



Bericht

der Landesregierung Schleswig-Holstein

Radinfrastruktur in Schleswig-Holstein Radwegenetz, Finanzierung, Investitionsplan

Federführend ist Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-------|--|----|
| 1. | Einleitung..... | 4 |
| 2. | Radverkehrsnetz in Schleswig-Holstein | 6 |
| 2.1 | Ausstattungsgrad mit straßenbegleitenden Radwegen | 6 |
| 2.2 | Zustandserfassung auf Radwegen | 7 |
| 2.3 | Eckpunkte für ein neues Landesweites Radverkehrsnetz (LRVN) | 8 |
| 2.4 | Radschnellverbindungen (RSV) | 12 |
| 3. | Investitionsplan 2021 bis 2023 | 13 |
| 3.1 | Bau und Sanierung von Radwegen an Bundes-, Landes- und kommunalen Straßen | 13 |
| 3.1.1 | Neubau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen | 13 |
| 3.1.2 | Um-, Ausbau und Sanierung an Bundes- und Landesstraßen..... | 15 |
| 3.2 | Neu-, Um- und Ausbau sowie Sanierung an kommunalen Straßen – Fördermaßnahmen nach GVFG-SH..... | 15 |
| 3.3 | Maßnahmen an touristisch bedeutenden Radrouten..... | 17 |
| 3.4 | Radschnellverbindungen (RSV), Velorouten und Premiumrouten..... | 18 |
| 3.5 | Bike & Ride-Anlagen | 20 |
| 4. | Finanzierung und Förderung | 21 |
| 4.1 | Finanzierung von Radwegen an Bundes-, Landes und kommunalen Straßen | 21 |
| 4.1.1 | Neu-, Um- und Ausbau sowie Sanierung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen..... | 21 |
| 4.1.2 | Förderprogramm GVFG-SH..... | 22 |
| 4.2 | Weitere Finanzmittel des Landes für Radverkehr..... | 23 |
| 4.2.1 | IMPULS-Mittel..... | 23 |
| 4.2.2 | Aktionsplan Radverkehr..... | 23 |
| 4.2.3 | Tourismusförderung – GRW | 23 |
| 4.2.4 | Bike & Ride-Förderung der NAH.SH..... | 24 |
| 4.2.5 | Infrastrukturfonds „Schule, Klimaschutz und Mobilität“ | 25 |
| 4.2.6 | Haushaltmittel für den Straßenbetriebsdienst | 25 |
| 4.3 | Förderprogramme des Bundes..... | 25 |
| 4.3.1 | Sonderprogramm „Stadt und Land“ | 25 |
| 4.3.2 | Bundesprogramm „Radschnellwege“ | 26 |
| 4.3.3 | Förderprogramm „Ausbau und Erweiterung Radnetz Deutschland“ | 26 |

Anlagen

ANL 1 Gesamtkarte Radwegmaßnahmen 2021-2023

ANL 2 Teilkarte Radwegmaßnahmen 2021-2023 – RZ, OD, OH, HL

ANL 3 Teilkarte Radwegmaßnahmen 2021-2023 – NMS, PLÖ, RD, SE, KI

ANL 4 Teilkarte Radwegmaßnahmen 2021-2023 – NF, SL, FL

ANL 5 Teilkarte Radwegmaßnahmen 2021-2023 – PI, IZ, HEI

ANL 6 Gesamtliste Radwegmaßnahmen 2021 - 2023

1. Einleitung

Die Landesregierung hat im Sommer 2020 eine wegweisende und ehrgeizige „Radstrategie Schleswig-Holstein 2030“ vorgelegt. Ziele und Maßnahmen wurden in einem konsensualen Prozess mit Radexperten des Landes erarbeitet. Die erste Evaluierung der Strategie ist für 2022 vorgesehen.

