ältere Menschen Pedelecs genutzt hätten, wie es schon in den letzten Jahren der Fall gewesen sei. Hier könnten Maßnahmen, wie Frau Pier sie genannt habe, etwa Fahrtrainings, einen Rückgang der Unfälle bewirken.

Der Vorsitzende bedankt sich für die kurze Vorausschau auf den Verkehrssicherheitsbericht und erkundigt sich, ob auch Zahlen im Zusammenhang mit der Nutzung von Fahrradhelmen bekannt seien.

Herr Olimsky gibt an, diese Statistiken würden für den Verkehrssicherheitsbericht nicht ausgewertet. Aus den ihm vorliegenden Zahlen könne er nicht ersehen, inwiefern sich ein positiver Effekt durch das Tragen von Fahrradhelmen ergebe. Die Erfahrung aus den einzelnen Unfallberichten sei, dass Kopfverletzungen bei Radfahrenden immer noch in hohem Maße vorkämen, wenn Unfälle passierten.

Torsten Conradt, Direktor des LBV.SH

Herr Conradt, Direktor des LBV.SH, ergänzt zum Thema Sicherheit im Radverkehr, dass die Weiterentwicklung von Regelwerken Teil des Handlungsfeldes 1 „Strategie und Konzeption“ der Radstrategie des Landes sei. Im landesweiten Radverkehrsnetz werde es darüber hinaus um die Definition von Anforderungen gehen, um eine gute Infrastruktur für einen möglichst unfallfreien Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Im Handlungsfeld 2 „Infrastruktur“ Bereich Ausbau und Sanierung, bilde das Thema Wurzelaufbrüche einen wesentlichen Punkt. In dem Zusammenhang lasse sich auch der Bau von Ortsumgehungen erwähnen, die eine Verbesserung für den Radverkehr bedeuten könnten. Herr Conradt nennt Beispiele für aktuelle Planungen von Ortsumgehungen in Schleswig-Holstein.

Im Handlungsfeld 5 der Radstrategie, „Verkehrssicherheit“, sei die Arbeit der Unfallkommission aufgeführt, in der neben der Polizei und den Verkehrsbehörden der LBV tätig sei. So

komme eine laufende gemeinsame Betrachtung der Situation im Straßen- und Radwegenetz zustande. Der LBV habe bereits im Jahr 2020 all seine Lkw mit Abbiegeassistenten ausgestattet.

Mit dem Handlungsfeld 6 der Radstrategie „Strukturen, Kommunikation, Kooperation“ seien die organisatorischen Punkte zu nennen: Der LBV habe zusätzliche Stellen bekommen und eine Stabstelle Radverkehr aufgebaut. Aber auch im Verkehrsministerium gebe es mit dem von Frau Druba geleiteten Referat eine Zuständigkeit für das Thema Radverkehr, in dem die Grundsätze auf den Weg gebracht würden. Es sei ein Einstieg in die entsprechende besondere Betrachtung des Aspekts Radverkehr vor dem Hintergrund, den Verkehrsanteil hier deutlich zu steigern, vorhanden.

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Landesverband Schleswig-Holstein (ADFC), Jan Voß, Landesgeschäftsführer

Herr Voß, Landesgeschäftsführer beim ADFC Schleswig-Holstein, schickt voraus, dass im Bereich der Verkehrssicherheit von einer „Vision Zero“ die Rede sei, die es erlaube, Forderungen in den Raum zu stellen. Es brauche eine Infrastruktur, die Fehler verzeihe, sowie eine gute Mobilitätsbildung, für die sich die Landesverkehrswacht, die Polizei und auch Aktive des ADFC vor Ort einsetzen.

Grundsätzlich dürfte es den toten Winkel baulich nicht mehr geben, mahnt Herr Voß an. Die Infrastruktur müsse so umgestaltet werden, dass Straßenkreuzungen, Ein- und Ausfahrten, an denen Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung passierten, nach einem landesweit einheitlichen Konzept „Sichere Kreuzungen“ umgebaut und darüber Fehler Verkehrsteilnehmender vermieden und verzögert würden. In gleichem Maße brauche es eine Infrastruktur, die die unterschiedlichen Tempi, die im Radverkehr durch dessen teilweise Elektrifizierung Einzug gehalten hätten, sowie Lastenräder berücksichtige und sicheres Fahren ermögliche.

