



metropolregion hamburg

Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg · Alter Steinweg 4 · 20459 Hamburg

Claus Christian Claussen
Vorsitzender des Wirtschafts-
und Digitalisierungsausschusses

Jakob Richter

Leiter der Geschäftsstelle
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Telefon +49 (0)40 428 41 2607

jakob.richter@metropolregion.hamburg.de
www.metropolregion.hamburg.de

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/2112

Betreff: Stellungnahmen zu Drucksache 20/1011 „Errichtung eines Radschnellnetzes für Schleswig-Holstein“ und Drucksache 20/1112 „Landesweites Radverkehrsnetz strukturiert ausbauen“

Sehr geehrter Herr Claussen,

vielen Dank für die Anfrage einer Stellungnahme an die Metropolregion Hamburg zu den Themen Radschnellnetz und landesweites Radverkehrsnetz. Gerne kommen wir dieser nach und übersenden Ihnen untenstehend unsere Stellungnahme zu den oben genannten Drucksachen.

Mit freundlichen Grüßen

Jakob Richter



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

Spätestens seit 2017 die Potenzialanalysen für Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg durchgeführt worden sind beschäftigt sich die Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg intensiv mit dem Thema Radschnellwege. Durch die Erstellung der Machbarkeitsstudien für neun Korridore von 2019 bis 2021 wurden weitere Erkenntnisse gewonnen. Bereits in dem ersten Leitprojekt zu den Machbarkeitsstudien wurde erkannt, dass selbst in den Ballungszentren der Metropolregion Hamburg wahrscheinlich nicht alle Abschnitte die geforderten (mind.) 2.000 prognostizierten Radfahrenden am Tag erreichen werden. Auch eine Breite von mindestens 4 m bei einem Zweirichtungsradweg ist nicht überall realisierbar. Daher wird eine Nutzen-Kosten-Analyse „nur“ für die Hamburg nahen Trassenabschnitte sowie Lübeck aktuell durchgeführt. Aus dieser Erfahrung heraus ist zu empfehlen, dass ähnliche Untersuchungen für alle anderen in Frage kommenden Wege gemacht werden, um die Kosten möglichst gering zu halten. Der geplante Ausbau des landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN) wird dazu führen, dass auch in der Metropolregion Hamburg ländlichere Regionen besser mit dem Rad erreichbar sein werden und mehr Menschen sich für das Fahrrad entscheiden können.

Aus der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030¹ stehen Bundesfördermittel für die Finanzierung von Radschnellwegen (mind. 2.000 Radfahrende/Tag, mind. 10 km Länge, mind. 4 m Breite/Zweirichtungsradweg) zur Verfügung. Bei geringeren Breiten (Radvorrangrouten) gibt es weitere Förderprogramme, die verwendet werden können. Die für ganz Schleswig-Holstein zur Verfügung stehenden Bundesmittel reichen aber voraussichtlich höchstens für 10 km Radschnellwege. Angesichts der allein im schleswig-holsteinischen Teil der Metropolregion Hamburg geplanten Radschnellwege von ca. 83 km Länge werden mehr Bundesmittel benötigt, um den Ausbau voranzubringen. Deshalb wäre eine Intervention seitens des Landes Schleswig-Holstein beim Bund, eventuell gemeinsam mit den anderen Partnern aus der Metropolregion Hamburg, bezüglich einer Ausweitung der Fördermittel und Verlängerung des Förderzeitraums stark zu begrüßen.

Im Rahmen des ersten Leitprojekts „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ in der Metropolregion Hamburg wurde ein Planungs- und Gestaltungshandbuch entwickelt. Es ist eine Planungshilfe bei der Projektierung von Radschnellwegen. Es werden Hinweise auf die einschlägigen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) gegeben und die zentralen Punkte aufgelistet. Gleichzeitig werden Musterlösungen für das Radschnellnetz in der Metropolregion Hamburg angeboten. Damit soll eine möglichst einheitliche Gestaltung der Radschnellwege in der Region erreicht werden, um die höchst mögliche Nutzerfreundlichkeit zu gewährleisten. Diese Qualitätsstandards und Planungshilfen sollten möglichst von allen Partnern in der Region genutzt werden. Wünschenswert wäre es deshalb, die Förderung des Radschnellwegebaus landesweit an die Einhaltung der Gestaltungsstandards zu binden. Auch über die Grenzen der Metropolregion Hamburg hinaus ist die Metropolregion Hamburg zu einer Zusammenarbeit mit anderen Partnern in ganz Schleswig-Holstein bereit und würde das Planungs- und Gestaltungshandbuch zur Verfügung stellen. Darüber hinaus können wir einen Erfahrungsaustausch anbieten und unsere Strukturen für die regionale Vernetzung unterstützend zur Verfügung stellen.

¹ Verwaltungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und den Ländern der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die für Verkehr zuständigen Ministerien. (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege.pdf?__blob=publicationFile)



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

Seitens der Metropolregion Hamburg werden Bemühungen um eine Ausweitung der Förderung von Radschnellwegen auf Bundesebene, gerne auch in Kooperation mit den anderen Partnern in der Region, zu begrüßen. Neben der Erhöhung der Fördersumme aus der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege ist dabei von zentraler Bedeutung, dass die Mittel auch in den entsprechenden Förderzeiträumen abgerufen werden können bzw. auf Folgejahre übertragbar sind.