„Ab aufs Rad“ ist das Motto, das die Landesregierung mit dieser Strategie ausgerufen hat. Dies passt genau in eine Zeit, in der das Radfahren als umweltfreundliches Verkehrsmittel aber auch als ein Mittel der Gesundheitserhaltung an der frischen Luft neu entdeckt wird. Gerade in den Monaten des Lockdowns ausgelöst durch die Covid-Pandemie wurde das Fahrrad zu einem begehrten Fortbewegungsmittel. Um diesen Trend zu erhalten und noch mehr Menschen zum Radfahren – ob konventionell oder elektrisch unterstützt – zu motivieren, müssen die Radwege entsprechend komfortabel und vor allem sicher sein. Die Landesregierung steht nun vor der Herausforderung, die dem Land und den Kommunen zur Verfügung stehenden Mittel so einzusetzen, dass landesweit ein weitgehend lückenloses Radverkehrsnetz mit einem angemessenen Standard ausgebaut wird. Daher soll nun das erstmalig 2004 aufgestellte Landesweite Radverkehrsnetz (LRVN) baulastträgerübergreifend gründlich überarbeitet, weiterentwickelt und den aktuellen Anforderungen bezüglich der Qualitätsstandards an ein solches Netz und der jeweiligen Nutzung der unterschiedlichen Strecken entsprechend angepasst werden. Leitgedanke hierbei ist, dass dort, wo die Menschen täglich viele Wege mit dem Rad zurücklegen, eine hochwertige Infrastruktur vorhanden ist.

Das so aktualisierte LRVN soll als Grundlage für den zukünftigen Investitionsplan dienen, der sowohl die Sanierung, den Um- und Ausbau sowie den Neubau von Radwegen umfasst und die jeweilige Dringlichkeit berücksichtigt. Für das laufende und das nächste Jahr ist das geltende LRVN maßgeblich. Auf dieser Basis ist der hier dargestellte Investitionsplan 2021 und 2022 für die Radwege in Schleswig-Holstein erarbeitet worden. Dabei wurden insbesondere Aspekte der Verkehrssicherheit und – soweit möglich – der E-Bike-Mobilität berücksichtigt.

Der Ausbau und die Sanierung der Radinfrastruktur sollen ambitioniert fortgesetzt werden, um die Qualität der Radinfrastruktur im Sinne der Radstrategie deutlich zu verbessern. Hierbei geht es nicht allein um Daseinsvorsorge, Gesundheitsförderung und Tourismus, sondern auch um den wichtigen Beitrag des Radverkehrs zur Mobilitätswende und damit zum Klimaschutz. Durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Radverkehr bzw. die Kombination von Rad- und öffentlichem Verkehr können Treibhausgasemissionen in relevanten Größenordnungen eingespart werden, was dazu beiträgt, die Klimaziele des Verkehrssektors zu erreichen.

Alle Baulastträger sind hierbei gefordert. Dafür sollen sowohl die verstärkt zur Verfügung stehende Erhaltungsmittel in den Haushalten des Bundes, des Landes und der Kommunen als auch Fördermittel des Bundes und des Landes genutzt werden.

Mit diesem Bericht werden die für die Jahre 2021 bis 2023 geplanten Bau- und Sanierungsmaßnahmen des Landes an Bundes-, Landes und kommunalen Straßen, Maßnahmen im touristischen Radverkehr sowie die Planungen zur Errichtung von Bike & Ride-Anlagen durch die NAH.SH dargestellt. Darüber hinaus erfolgt ein Überblick über die für den Radverkehr verfügbaren Finanzierungs- und Förderungsinstrumente und deren geplanten Einsatz.

2. Radverkehrsnetz in Schleswig-Holstein

2.1 Ausstattungsgrad mit straßenbegleitenden Radwegen

Wie in der Radstrategie 2030 dargestellt liegt Schleswig-Holstein im bundesweiten Vergleich bei der Ausstattung von klassifizierten Straßen mit **Radwegen** schon seit langem auf einer Spitzenposition.