Abschließend merkt Herr Voß an, dass auch aufgrund der unterschiedlichen baulichen Situation nicht überall, in allen Städten „Protected Bike Lanes“ - geschützte Radfahrstreifen - und separierter Radwege geschaffen werden könnten. Daher sei es wichtig, das Tempo des motorisierten Individualverkehrs abzusenken. Wo nur ein aufgemalter Schutzstreifen als Radweg existiere, sei es nun einmal ungefährlicher, führen Autos mit 30 km/h als mit 50 km/h vorbei. Diesbezüglich laute die Bitte des ADFC an den Ausschuss, zu diskutieren, inwiefern

der Landtag sich im Bundesrat für eine Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften von 50 km/h auf 30 km/h einsetzen könnte.

Zum Thema Mobilitätsbildung sei dem ADFC wichtig, dass diese derzeit größtenteils von Ehrenamtlichen umgesetzt werde. Im Zuge dessen fehle es an einem einheitlichen Konzept, wie Mobilitätsbildung in ein lebenslanges Lernen überführt werden könne. Der ADFC wünsche sich, dass alle Akteure einschließlich Verkehrsministerium, Innenministerium und Bildungsministerium an einen Tisch geholt würden, um im Rahmen der Radstrategie ein Konzept zur Entwicklung entsprechender Angebote zu entwickeln.

Pedelec-Fahrkurse könnten mitunter kaum angeboten werden, weil sie aus Anbieterperspektive schwer finanzierbar seien. Stattdessen müsste es, trägt Herr Voß vor, Angebote vonseiten des Landes geben. Zum Beispiel habe der ADFC Baden-Württemberg mithilfe des dortigen Verkehrsministeriums ein sehr gutes Angebot geschaffen.

RAD.SH, Dr. Thorben Prenzel

Herr Dr. Prenzel erläutert, dass es für die Kommunen stets drei Prinzipien im Bereich der Radverkehrssicherheit zu bedenken gebe: erstens Geschwindigkeitsreduzierung, zweitens Abbiegeverhältnisse, insbesondere an Kreuzungen, und drittens die Abstände zu Radfahrern.

Den größten Bereich bilde die Geschwindigkeitsreduzierung. Die Tempo-30-Initiative sei von verschiedenen Städten bereits in den deutschlandweiten Städtetag getragen worden. Derzeit schaue man, wie sie sich auch in Schleswig-Holstein einbringen lasse. Es gehe weniger darum, überall Tempo 30 einzuführen, als darum, dass Städte und Kommunen nicht weiter Unfallschwerpunkte nachweisen müssten, um Tempo-30-Zonen einrichten zu dürfen. Ihnen müsse die Freiheit gegeben werden, selbst zu entscheiden. Sie wüssten über die Straßen und Unfallschwerpunkte Bescheid. Er wünsche sich in dieser Hinsicht aus dem Ausschuss und vom Landtag ein klares Signal.

Es müsse möglich sein, auch auf längeren Strecken Tempo 30 einzuführen, wenn die Abstände zwischen dem Radverkehr und dem Autoverkehr zu eng seien. Alles andere gehe zu Lasten unsicherer Radverkehrsteilnehmender.

Zweitens geht Herr Dr. Prenzel darauf ein, dass Kreuzungen und Einfahrten Schwerpunkte für Unfälle mit Radfahrern darstellten. Jeweils sei die Frage, wie sich an Einfahrten und Kreuzungen baulich Sichtbeziehungen gewährleisten ließen. Nach der Straßenverkehrsordnung müssten beim Parken 5 m Abstand zur Kreuzung eingehalten werden. Eine bessere Einhaltung der Regel lasse sich baulich durch kleinere Maßnahmen, etwa durch Fahrradständer oder Poller an der Kreuzung, lösen. Verkehrsnasen zwängen zum Abbremsen.