Eine zeitnahe Fortschreibung des LRVN wird auch den Kommunen und Kreisen in der Metropolregion Hamburg mehr Planungssicherheit geben und erhöht damit die Wahrscheinlichkeit auf Erfolg im zügigen Ausbau der Radinfrastruktur. Ein gutes Radwegenetz wiederum erhöht die Konkurrenzkraft des Fahrrads, das auf kürzeren Strecken häufig eine schnelle (oder sogar schnellere) Alternative zum Auto ist. Besser kommt ein etwas schmalerer neuer Radweg als gar kein Radweg. Damit leistet das LRVN einen wichtigen Beitrag auch ländlichere Räume in der Metropolregion Hamburg über den Umweltverbund (Rad- und Fußverkehr, SPNV) zu erreichen.

Im Fokus sollte immer auch die Sicherheit der Radfahrenden stehen. Gerade im ländlichen Raum fehlt es häufig an sicherer Radinfrastruktur, was dazu führt, dass selbst für kurze Fahrten, z. B. zum nächstgelegenen Dorf mit Supermarkt, nicht das Fahrrad verwendet wird. Hier ist der Ausbau des LRVN von herausragender Bedeutung für die Mobilitätswende. Radschnellwege sind hierbei ein wichtiger Teil, der sich nach den Erfahrungen der Metropolregion Hamburg aber hauptsächlich für Ballungsräume lohnt. Die Rückmeldungen aus den Kreisen und Kommunen der Metropolregion Hamburg zeigt immer wieder, dass es in der Fläche entscheidend ist, zügig den Sanierungsstau abzubauen und Lückenschlüsse zu identifizieren und zu beseitigen. Darüber hinaus ist die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger (Intermodalität) zu begrüßen, da mehr Anreize für den Umweltverbund geschaffen werden und damit mehr Personen zum Umstieg motiviert werden.

Laut der MiD (Mobilität in Deutschland) Studie 2017 sind in Schleswig-Holstein 10% der beruflichen Wege² unter 5 km, weitere 5% zwischen 5 und 10 km. Darüber hinaus sind 18% der Gesamtsumme aller Wege an einem Tag bei mobilen Personen unter 5 km. Demgegenüber steht, dass nur 4% der Personen das Fahrrad als ihr überwiegend genutztes Verkehrsmittel auf regelmäßigen beruflichen Wegen angeben. 76% der Befragten besitzen ein Fahrrad (MID 2017 Metropolregion Hamburg – Personen V1 S. 45, 133, 137, 147). Dies verdeutlicht das Potenzial für den Radverkehr. Auch Entfernungen bis zu 20 km sind, besonders mit E-Bikes, auf Radschnellwegen, realistische Distanzen. Durch die steigende Anzahl an Pedelecs wird dies in Zukunft noch wahrscheinlicher, dass mehr und längere Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.

Es ist wichtig, dass touristisch interessante Räume an das Radfernwegenetz angebunden werden. Die Erlebbarkeit von hochwertiger Radinfrastruktur bei (Mehr-) Tagestouren steigert die Attraktivität von touristischen „Point of interest“ und trägt zu einer gesunden und nachhaltigen Form des Urlaubsangebots bei. Erfahrungen in der Metropolregion Hamburg haben gezeigt, dass ein zentraler Ort für die Information über „Points of Interest“ hilft, die Erreichbarkeit von Freizeit- und Tourismusinfrastrukturen mit dem Rad transparent zu machen. Außerdem können über ein attraktives Radwegenetz auch weniger bekannte Orte und Regionen angebunden und somit stärker frequentiert werden. Aus dieser Erkenntnis heraus ist zu empfehlen, dass kommunale Freizeittrouten, wenn sie nicht Bestandteil des LRNV sind, ebenfalls an

² Definition von *Weg* nach MiD: „In der MiD werden die Befragten gebeten, alle Wege anzugeben, die sie an einem bestimmten Tag unternommen haben. Unter einem Weg wird dabei die Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck verstanden. Bei Umstiegen oder Verkehrsmittelwechseln bleibt es ein Weg. Bei Unterbrechungen oder längeren Zwischenstopps werden es zwei Wege (etwa von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp).“ (infas, DLR, IVT und infas 360 (im Auftrag des BMVI): Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Ausgabe September 2019. S. 30. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile)



zentraler Stelle mit abrufbar sind, um auch weniger bekannte Räume vom Boom der Fahrradnutzung profitieren zu lassen.

Der Ausbau von B + R sowie Service-Stationen etc. erhöhen die Attraktivität einer Region bzw. auch die Wahrscheinlichkeit, dass die Nutzung des Fahrrads im Alltag zunimmt. Besonders gesicherte Abstellanlagen für teure Fahrräder sind notwendig.

Gleichzeitig sollte aber auch das Bewusstsein bei den Arbeitgebern in der Region gesteigert werden. Dies beinhaltet z. B. gute Abstellmöglichkeiten sowie Umkleide- und Duscmöglichkeiten. Damit steigt nicht nur die Attraktivität als Arbeitgeber, sondern führt gleichzeitig zu gesünderen und motivierteren Mitarbeitenden. Zur Unterstützung der Mobilitätswende (auch hin zum Rad) soll in der Metropolregion Hamburg ein Kompetenzzentrum Mobilität gegründet werden. Aktuell wird die Gründung des Kompetenzzentrums in einem Leitprojekt der Metropolregion Hamburg vorbereitet. Mobilitätsmanagement ist Teil des Bewusstseinswandels und eng mit den Erfolgen der Mobilitätswende verknüpft. So wird u. a. in Neumünster in einem Reallabor das Thema „betriebliches Mobilitätsmanagement“ untersucht. Auch hier ist die Metropolregion Hamburg ein wichtiger Partner, der gerne zum Austausch bereit ist und an seinen Erfahrungen teilhaben lassen kann.