



# KielRegion

KielRegion GmbH, Neufeldtstraße 6, D-24118 Kiel

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss  
des Schleswig-Holsteinischen Landtags  
Claus Christian Claussen

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 20/2114

Kiel, den 25.09.2023

## Stellungnahme zum Thema „Radschnellnetze“ Drucksache 20/1112

Sehr geehrte Damen und Herren,

Laut der repräsentativen bundesweiten Studie *Mobilität in Deutschland* legt eine Person im Mittel 3,1 Wege pro Tag zurück. Die Anzahl der zurückgelegten Wege stagniert - jedoch nimmt die durchschnittliche Länge dieser Wege stetig zu und lag im Jahr 2017 bei zwölf Kilometern. Der Bedarf (Rad-)Verkehrsplanung über Stadtgrenzen hinweg in einem (über-)regionalen Kontext zu denken, liegt auf der Hand, denn in der Realität beginnen und enden Wege nicht innerhalb einer Stadt oder Gemeinde, sondern verbinden diese. Dieser Gedanke wird im landesweiten Radverkehrsnetz aufgegriffen und von Seiten der KielRegion GmbH begrüßt und unterstützt. Durch den Markteintritt von Pedelecs hat sich das Einzugsgebiet der Radverkehrsnutzung schlagartig erhöht, sodass auch alltäglich Distanzen von bis zu 20 km mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Um auf solchen Strecken die Konkurrenzfähigkeit des Fahrrades gegenüber dem Kfz erhöhen zu können, bedarf es einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur – Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten. Entsprechend wird das Vorhaben, Radschnellverbindungen im landesweiten Radnetz zu berücksichtigen von Seiten der KielRegion GmbH ebenfalls begrüßt und unterstützt. Nach derzeitigem Stand werden jedoch nur jene Radschnellverbindungen in das landesweite Radverkehrsnetz aufgenommen, für deren Streckenverlauf ein politischer Beschluss vorliegt. Entsprechend werden Potentiale zur Qualitätssteigerung von Radverkehrsverbindungen nicht umfassend im LRVN berücksichtigt. **Es wird empfohlen, auch jene Streckenverläufe aufzunehmen, für die (noch) keine politischen Beschlüsse vorliegen.**

Gemäß den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorgangrouten (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sind „Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten [...] Verbindungen, die den Zweck haben, bedeutende Quell-Ziel-Potentiale des Alltagsverkehrs durch einen hohen und ein zügiges Radfahren ermöglichenden Standard für den Radverkehr zu erschließen. Wo die voraussichtliche Nachfrage die Anlage einer Radschnellverbindung

KielRegion GmbH  
Neufeldtstraße 6, D-24118 Kiel  
kielregion.de  
T +49 (0)431. 530355-0  
F + 49 (0)431. 530355-29  
info@kielregion.de

**Aufsichtsratsvorsitzender:**  
Dr. Ulf Kämpfer  
**Geschäftsführerin:**  
Ulrike Schrabback-Wielatt

**Förde Sparkasse**  
IBAN DE97210501701400116396  
BIC NOLADE21KIE  
**Amtsgericht Kiel** HRB 10353 KI  
**Steuer-Nr.** 19 294 31504  
Finanzamt Kiel Nord  
**USt.-Id.Nr.** DE 262 929 911

nicht rechtfertigt oder ihr hoher Standard nicht erreichbar ist, kann der Standard einer Radvorrangroute eingesetzt werden.“ (H RSV, S. 8)

Die in den H RSV aufgeführten Rahmenbedingungen für eine Radschnellverbindung bilden auch die Anforderungen des Förderprogramms für Radschnellverbindungen auf Bundesebene ab:

- entweder alleine oder als Bestandteil einer Radschnellverbindung > 10 Kilometer lang sind;
- eine Prognosebelastung von rund 2.000 Radfahrten täglich aufweisen;
- einen Querschnitt von 3 Meter (einspurig) und 4 Metern (zweispurig) Breite aufweisen;
- von anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Fußgänger) baulich getrennt sind;
- sichere und komfortable Kreuzungspunkte haben;
- über eine hohe Belagsqualität und eine geringe Steigung verfügen
- und dauerhaft verkehrssicher betrieben und unterhalten werden - einschließlich Winterdienst.