Wünschenswert sei ein Sofortprogramm mit kleinen, einfachen Maßnahmen sowie das klare Signal, dass dies gewollt sei, sodass die Menschen vor Ort auf Gefahrenstellen hinweisen könnten und sich dort mit Fördergeldern schnell etwas bewirken ließe.

Drittens brauche es mehr Überwachung, etwa was das widerrechtliche Parken auf Radwegen betreffe. Auch hier seine Programme auf Landesebene denkbar, um die Kommunen zu unterstützen.

RAD.SH sei aktuell dabei, Vorschläge für geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zusammenzustellen. Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen handele es sich um keine Gängelung Autofahrender, sondern um Verkehrssicherheit. „Vision Zero“ bedeute, dass es keine Verkehrstoten mehr geben solle. Es gehe um Menschenleben, auch um die Sicherheit von Kindern, wofür Einschränkungen gegebenenfalls hinzunehmen seien.

Abschließend spricht sich Herr Dr. Prenzel, wenngleich Fahrradhelme selbstverständlich einen sinnvollen Schutz darstellten, gegen eine Helmpflicht aus, weil viele Menschen eher auf das Auto umstiegen, als einen Helm zu tragen. Seien weniger Radfahrende im Straßenraum präsent, komme es tendenziell zu mehr Unfällen. Eine Helmpflicht diene insbesondere Versicherungen dazu, ohne Helm verunfallten Radfahrerinnen und Radfahrern eine Mitschuld zuschreiben zu können.

Der Vorsitzende, bedankt sich bei allen Teilnehmenden am Fachgespräch für die Impulse und die Möglichkeit des Dazulernens. Der Ausschuss bringe dem ehrenamtlichen Engagement der Verbände für Radfahrerinnen und Radfahrer, gerade auch für die heranwachsenden Generationen, eine große Wertschätzung entgegen.

2. **Bericht der Landesregierung über die Gespräche zwischen DB, dem Kreis Ostholstein und der Gemeinde Scharbeutz über die Bahntrassenführung im Bereich Scharbeutz**

Antrag des Abg. Schnurrbusch (Zusammenschluss AfD)
[Umdruck 19/6837](#)

Abg. Schnurrbusch nimmt zur Begründung seines Antrags Bezug auf die Sitzung des Ausschusses im November 2021, in der die Deutschen Bahn angekündigt habe, dass es Gespräche über das Ständerwerk im Bereich Scharbeutz mit dem Kreis und der Gemeinde Anfang Dezember 2021 geben sollte. Im Januar 2022 sollten die Gespräche fortgesetzt werden. Er bitte um einen Bericht der Landesregierung, was in dem Rahmen bisher beraten worden sei. Es sei von allgemeinem Interesse zu erfahren, ob der zwischen Gemeinde, Kreis und Deutscher Bahn bestehende Konflikt über das Ständerbauwerk beigelegt werden könne.

Verkehrsstaatssekretär Dr. Rohlfis erinnert daran, dass die Bahntrassenführung im Bereich Scharbeutz schon in der Wirtschaftsausschusssitzung im August 2021 Thema gewesen und gegenüber der DB angemerkt worden sei, sie möge in Dialog mit der Region gehen. Es habe dann am 6. Dezember 2021 ein Gespräch unter Leitung der neuen Projektleiterin der Deutschen Bahn für den Bereich, Frau Heine-Seela, stattgefunden. Zur positiven Überraschung der Anwesenden habe die Deutsche Bahn noch einmal drei Varianten vorgestellt.

Zwei Varianten sähen weiterhin die Aufständigung vor, die in der touristisch geprägten Region auf Unmut gestoßen sei, da sich eine starke Veränderung des Landschaftsbildes daraus ergeben hätte. Neu sei, dass die dritte Variante sehr nah an der ursprünglichen Variante gewesen sei, die statt einer Aufständigung einen längeren Weg eingeplant habe, um die Neigungsproblematik zu lösen. Die Variante ohne Aufständigung sei von der Region einhellig präferiert worden.

