



PGV-Alrutz GbR Adelheidstraße 9 b 30171 Hannover

Claus Christian Claussen  
Vorsitzender des Wirtschafts- und  
Digitalisierungsausschusses

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 20/2089

Planungsgemeinschaft  
Verkehr

PGV-Alrutz GbR

Forschung und Analyse  
Strategie und Konzeption  
Planung und Entwurf  
Beratung und Information  
... und darüber hinaus

**Per Mail an: [wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de](mailto:wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de)**

Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover

Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990

[info@pgv-alrutz.de](mailto:info@pgv-alrutz.de)  
[www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

BR000, 09-2023-LT S-H, Stn zu  
DRS 20-1011 u 20-1112

### Anhörung zu den DRS 20/1011 und 20/1112

Errichtung eines Radschnellnetzes für Schleswig-Holstein  
Antrag der Fraktion des SSW, Drucksache 20/1011

**22. September 2023**

Landesweites Radverkehrsnetz strukturiert ausbauen  
Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,  
Drucksache 20/1112

Sehr geehrter Herr Claussen,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Sie baten um eine Stellungnahme für Ihre Anhörung zu den o.g. Drucksachen. Vielen Dank dafür.

Soweit sich Fragen ergeben, steht Ihnen auch mein Mitarbeiter Herr Detlev Gündel zur Verfügung.

Das bundesweit tätige Ingenieurbüro PGV-Alrutz, in dessen Geschäftsführung ich bin, ist federführend an der **Erstellung der Hinweise zu Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen** (H RSV 2021) beteiligt gewesen, dem gültigen Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zum Radschnellnetz. In der **Metropolregion Hamburg** haben wir sowohl das **Gestaltungshandbuch** erstellt als auch **zwei Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen** von Bad Bramstedt nach Hamburg-Nord und von Ahrensburg nach Hamburg-Wandsbek erarbeitet. Wir sind auch mit anderen Projekten im Land Schleswig-Holstein tätig. So haben wir 2020 das BYPAD-Verfahren für das Land durchgeführt, mit Maßnahmenplan, und 2021 den **Entwurf der „Radstrategie Schleswig-Holstein 2030, Ab aufs Rad im Echten Norden“** entwickelt. Wir sind oder waren außerdem federführend tätig u.a. bei Radverkehrskonzepten für die Landkreise Nordfriesland und Bad Segeberg.

PGV-Alrutz GbR

Diplomingenieure  
Verkehrswesen  
Beratende Ingenieure für  
Bauwesen

Wolfgang Bohle  
Heike Prahlow

Dankmar Alrutz (beratend)

Sie erreichen uns  
vom Hauptbahnhof mit den  
Stadtbahnlinien 1, 2 u. 8  
Haltestelle Schlägerstraße

Grundsätzlich halten wir es für ein sinnvolles Vorgehen, für ein größeres Gebiet eine **Untersuchung** vorzunehmen, wo es **Potenziale für hochwertige Radverkehrsangebote** wie Radschnellverbindungen (RSV) oder Radvorrangrouten (RVR) gibt. Das haben Bundesländer wie Rheinland-Pfalz oder Sachsen so gehandhabt. Anderswo wurde diese Aufgabe auf regionaler Ebene bearbeitet, so in München oder Nürnberg. Dies geschah auch, und hier bundeslandübergreifend, in der Metropolregion Hamburg, die auch den südlichen Teil von Schleswig-Holstein umfasst.

Die unterschiedlichen Potenzialanalysen sind mit unterschiedlichen Methoden und teils verschiedenen Kriterien jeweils zu **Empfehlungen** gekommen, **welche Trassen von Radschnellverbindungen** genügend **Potenziale aufweisen**, um erfolgsversprechend zu sein, auch im Sinne späterer Nutzen-Kosten- oder Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen. Dass dabei in Schleswig-Holstein erreichbare Potenziale jenseits der (Zuständigkeits-)Grenzen, also auch jenseits der Grenzen zu Dänemark, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg und Niedersachsen, mit berücksichtigt werden sollten, halte ich für selbstverständlich. Dies kann aber ggf. den Aufwand zur Datenerhebung und -auswertung nicht unerheblich vergrößern.

Für **Radvorrangrouten** gelten nach H RSV 2021 die hohen Anforderungen an das erschließbare Potenzial für künftigen Radverkehr nicht. Insofern wird empfohlen, für die weniger dicht besiedelten Gebiete, also außerhalb der Gebiete um Hamburg, Kiel und Lübeck, ausdrücklich und vorrangig mit diesem Instrument zu arbeiten. In einigen Kreis-Radverkehrskonzepten oder unabhängig davon, so in Nordfriesland, werden bereits entsprechende Untersuchungen vorgenommen. Potenzialermittlungen sollten im Regelfall dazu gehören.

Ein Teil der in der Plenardebatte zu den Drucksachen erkennbaren Widersprüche lässt sich ggf. mit den Definitionen glätten. „Radschnellwege“ oder auch „Radschnellnetz“ ist der Oberbegriff für „RSV“ und „RVR“, die beide fachlich im H RSV 2021 definiert werden. Zu **Radschnellverbindungen** gibt es ein **eigenes Förderprogramm des Bundes**.