Demnach ist eine Radschnellverbindung als sinnvoll zu bewerten, sofern die Verbindung die aufgeführten Rahmenbedingungen erfüllt. Hierbei stellt sich nun die Frage, für welche Verbindungen in Schleswig-Holstein diese Bedingungen vorliegen bzw. realisiert werden können und wem die Aufstellung und Prüfung dieser Rahmenbedingungen obliegt? Belastungen von rund 2.000 Radfahrten pro Tag<sup>1</sup> werden sich voraussichtlich lediglich für die Relationen der Oberzentren und den umliegenden Stadtrandkerne valide prognostizieren lassen. Für Radvorrangrouten gem. H RSV gelten diese Voraussetzungen bei ebenfalls vergleichsweise hohen Qualitätsstandards nicht. **Daher wird die Empfehlung ausgesprochen, neben Radschnellverbindungen auch Radvorrangrouten in das landesweite Radverkehrsnetz einzubetten.**

Ein Vergleich der derzeit gängigen Standards aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV und den Anforderungen an Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten gemäß H RSV verdeutlichen den erhöhten Flächenbedarf einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsverbindung. Beispielsweise ist der derzeitige Standard für Radverkehrsinfrastruktur außerorts ein einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsbetrieb mit einer Breite von 2,50 m. Um die bestehende Radverkehrsinfrastruktur auf den Qualitätsstandard einer Radschnellverbindung zu heben, bedarf es einer Aufweitung auf 5,00 m. Hier Bedarf es einer **Grundsatzentscheidung**, zu Lasten welcher Fläche die Radverkehrsinfrastruktur aufgeweitet werden kann sofern kein Grunderwerb möglich ist. Wird der Radweg beispielsweise zu Lasten der Grünfläche zwischen Fahrbahn und Radweg aufgeweitet, ist die Straßenentwässerung, die üblicherweise durch Ableitung und Versickerung abgewickelt wird, neu auszubilden.

Über den politisch beschlossenen [Masterplan Mobilität](#) haben sich die Kreis Plön, Rendsburg-Eckernförde und die Landeshauptstadt Kiel nachhaltige Beschlüsse gesetzt. Ergebnis ist ein regionales

---

<sup>1</sup> Der touristische Radverkehr ist hierbei auszuschließen.

Mobilitätskonzept mit Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Maßnahme A.2.3 *Ausbau von Radpremiumrouten im Radverkehr* zielt auf die Realisierung qualitativ hochwertiger Radverkehrsverbindung im Sinne der H RSV ab. Die *Radpremiumrouten* stellen im Regionalen Radverkehrsnetz in Korridoren mit hoher Nachfrage und Bündelungspotenzial einen besonderen Qualitätsstandard dar. Von Seiten der KielRegion wurden in Anlehnung an die Empfehlungen und Hinweise der FGSV Qualitätsstandards für Radpremiumrouten entwickelt, die größtenteils die Standards einer Radschnellverbindung als Ziel-Standard und die Standards für Radvorrangrouten als reduzierten Standard definieren.

Für die Entwicklungskorridore Kiel - Plön, Kiel - Eckernförde, Kiel - Neumünster und Kiel - Stein wurden Machbarkeitsuntersuchungen zur Trassenfindung in den jeweiligen Korridoren beauftragt und tlw. bereits abgeschlossen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen für die Korridore Kiel - Plön und Kiel - Eckernförde sind bereits veröffentlicht. Die verbleibenden Machbarkeitsuntersuchungen werden dieses Jahr fertiggestellt. Ziel der Machbarkeitsstudien war es, Trassen zu identifizieren, auf denen sich die definierten Standards mit vergleichsweise geringem Aufwand realisieren lassen. Entsprechend der oben beschriebenen Situation wurde daher vorzugsweise Verbindungen abseits des klassifizierten Straßennetzes gewählt. Das LRVN hingegen orientiert sich insbesondere außerhalb der geschlossenen Ortschaften am klassifizierten Straßennetz. Nach Aussage der Projektverantwortlichen soll das LRVN ein *lebendes* Dokument sein, das sich entsprechend den zukünftigen Planungen anpasst. Die Antwort auf die Fragen, wem die Anpassung obliegt und wie bzw. in welchem Rahmen gesetzte Streckenverläufe im LRVN variabel sind, ist offiziell noch nicht beantwortet. **Da derzeit noch keine politischen Beschlüsse für die Streckenverläufe der Premiumrouten in der KielRegion vorliegen, werden die Routen nach dem derzeitigen Stand nicht in das LRVN aufgenommen und befinden sich oftmals abseits der dargestellten Verbindungen im LRVN.**

Die Aufnahme von Radschnellverbindungen im LRVN wird grundsätzlich begrüßt, jedoch bedarf es noch weiterer politischer Grundsatzentscheidungen zur Finanzierung und Straßenbaulast, um Radschnellverbindungen in Schleswig-Holstein voranzubringen. Darüber hinaus wird empfohlen, neben Radschnellverbindungen auch Radvorrangrouten aufzunehmen auch wenn für diese noch keine politischen Beschlüsse vorliegen.

Mit freundlichen Grüßen,

gez. Pia Dölling

Projektmanagerin Radverkehr, KielRegion GmbH