

# ARBEITSGEMEINSCHAFT DER KOMMUNALEN LANDESVERBÄNDE



(federführend 2023)



Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag | Reventlouallee 6 | 24105 Kiel

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Frau Svenja Reinke-Borsdorf  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

per E-Mail: [wirtschaftsschuss@landtag.ltsh.de](mailto:wirtschaftsschuss@landtag.ltsh.de)

24105 Kiel, 26.09.2023

**Ansprechpartner:**  
Herr Daniel Kiewitz

**Telefon:**  
0431 570050-50

**E-Mail:**  
arge@shgt.de

**Unser Zeichen: Nr. 167 / 80.10.15, Ki/BI**  
(bei Antwort bitte angeben)

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 20/2115

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

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

Sehr geehrte Frau Reinke-Borsdorf,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Landesverbände bedankt sich für die Gelegenheit, im Rahmen einer schriftlichen Anhörung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses Schleswig-Holstein zum Thema „Radschnellnetze“, (Drucksachen 20/1011 und 20/1012) Stellung nehmen zu können.

Die Fortschreibung des LRVN wird ausdrücklich begrüßt. Das LRVN bildet die Grundlage für eine konsequente Netzplanung und wird die Basis für den weiteren Ausbau und die Sanierung liefern.

Der Bau von Radschnellwegen kann dort erfolgen, wo die Nutzerzahlen dies sinnvoll erscheinen lassen und ein angemessenes Kosten/Nutzen-Verhältnis gegeben ist. Dies ist beispielsweise bei dem von der Metropolregion Hamburg aufgezeigten Radschnellnetz vielfach gegeben, dürfte aber auch in weiteren Landesteilen denkbar sein. Hierfür sollten zunächst die Netzbewertungen des LRVN abgewartet werden. Im Rahmen des LRVN können geeignete Streckenabschnitte identifiziert bzw. Routen definiert werden, die über ein entsprechend hohes Nutzerpotential verfügen und folglich für Radschnellwege in Betracht kommen. Falls erforderlich, sollte der Auftrag zur Bearbeitung des LRVN entsprechend erweitert werden.

Im Hinblick darauf, dass Schleswig-Holstein ein Flächenland ist und die Nutzungszahlen selbst im Umfeld größerer Städte schnell abfallen, sollten für die Einstufung zum Radschnellweg nicht die Nutzungszahlen der Bundesförderung (2000 Rf/h) aufgegriffen, sondern ein niedrigerer Wert von z.B. 1500 Rf/h angesetzt werden.

Mobilitätshebungen (bspw. in Kiel zuletzt 2018) zeigen, dass der Radverkehr in erster Linie im Segment bis 10km vorzufinden ist. Mit den technischen Neuerungen insbesondere in den letzten Jahren (E-Motorisierung der Flotte) lassen sich deutlich weitere Distanzen zurücklegen. Daher sind Strecken von über 10km zunehmend leichter überwindbar und es ist folgerichtig, den Fokus auf weitläufigere Streckennetze zu richten.

Zu beachten ist, dass Radschnellwege einen erheblichen Teil der zur Verfügung stehenden Finanz- und Personalmittel binden werden. Die Konzeption und Umsetzung eines landesweiten Radschnellnetzes müssten dementsprechend mit erheblichen zusätzlichen Mitteln hinterlegt werden.

Außerdem sollte im LRVN stärker grenzübergreifend gedacht werden – dies betrifft insbesondere den Hamburger Raum. Hier bestehen zwischen Hamburg und den angrenzenden Kreisen – auch auf Stadtteilebene – vielfältige Verflechtungen, die es zu berücksichtigen gilt. In Zusammenarbeit mit den angrenzenden Ländern sind daher wichtige Zielpunkte außerhalb Schleswig-Holsteins zu identifizieren und entsprechende Routen vorzusehen. Ein Anschluss an das Hamburger Veloroutennetz muss auf alle Fälle berücksichtigt werden. Auch für diese Maßnahmen sollte die Bearbeitung des LRVN ausgeweitet werden und grundsätzlich auch die Abstimmung mit den benachbarten Ländern umfassen. Für die Überlegungen zum landesweiten Netz wird darum gebeten, die zehn Premiumrouten und deren Anschlüsse an die Region sowie die vier Regionsrouten im Kieler Raum in die landesweiten Planungen und den Regionalplan zu integrieren.

Der beste Plan nützt nichts, wenn er nicht auch umgesetzt werden kann. Es ist daher notwendig, die Ausbauziele mit ausreichenden Mitteln zu hinterlegen, die auch über einen langfristigen Zeitraum zur Verfügung stehen. Die realen Planungshorizonte lassen es vielfach nicht zu, dass bereitstehende Mittel (z.B. aus „Stadt und Land“ oder „Ab aufs Rad“) innerhalb der derzeit geltenden Fristen abgerufen werden können.