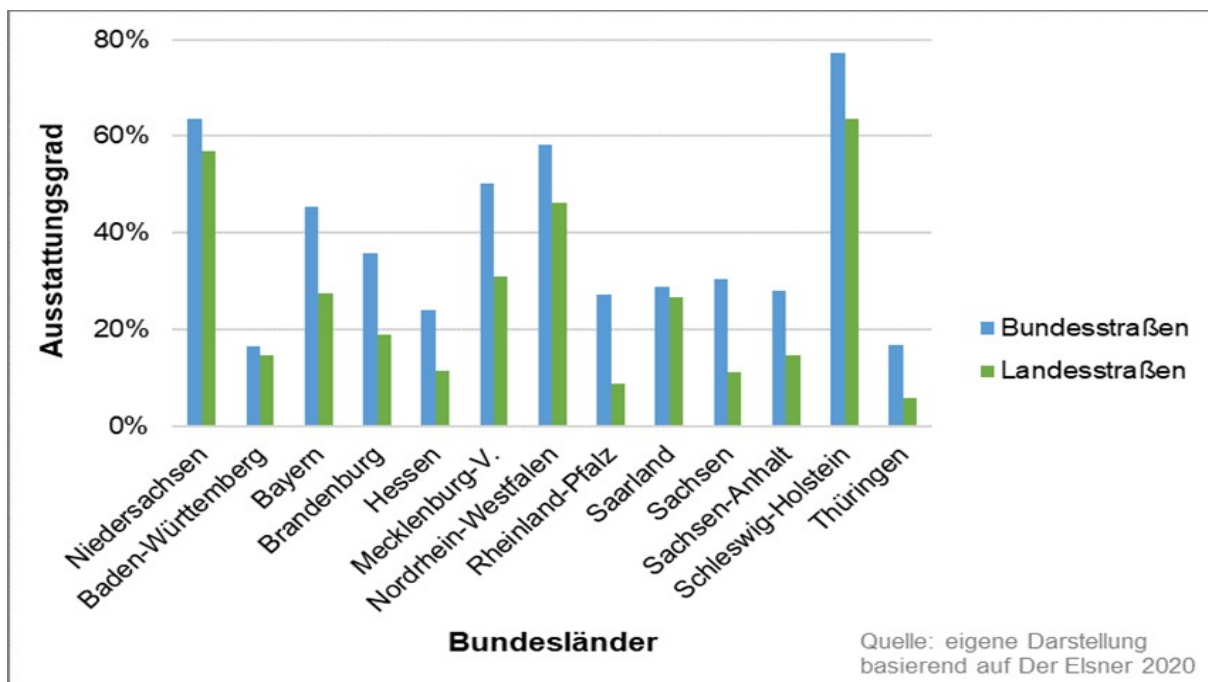


Diagramm 1: Ausstattungsgrad der Bundes- und Landesstraßen mit Radverkehrsanlagen nach Bundesländern (Datengrundlage: Der Elsner 2020).

Insgesamt waren 2019 fast 80 Prozent der Streckenlängen der Bundesstraßen, 64 Prozent der Landesstraßen und rund 41 Prozent aller Kreisstraßen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet.

Hinzu kommen zahlreiche Radverkehrsanlagen entlang von Gemeindestraßen oder sonstige selbstständige Radwege, die als sonstige öffentliche Straßen ebenfalls in der Baulast der Kommunen liegen.

Verantwortlich für diese Radinfrastrukturen sind die jeweiligen **Träger der Straßenbaulast**:

| Infrastruktur | Baulastträger |
|-------------------------------|--|
| Radweg entlang Bundesstraße | Bund mit Auftragsverwaltung durch das Land Schleswig-Holstein |
| Radweg entlang Landesstraße | Land Schleswig-Holstein |
| Radweg entlang Kreisstraße | Kreise und kreisfreie Städte - Aufgabe wird in 7 Kreisen vom Land im Auftrag der Kreise wahrgenommen. - |
| Radweg entlang Gemeindestraße | Gemeinde |
| selbstständiger Radweg | Gemeinde |

Darüber hinaus bestehen gesonderte Regelungen für die Baulast der Radwege in den Ortsdurchfahrten. Dort tragen die Städte und Gemeinden in Abhängigkeit von ihrer Größe die Baulast für die Radwege (§ 5 Absätze 2 bis 4 Bundesfernstraßengesetz und § 12 Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein).

Die Straßenbaulastträger haben nach ihrer Leistungsfähigkeit diese Infrastrukturen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern (§ 10 Absatz 1 Satz 2 Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein).