Für **Radvorrangrouten** mit weniger hohen Standards, die aber über den Basisstandards entsprechend der ERA liegen, gibt es **diese speziellen Fördermittel nicht**. Für ihre Umsetzung muss, wie bei andere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, dann auf andere, weniger gut ausgestattete Fördermöglichkeiten zurückgegriffen werden. Dies kann dann zu Konkurrenzsituationen zur Förderung von anderen Projekten führen, auch Konkurrenzen zur Förderung von Projekten von anderen Verkehrsarten.

Neben Verzögerungen bei der Umsetzung kann dies unter ungünstigen Umständen auch zum Verzicht auf die Umsetzung des Rad-Projektes führen.

Im Rahmen der Arbeiten zum Landes-Radverkehrsnetz (LRVN) werden bereits **Vorschläge für RSV gesammelt**. Es ist sinnvoll, diese **Sammlung auch auf mögliche Radvorrangrouten** auszudehnen und dafür Potenzialabschätzungen oder -untersuchungen vorzunehmen. Von uns kann nicht eingeschätzt werden, ob dies im Rahmen der LRVN erfolgen kann und sollte, oder ob dies unabhängig vom LRVN durchgeführt werden muss.

Die **Qualitätsanforderungen an Radvorrangrouten** sind nach hiesigem Kenntnisstand für Schleswig-Holstein bisher nicht definiert. Derartige Standards sind für Planung und Förderung hilfreich. Ggf. kann ersatzweise auf die Vorgaben der Metropolregion Hamburg<sup>1</sup> zurückgegriffen werden, die mit dem Land Schleswig-Holstein abgestimmt sind (dort: „reduzierter Standard“, u.a. dort in der Tabelle ab Seite 12). Ein wesentlicher Punkt ist dabei, Konflikte zwischen dem zunehmenden und (wegen Pedelecs und Lastenrädern) schnelleren und konfliktträchtigeren Radverkehr und dem Fußverkehr von vornherein zu minimieren. Dazu sind in der Regel eigene Flächen für beide Verkehrsarten und eine bauliche Trennung erforderlich. Dies gilt zumindest überall dort, wo mit mehr als sehr geringem Fußverkehr zu rechnen ist. Die im Osten des Landes häufigen Gefällestrecken verschärfen diesen Konflikt, so dass diesen besonderes Augenmerk zu widmen ist.

Aus fachlicher Sicht ist es außerdem sinnvoll und wird deshalb **angeregt**, über den Verweis auf die bestehenden Fördermöglichkeiten hinaus, die **Möglichkeit zu eröffnen**, ausgewählte Strecken(abschnitte) zu **Kreis- bzw. Landes-Radvorrangrouten** bzw. **Kreis- oder Landes-Radschnellverbindungen** zu bestimmen. Diese können dann in der Zuständigkeit entsprechend Kreis- bzw. Landesstraßen geplant, umgesetzt und betrieben werden. Damit kann die gegenüber kleinen Kommunen größere Leistungsfähigkeit der Kreis- oder Landesverwaltung, die im Straßenbau erkennbar ist, auch diesen regional bedeutsamen Verbindungen des Radverkehrs zugutekommen. Von uns kann nicht beurteilt werden, ob dazu eine

---

1

<https://metropolregion.hamburg.de/contentblob/15303614/8de7794417787dd94fcd84cc11752dc1/data/bericht-gestaltungshandbuch.pdf>

- **Änderung des Straßen- und Wegegesetzes** erforderlich ist, wie dies in Nordrhein-Westfale und Baden-Württemberg erfolgt ist **oder**
- auf Antrag der Gemeinde eine „**Sonderbaulast**“ vereinbart werden kann, wie dies im Bayerischen Radgesetz enthalten ist (dort nur für Gemeinden bis 25.000 Einwohnern<sup>2</sup>),
- **oder** ob eine **Regelung analog der bestehenden Regelung zur Widmung von Kreis- oder Landesstraßen** ausreichend ist.

In Nordrhein-Westfalen und Bayern sind weiterhin auch **rein kommunale RSV oder RVR möglich**, die auf den „normalen“ Förderwegen mit den bestehenden Baulasten geplant, umgesetzt und betrieben werden.

In der Praxis wird unser Vorschlag absehbar erhöhte und in gewisser Weise geänderte Anforderungen an das Personal in Straßenbauverwaltungen von Kreisen und Land mit sich bringen. Auch ein erhöhter Finanzbedarf ist bei beiden absehbar, der vermutlich nicht nur aus internen Umschichtungen gedeckt werden kann, so dass Budgeterhöhungen sinnvoll sind.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Bohle

## Literatur

Herangezogene Regelwerke der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

ERA 2010, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Ausgabe 2010. FGSV Nr. 284

H RSV 21, Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten. Ausgabe 2021. FGSV 284/1

### Weitere Literatur

MRHH, Metropolregion Hamburg 2021: Radschnellnetz. Planungs- und Gestaltungshandbuch. Hamburg.  
<https://metropolregion.hamburg.de/contentblob/15303614/8de7794417787dd94fcd84cc11752dc1/data/bericht-gestaltungshandbuch.pdf>

---

<sup>2</sup> <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayRadG-6>

Bayerische Staatskanzlei 2023: Gesetz zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG) vom 24. Juli 2023, (GVBl. S. 371), BayRS 97-1-B

[www.gesetze-](http://www.gesetze-)

[bayern.de/Content/Document/BayRadG](http://bayern.de/Content/Document/BayRadG)