Außerdem ist zu bedenken, dass die z.T. jahrzehntelange Vernachlässigung der Radinfrastruktur erhebliche Sanierungskosten nach sich ziehen wird. Eine Verstärkung und Erhöhung der Mittel für den Radverkehr sind deshalb notwendig. Darüber hinaus könnte die Umsetzung von Radschnellstrecken beschleunigt werden, in dem die Straßenbaulast für diese wichtigen Verbindungen vom Land übernommen wird. Damit der Radverkehr zuverlässig zügig und mit hoher Sicherheit fließen kann, muss die Klassifikation der neu entstehenden beziehungsweise der auszubauenden Verbindungen mitgedacht werden. Die Erfahrung außerhalb von Schleswig-Holstein zeigt, dass die Klassifikation der Verbindungen als Landesstraße zielführend ist: zum einen, da es einen verantwortlichen Bauträger gibt, der gemeindeübergreifend planen kann und zum anderen, damit eine Bevorzugung des Radverkehrs auf den Radverbindungen gegenüber kreuzenden Straßen niedrigerer Straßenklassen möglich wird.

Wir gehen davon aus, dass das Land Schleswig-Holstein seinen Teil zur Umsetzung des LRVN beiträgt und die in der Straßenbaulast des Landes befindlichen Strecken an Bundes- und Landesstraßen zügig umsetzt. In einem ersten Schritt sollten die Maßnahmen vorrangig auf Gefahrenstellen konzentriert werden, da diese einen dringenden Bedarf darstellen. Ebenso müssen Lücken im Radwegenetz geschlossen werden, da sie den Ausbau eines nahtlosen Radwegenetzes behindern. Darüber hinaus ist die Sanierung bestehender Radwege voranzutreiben. Dem LBV sollten dazu hinreichende Mittel zur Verfügung stehen, die auch nur für diesen Zweck reserviert sind.

Im Rahmen des LRVN sollte eine Kategorisierung der Dringlichkeit von Projekten zumindest auf Landesebene erfolgen. Eine starre Reihenfolge wäre aber abzulehnen. Wenn sich also aus verschiedenen Gründen ein Projekt verzögert (z.B. wegen Fragen des Grunderwerbs) sollte stattdessen ein anderes der gleichen Kategorie in Angriff genommen werden.

Die Erweiterung der Bundesfördermittel wird ausdrücklich begrüßt, jedoch müssen Hemmnisse bei der Mittelvergabe, wie beispielsweise starre Vorgaben zu Nutzerzahlen und Zeiträumen, beseitigt werden. Das Land sollte sich gegenüber dem Bund hierfür einsetzen.

Zu den in den Anträgen gewählten Begrifflichkeiten weisen wir auf folgendes hin. Während die Drs. 20/1011 von einem Radschnellnetz spricht, wird in der Drs. 20/1112 der Begriff Radverkehrsnetz genutzt. Das Radschnellnetz erinnert an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) genutzten Begriff der Radschnellverbindung (RSV). Eine Radschnellverbindung ist in ihren Anforderungen an die Qualität der Infrastruktur klar definiert. So ist sie im Einrichtungs- 3,00m und im Beidrichtungsverkehr 4,00m breit und für täglich mindestens 2.000 Radfahrende ausgelegt. Die FGSV spricht zudem von einer Länge von mindestens 5km. Der Bund, der den Begriff Radschnellweg (RSW) prägt, spricht sogar von mehr als 10km. Das zuletzt genannte Charakteristikum ist sogar eine Förderbedingung.

Der Bund gibt zudem an, dass diese Bedingungen eher auf Metropolregionen und den urbanen Raum zutreffen. Neben der Metropolregion Hamburg betrifft dies möglicherweise einige wenige weitere Regionen in Schleswig-Holstein. Für das Gros der Fläche wird das Instrument „Radschnellweg“ jedoch nicht angewendet werden können, was – einer ersten Einschätzung nach – gleichermaßen auf die besagte Förderung zutrifft.

Der in der Drs. 20/1112 genutzte Begriff Radverkehrsnetz ist hingegen nicht eindeutig definiert. Daher gibt es auch keine, damit im direkten Zusammenhang stehenden Qualitätsanforderungen an die Infrastruktur. Möglicherweise bietet es sich an, die Radvorrangroute in die Abwägungen um den LRVN aufzunehmen. Die infrastrukturellen Anforderungen an diese, ebenfalls von der FGSV definierte, Radwegekategorie dürften für ein Flächenland deutlich eher realisierbar sein.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Daniel Kiewitz  
(Referent)