2.2 Zustandserfassung auf Radwegen

Eine Erfassung des Zustandes der Radwege an **Bundesstraßen** in Schleswig-Holstein liegt leider nicht vor.

Der Zustand der Radwege an **Landesstraßen** in Schleswig-Holstein wurde erstmalig im Rahmen eines Forschungsprojektes des Bundes in 2009 erfasst. Da die Zustandserfassung von Radwegen besonders aufwendig ist und zudem in Deutschland noch keine festen Standards hierfür definiert sind, hatte der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (LBV.SH) im Jahr 2018 zusätzlich eine Zustandserfassung eines Teilnetzes der Radwege an Landesstraßen beauftragt. Um realitätsnahe Ergebnisse zu erzielen, wurde dafür ein im Rahmen des Forschungsvorhabens 2009 entwickeltes, speziell ausgestattetes Fahrrad eingesetzt. Es lag damit zwar kein flächendeckendes Zustandskataster der Radwege an Landesstraßen vor, aber dank statistischer Methoden konnten dennoch Aussagen über den Zustand der Radwege an Landesstraßen in Schleswig-Holstein getroffen werden.

Der überwiegende Anteil der Radwege an Landesstraßen zeigte sehr gute bis mittlere Gebrauchseigenschaften. Unter 25 Prozent des Radwegenetzes hatten nur ausreichende oder sogar schlechte Gebrauchs- und Substanzeigenschaften, die zu Einschränkungen im Fahrtkomfort der Radfahrenden führten und führen, sowie erhöhte Kosten für den Baulastträger nach sich zogen und ziehen. Diese äußern sich vorrangig durch Absackungen oder Hebungen des Fahrbahnbelages durch Wurzeln. Referenzwerte zum Gebrauchswert lagen aus dem Jahr 2009 nicht vor. Entsprechend der Altersstruktur der Radwege hatte sich die Substanz der Radwege an Landesstraßen in Schleswig-Holstein von 2009 nach 2018 spürbar verschlechtert. Es waren rund 15 Prozent des Radwegenetzes sanierungsbedürftig. Diese Entwicklung zeigt, dass auch die Erhaltung der Radwege forciert werden muss.

Ein strukturelles Problem der Radverkehrsinfrastruktur an Schleswig-Holsteins Landesstraßen ist darüber hinaus oftmals auch eine unzureichende Breite. Insbesondere

bei stark frequentierten Radverkehrsstrecken kommt es hier regelmäßig zu Konfliktsituationen zwischen den Radfahrenden. Diese Defizite können durch reine Erhaltungsmaßnahmen nicht beseitigt werden und erfordern Ausbaumaßnahmen.

Im Rahmen der Fortschreibung der Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen wurde im Jahr 2021 auch eine Zustandserfassung auf den Radwegen an Landesstraßen beauftragt. Die Ergebnisse sollen im Jahr 2022 vorliegen.

Eine landesweite Erfassung des Zustandes der Radwege an **kommunalen Straßen** in Schleswig-Holstein liegt leider nicht vor.

Als Grundlage für den effizienten und anforderungsgerechten Ausbau und zur Ermittlung von Bedarf und Umfang erforderlicher Maßnahmen an **radtouristischen Wegen** hat das Wirtschaftsministerium eine Zustandserfassung der vier Deutschland (D)-Routen (Nordseeküstenradweg, Ostseeküstenradweg, Ochsenweg und Elberadweg) sowie des Iron Curtain Trail beauftragt, die im August 2021 gestartet wurde.

Im ersten Quartal 2022 wird für jede der fünf Routen eine Bewertung des aktuellen Zustandes mit Maßnahmen und Handlungsempfehlungen zur Entwicklung als Qualitätsradroute vorliegen. Zusätzlich erhalten die Gemeinden detaillierte Mängelsteckbriefe und die Kreise Mängelübersichten, um entsprechende Maßnahmen planen zu können.

Es ist vorgesehen, aus diesen Routen einen Radfernweg als Pilotprojekt auszuwählen und dessen Entwicklung zur ersten Qualitätsradroute in Schleswig-Holstein investiv als auch nichtinvestiv zu unterstützen. Das Bewerbungsverfahren dafür läuft bereits.

