

Vorsitzender  
des Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Günter Neugebauer, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

nachrichtlich:

**Staatssekretär**

Herrn Präsidenten  
des Landesrechnungshofes  
Schleswig-Holstein  
Dr. Aloys Altmann  
Hopfenstr. 30  
24103 Kiel

Kiel, 08. Juni 2009

**Vorlage des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes  
Schleswig-Holstein  
Bericht über den Radwegebau in Schleswig-Holstein**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die o. a. Vorlage übersende ich mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen  
gez.  
Klaus Schlie

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |  
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

**Staatssekretärin**

Vorsitzenden  
des Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herr Günter Neugebauer, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

über:  
Finanzministerium des Landes Schleswig-  
Holstein  
Postfach 7127  
24171 Kiel

Kiel, 3. Juni 2009

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der Sitzung des Finanzausschusses am 4. Dezember 2008 haben Sie darum gebeten, bis zum Ende des 2. Quartals 2009 die bisherigen Investitionen in den Radwegebau zu bewerten und mitzuteilen, wann voraussichtlich das Programm „Landesweites Radverkehrsnetz“ abgeschlossen werden kann (Bericht und Beschlussempfehlung des Finanzausschusses vom 4. Dezember 2008, Nummer 20 - Radwegebau Grundlage: Bemerkungen des Landesrechnungshofs Schleswig-Holstein „Prüfung des Radwegebaus). Dieser Bitte komme ich gerne nach. Ich habe diesen Bericht als Anlage diesem Schreiben beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen



Karin Wiedemann

Anlage: Bericht zur Umsetzung des Landesweiten Radverkehrsnetzes und zur  
Bewertung der bisherigen Investitionen

Ministerium für Wissenschaft,  
Wirtschaft und Verkehr  
des Landes Schleswig-Holstein (MWV)

**Bericht zur Umsetzung des Landesweiten Radverkehrsnetzes  
und zur Bewertung der bisherigen Investitionen**

**Inhaltsverzeichnis**

Vorbemerkung	2
Landesweites Radverkehrsnetz	2
Radwegebau als Folge des Landesweiten Radverkehrsnetzes	4
Bewertung	8

Kiel, im Mai 2009

## **Vorbemerkung**

Der Finanzausschuss des schleswig-holsteinischen Landtages hat im Zuge der Feststellungen des Landesrechnungshofes zum Radwegebau das MWV gebeten, die bisherigen Investitionen in den Radwegebau zu bewerten und mitzuteilen, wann das Programm „Landesweites Radverkehrsnetz“ abgeschlossen werden kann.

Im Bereich der Förderung des Radverkehrs sind verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Zuständigkeiten beteiligt. Insbesondere im Bereich des kommunalen Wegebaus kann das MWV regelmäßig nicht selbst aktiv werden, da die Zuständigkeit für den innerörtlichen Verkehr bei den Kommunen selber liegt. Hier kann das MWV nur Hilfestellung geben, Anregungen geben wie beispielsweise auf den regelmäßig durchgeführten Fachtagungen, durch das Fahrradforum, das der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV-SH) regelmäßig organisiert sowie durch die Bereitstellung von Fördermitteln die Kommunen bei der Radverkehrsförderung finanziell unterstützen.

Daher bezieht sich dieser Bericht auf den Bereich des Radwegebaus an Landesstraßen, da hier die originäre Finanz- und Entscheidungshoheit beim Land Schleswig-Holstein selbst liegt.

## **Landesweites Radverkehrsnetz**

Ziel des Projektes war die erstmalige Schaffung eines landesweiten Radverkehrsnetzes statt bisheriger nur kommunaler Betrachtungen.

Die wesentlichen Arbeitsschwerpunkte bei der Erstellung des Landesweiten Radverkehrsnetzes waren:

- Erfassung der radverkehrlichen Ausgangssituation
- Ermittlung und Festlegung der Zielorte des Alltags- und Freizeitverkehrs
- Entwicklung eines landesweiten Wunschliniennetzes für den Alltags- und Freizeitradverkehr unter Berücksichtigung der Übergänge nach Dänemark, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg und Niedersachsen

Das Landesweite Radverkehrsnetz ist erstmals zum Jahresende 2004 fertiggestellt worden. Es hat eine Länge von 5.762 km und umfasst Linien des Freizeit-, Alltags- und Schulradverkehrs sowie Radfernwege. Hinzu kommen 1.235 km<sup>2</sup> Vorrangflächen für den Alltagsverkehr (innerörtliche Bereiche) sowie 472 km<sup>2</sup> Sonderflächen für den Freizeitradverkehr (Nordfriesische Inseln und Fehmarn).