Die Bahn habe entsprechend einer Bitte der Landesregierung zugesagt, zeitnah darzulegen, worin die Unterschiede zwischen der jetzigen, nicht aufgeständerten Vorzugsvariante und der seinerzeit vorgestellten Variante lägen. Es sei darum gebeten worden aufzuzeigen, wie sich die neue nicht aufgeständerte Variante auf den Bereich Straßen und Straßenkreuzungen auswirke und wie sie zu visualisieren sei. Eine entsprechende Vorstellung der Deutschen Bahn gegenüber den Vertretern der Kommunen sei für morgen, den 13. Januar 2022, geplant. Der Landesregierung seien die Unterlagen noch nicht bekannt.

Der Vorsitzende schlägt vor, angesichts der für morgen geplanten Vorstellung gegenüber den Kommunen, von einer weiteren Beratung über das Thema in der heutigen Sitzung abzusehen.

Auf Bitten des Abg. Schnurrbusch und des Vorsitzenden, sagt Staatssekretär Dr. Rohlf zu, schriftlich zu berichten, wenn Ergebnisse der Gespräche und die Visualisierung der nicht aufgeständerten Vorzugsvariante vorlägen.

3. Umfang der Regulierungstätigkeit in Schleswig-Holstein

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 19/3484](#)

(überwiesen am 16. Dezember 2021 an den **Wirtschaftsausschuss** und den Umwelt-, Agrar- und Digitalisierungsausschuss zur abschließenden Beratung)

Der Ausschuss vertagt die weitere Beratung auf seine nächste Sitzung.

4. Fünfter Landesweiter Nahverkehrsplan bis 2027 (LNVP bis 2027)

Bericht der Landesregierung

[Drucksache 19/3453](#)

(überwiesen am 16. Dezember 2021 an den Wirtschaftsausschuss zur abschließenden Beratung)

- Verfahrensfragen -

Nach einer kurzen Verfahrensdiskussion stellt Abg. Vogel fünf Nachfragen zum Landesweiten Nahverkehrsplan bis 2027, Drucksache 19/3453.

Erstens fragt Abg. Vogel, ob das Thema „Verlängerung der U-Bahnlinie U1“ in den LNVP hineingehöre.

Zweitens stelle sich die Frage, ob auch nachträglich Dinge in den LNVP aufgenommen werden könnten und wie gegebenenfalls das Verfahren sei.

Die dritte Frage beziehe sich auf Seite 17 des LNVP, auf der alle möglichen, offenbar als gesetzt angesehenen Maßnahmen aufgeführt seien, für die allerdings die Finanzierung nur „teilweise“ gesichert sei. Das erscheine inhaltlich widersprüchlich. Eventuell sei hier auch nur die Formulierung unglücklich gewählt.

Viertens fragt Abg. Vogel, welche Auswirkungen die Streckenverkürzung auf der Strecke Elmshorn-Horst-Itzehoe gegebenenfalls für die Anbindung von Glückstadt habe. Er verweist dazu auf Seite 20 des LNVP, Drucksache 19/3453.

Der Ausschuss vertagt die Beratung auf die nächste Sitzung mit der Bitte an die Landesregierung um Beantwortung der gestellten Fragen (siehe hierzu [Umdruck 19/7100](#)).

5. Verschiedenes

Auf eine Frage des Abg. Vogel antwortet Staatssekretär Dr. Rohlf, dass im Rahmen der letzten Ministerpräsidentenkonferenz der Bund die Anpassung der Überbrückungshilfen in Aussicht gestellt habe, sodass Feuerwerkshersteller sie in Anspruch nehmen könnten. Er werde den Ausschuss im Nachgang der Sitzung über den Umsetzungsstand informieren (siehe hierzu [Umdruck 19/6995](#)).

Der Vorsitzende informiert über die nächsten Sitzungstermine.

Der Vorsitzende, Abg. Dr. Tietze, schließt die Sitzung um 11:55 Uhr.

gez. Dr. Andreas Tietze
Vorsitzender

gez. Svenja Reinke-Borsdorf
Geschäfts- und Protokollführerin