Die Zustandserfassung der weiteren Radfernwege (Alte Salzstraße, Eider-Treene-Sorge-Radweg, Grenzroute, Holsteinische Schweiz-Radtour, Mönchsweg, Nord-Ostsee-Kanal-Route, Radfernweg Hamburg-Rügen, Wikinger-Friesen-Weg) in Schleswig-Holstein soll nach dem gleichen Schema im ersten Quartal 2022 ausgeschrieben werden.

2.3 Eckpunkte für ein neues Landesweites Radverkehrsnetz (LRVN)

Seit 2004 verfügt Schleswig-Holstein über das Planungsinstrument **Landesweites Radverkehrsnetz** (LRVN), welches als integrierte Netzplanung die Linien des Alltags-, Freizeit- und Schulradverkehrs sowie die touristischen Radfernwege mit einer Länge von fast 6.000 km umfasst. Das LRVN bildet die Grundlage sowohl für die heutigen und zukünftigen Radwegemaßnahmen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen als auch für die Förderung von kommunalen Radwegemaßnahmen. Es lassen sich Bedarfe für Neubaumaßnahmen, Lückenschlüsse und Ausbaumaßnahmen oder

sonstige notwendige Maßnahmen ableiten. Das LRVN ist zuletzt 2008 grundlegend fortgeschrieben worden. Bei diesem LRVN wurden im Wesentlichen die folgenden vier Ziele verfolgt:

- Weiterentwicklung des Netzes auf Grundlage aktualisierter Zielkataloge und ggf. angepasster Kriterien für die Netzbildung,
- Aufbau einer Radwegbestandsdatenbank auf Basis vor Ort erhobener und mit geografischen Informationssystemen verknüpfter Erhebungsmerkmale und
- Weiterentwicklung der landesweiten Wegweisungssystematik mit dem Ziel einer einheitlichen standardisierten Ausgestaltung der Wegweisung im Land Schleswig-Holstein.

Im Jahre 2016 wurden die Schulwegbeziehungen aktualisiert, weil sich Schulorte und Schülerzahlen gewandelt haben. Die anderen Aspekte des LRVN 2008 sind stabil geblieben und daher lag der Fokus der Fortschreibung im Jahr 2016 auf dem Kriterium des Schulradverkehrs.

Im Zuge der Erstellung der Radstrategie 2030 wurden Handlungsbedarfe bei der Radwegeinfrastruktur und -netzplanung in Schleswig-Holstein identifiziert. Neben erforderlichen Netzschlüssen sind hier insbesondere die Instandhaltung und Sanierung vorhandener Radverkehrsanlagen zu nennen. Viele Radverkehrsanlagen sind veraltet und entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Daher soll die Qualität der Radinfrastruktur zunächst erfasst und im Anschluss durch Umsetzung landesweiter Standards verbessert und gesichert werden. Dies erfordert u.a. eine baulastträgerübergreifende Zusammenarbeit.

Im Kontext des Radtourismus wurde im Vorfeld der Radstrategie 2030 zudem ein signifikanter Nachhol- bzw. Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Qualität der Radinfrastruktur einschließlich Wegweisung, aber auch bei flankierenden Service- und Beherbergungsangeboten identifiziert. Vor diesem Hintergrund lautet daher die Zielsetzung, bis 2030 ein landesweites übergeordnetes touristisches Radnetz zu entwickeln, das ebenfalls im neuen Landesweiten Radverkehrsnetz (LRVN) integriert sein soll. Dies erfordert eine systematische Qualitätsentwicklung und Qualitätssicherung des radtouristischen Angebotes auf Basis einheitlicher Qualitätsstandards für den Radtourismus und einer umfassenden Bestandsbewertung.

Weitere Handlungsbedarfe im Zusammenhang mit der Radwegeinfrastruktur und -netzplanung wurden darüber hinaus in der Berücksichtigung der Anforderungen an den schnelleren und vielseitigeren Radverkehr gesehen.