Das Landesweite Radverkehrsnetz bildet die Grundlage sowohl für die zukünftige Planung von Radwegmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen als auch für die Förderung von kommunalen Radwegmaßnahmen. Daneben wird das Land die Kommunen bei Lückenschlüssen in Kreis-, Amts- und Gemeinderadverkehrsnetzen weiterhin unterstützen sowie Radwegmaßnahmen realisieren, bei denen eine mit den Kriterien des Landesweiten Radverkehrsnetzes vergleichbare Notwendigkeit nachgewiesen wurde. Dadurch soll eine Erhöhung des Radverkehrsanteils, eine Förderung des Tourismus, die Stärkung der Radverkehrsplanung in den Kreisen und kreisfreien Städten und nicht zuletzt die Ermittlung des Bedarfs an zusätzlichen Radwegen erreicht werden.

Im Jahr 2008 ist das Landesweite Radverkehrsnetz erstmals fortgeschrieben worden, da die Grundlagen für die erste Netzkonzeption auf Daten aus dem Jahr 2002 beruhten. Auch das Zielortverzeichnis wurde dabei einer Überprüfung hinsichtlich der Aktualität unterzogen.

Als Ursachen für Veränderungen in der Netzkonzeption sind insbesondere zu nennen:

- Schwankungen in den Schülerzahlen, verursacht durch unterschiedlich starke Jahrgangsstufen, Schulstandortänderungen, Bevölkerungswanderungen, neue Schulformen (Regionalschulen).
- Veränderte Verkehrsströme z.B. durch größere Neubaumaßnahmen. So entstehen durch einen Autobahnneubau neue Zubringerverkehre bzw. neue Verkehrsachsen durch die Trennwirkung der Neubaumaßnahmen.
- Neue Freizeitziele. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der touristischen Bedeutung des Radverkehrs für Schleswig-Holstein ein wesentliches Netzkriterium.

Dazu kommen einzelne Korrekturwünsche der Kreise für das umgelegte Netz.

Es lässt sich daher festhalten, dass das Projekt „Landesweites Radverkehrsnetz“ nie vollständig abgeschlossen werden wird, sondern einer regelmäßigen Neubewertung und Anpassung bedarf.

### **Radwegebau als Folge des Landesweiten Radverkehrsnetzes**

Die Auswertung des Landesweiten Radverkehrsnetzes im Jahre 2004 hat ergeben, dass 269 Kilometer der Verbindungen an Landesstraßen verlaufen, die noch über keinen Radweg verfügen. Dies entspricht 4,67 % der Gesamtlänge des Landesweiten Radverkehrsnetzes.

Diese Strecken verteilten sich wie folgte auf die einzelnen Kreise:

Kreis	Radweglücken 2004 in km
Dithmarschen	17
Herzogtum Lauenburg	25
Nordfriesland	82
Ostholstein	40
Rendsburg-Eckernförde	22
Plön	2
Pinneberg	7
Schleswig-Flensburg	18
Segeberg	11
Steinburg	24
Stormarn	21
Summe	269

Hierzu muss betont werden, dass nicht an jedem Streckenabschnitt ein Radweg auch gleich dringlich ist. Die Beantwortung der Frage nach der Dringlichkeit eines

Radweges ist stark von der Verkehrsbelastung der Straße abhängig. Nach einer Umfrage des ADFC besteht eine hohe Akzeptanz für Radwege an Straßen mit mittlerer Verkehrsbelastung, an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung besteht aufgrund der Lärm- und Abgasbelastung generell ein geringeres Interesse am Radfahren und damit an Radwegen und an Straßen mit geringem Verkehr wird der Bau von Radwegen teilweise sogar abgelehnt (Bodenversiegelung, höherer Fahrkomfort auf der Fahrbahn).

Zur Beurteilung der Notwendigkeit und der Dringlichkeit von baulichen Radwegen hat das MWV bereits vor ca. zehn Jahren ein landesweit einheitliches Beurteilungsschema erarbeitet. Dabei werden für die Dringlichkeitseinstufung von Radwegen im Einzelnen folgende verkehrlichen, strukturellen und ökologischen Kriterien beachtet:

#### Verkehrliche Kriterien

- Verkehrssituation
- Verkehrsbelastung (Menge und Zusammensetzung)
- Unfallsituation

#### Strukturelle Kriterien

- Schulstandorte und deren Einzugsbereiche
- Lage zentraler Einrichtungen
- Art der Siedlungsstruktur
- Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Touristische Aspekte

#### Ökologische Kriterien

- Naturräumliche Gegebenheiten

Diese systematische Bewertung jeder einzelnen potenziellen Maßnahme wurde im Jahr 2004 durch das Landesweite Radverkehrsnetz und die Komponente „Einbindung in eine Netzkonzeption“ ergänzt.

Hierdurch fand ein Paradigmenwechsel statt von der Beurteilung der Notwendigkeit einer Einzelmaßnahme hin zu einer durchgängigen Netzkonzeption. Dadurch wurde

neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit der für Schleswig-Holstein wirtschaftlich bedeutsamen touristischen Komponente stärker Rechnung getragen. Im Rahmen der Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes wurde hierzu ein Bewertungsschema entwickelt, das nicht nur zur Beurteilung einzelner Maßnahmen, sondern auch zum Vergleich der Dringlichkeit verschiedener Maßnahmen geeignet ist. Hierbei wurden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

Zielfeld	Ziele	Beurteilungskriterien	Einflussgrößen
(Verkehrs-) Sicherheit	Hohe (Verkehrs-) Sicherheit für Radfahrer	Gefährdungspotenzial	Radverkehrsführung Kfz-Verkehrsalernen Soziale Sicherheit
Verkehrsqualität	Gute Verkehrsqualität im Radverkehr	Fahrkomfort im Radverkehr	Wegebreiten Fahrbahnoberflächen Abstand zur Fahrbahn
		Reisequalität im Radverkehr	Umfwegfaktor Höhenprofil Freizefwert Netzeinbindung
Umweltbelange	Geringe Umweltbeeinträchtigungen	Eingriffe in Natur und Landschaft	Rächenverbrauch Schutzwürdigkeit ...
Wirtschaftlichkeit	Hohe Wirtschaftlichkeit	Geringe Investitionskosten	Bau-/Erschließungskosten Grundenwerb Fördergelder
		Geringe Betriebskosten	Betriebskosten
Umsetzung	Einfache Umsetzung	Abstimmungsaufwand	Eigentumsverhältnisse Akzeptanz

Tab. 4-1: Zielsystem zur Beurteilung von Variantenvergleichen nach dem mikroskopischen Ansatz in Anlehnung an die EAHV 93

Quelle: Erläuterungsbericht zur Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes  
Stand: Juni 2008

Zum Zeitpunkt der Datenerhebung für die Fortschreibung war bereits ein erheblicher Teil der Radweglücken im Landesweiten Radverkehrsnetz geschlossen worden. Die folgende Tabelle zeigt die Gegenüberstellung der Radweglücken im Jahr 2004 und 2008:



Kreis	Radweglücken	
	2004 in km	2008 in km
Dithmarschen	17	14
Herzogtum Lauenburg	25	17
Nordfriesland	82	68
Ostholstein	40	32
Rendsburg-Eckernförde	22	19
Plön	2	0
Pinneberg	7	4
Schleswig-Flensburg	18	16
Segeberg	11	8
Steinburg	24	16
Stormarn	21	18
Summe	269	213

Von diesen verbleibenden 213 Kilometern „Radweglücken“ sind zurzeit ca. 70 Kilometer in Bearbeitung. Teilweise sind diese Radweglücken in Bau oder in der Planung, bei etlichen Maßnahmen ist es durch alternative Wegführungen gelungen, Radwege überflüssig zu machen bzw. zumindest die notwendigen baulichen Maßnahmen zu reduzieren. Einige Maßnahmen sind bereits fertiggestellt. Bei den verbleibenden Abschnitten wird nach einer eingehenden Überprüfung anhand des bei der Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes entwickelten Beurteilungsschemas zu entscheiden sein, wo ein baulich angelegter Radweg notwendig ist. Bei einer überschlägigen Schätzung wird für die Fertigstellung der momentan bearbeiteten 70 Kilometer ein Zeitansatz von ca. fünf Jahren als realistisch anzusetzen sein. Für die Schließung der restlichen notwendigen Lücken wird ein Zeitraum von ca. 10 Jahren erforderlich sein, da es sich hierbei teilweise auch um Maßnahmen handelt, deren Umsetzung aus topografischen, ökologischen oder sonstigen Gründen deutlich aufwändiger sein wird.

## **Bewertung**

Die bisherigen Investitionen in den Radverkehr unterlagen und unterliegen einer auf landesweit einheitlichen Kriterien beruhenden Bewertung durch die Straßenbauverwaltung des Landes. Diese Bewertung ist seit der Fertigstellung des Landesweiten Radverkehrsnetzes um eine durchgängige Netzbetrachtung erweitert und damit weiter optimiert worden. Damit unterliegt die Mittelverwendung für den Radwegebau einer stetigen Nutzenanalyse. Wesentliches Kriterium für den Radwegebau ist und bleibt die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Schulradverkehr, ohne dabei die touristische Komponente zu vernachlässigen.

Hierbei liefert das Landesweite Radverkehrsnetz eine wesentliche Entscheidungs- und Planungsgrundlage. Durch sich stetig ändernde Rahmenbedingungen werden sich in diesem Netz jedoch regelmäßig Anpassungsbedarfe ergeben, so dass zwar in ca. 15 Jahren mit der Schließung der meisten Lücken, für die ein Radweg notwendig ist, gerechnet werden kann, sich jedoch regelmäßig neue Bedarfe an Radwegen im Landesweiten Radverkehrsnetz ergeben werden. Hierzu wird es unabdingbar sein, dieses Landesweite Radverkehrsnetz in episodischen Abständen fortzuschreiben und zu aktualisieren.