Das derzeitige LRVN entspricht nicht mehr den Zielen der Radstrategie 2030 und soll daher grundlegend überarbeitet und weiterentwickelt werden. Die Überarbeitung des

LRVN gehört zu den dringenden Handlungsfeldern der Radstrategie und ist als eine der sieben Quick Win-Maßnahmen in die Radstrategie aufgenommen worden.

Das neue LRVN soll die Netz- und Wegestrukturen sowie aktuelle Ausbaustandards genauso berücksichtigen wie den schnelleren und vielseitigeren Radverkehr. Im Ergebnis soll eine Netzhierarchie der Radwege entstehen. Mit einem baulastträgerübergreifenden Netzansatz soll das LRVN unter Beteiligung der Kreise und kreisfreien Städte zu einem modernen LRVN weiterentwickelt werden. Ziel ist es weiterhin, mit dem neuen LRVN Bund, Land und Kommunen eine wichtige Grundlage für deren Entscheidungen zur Entwicklung eines attraktiven und leistungsfähigen Radverkehrs zu schaffen.

Die maßgeblichen und handlungsleitenden Ziele für das LRVN sind in der Radstrategie des Landes festgelegt. Zentral ist die Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Schleswig-Holstein (Änderung des Modal Splits). Daneben ist es wichtig, die Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen und die Förderung des Tourismus zu unterstützen.

In einem ersten Schritt wurden dazu wesentliche Eckpunkte des „neuen“ LRVN auf Fachebene des MWVATT erarbeitet und am 19. August 2021 dem Runden Tisch Radverkehr vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Die Anregungen werden im weiteren Prozess, soweit möglich, berücksichtigt.

Nachfolgende Eckpunkte bilden die Grundlage für das weitere Vorgehen:

- **Festlegung einer Netzhierarchie für die Radverkehrsinfrastruktur**

Für die Festlegung einer Netzhierarchie sollen die Netzkategorien für den Radverkehr nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ berücksichtigt werden. Demnach gibt es vier Verbindungsfunktionsstufen innerhalb bebauter Gebiete und drei Verbindungsfunktionsstufen außerhalb bebauter Gebiete. Da im Zuge einer solchen Verbindung mehrere Baulastträger betroffen sind, ist ein baulastträgerübergreifender Netzansatz von entscheidender Bedeutung.

Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg, aber auch Velorouten in Kiel oder Flensburg einschließlich deren Umland sollen als oberste Hierarchiestufe aufgenommen werden, unabhängig davon, ob diese bereits umgesetzt oder noch geplant sind. Für die Bestimmung der Netzhierarchie ist zusätzlich das Nutzerpotential durch Alltags- und Schülerradverkehr, Freizeitradverkehr und den touristischen Radverkehr ein wichtiges Kriterium.

- **Aktualisierung und Weiterentwicklung des flächendeckenden Radverkehrsnetzes**

Hierbei sind die Quelle-Ziel-Beziehungen im Alltags- und Schulradverkehr, im Freizeitradverkehr und im touristischen Radverkehr zu berücksichtigen. Eine besondere Herausforderung wird das Zusammenführen der kreisbezogenen prioritären Netze zu einem landesweiten Radverkehrsnetz sein, sofern diese bereits vorliegen. Bei der Aktualisierung und Weiterentwicklung des flächendeckenden Radverkehrsnetzes soll das künftige touristische Radverkehrsnetz, bestehend aus den Radfernwegen und qualitativ hochwertigen regionalen Themenrouten, integriert werden.

Für die Aktualisierung sind hier zunächst die Bestandsdaten (teilweise abzufordern von Städten und Kreisen, für die Radfernwege werden diese aktuell durch Befahrungen erfasst) in einer Datenbank zusammenzuführen, zu sichten und zu bewerten.

- **Definition von Qualitätsstandards der Radverkehrsinfrastruktur**

Unter diesem Eckpunkt sind die aktuellen Ausbaustandards (Technisches Regelwerk in der aktuell gültigen Fassung) und die Anforderungen an den schnelleren und vielseitigeren Radverkehr zu berücksichtigen. Die Qualitätsstandards sollen dabei die Planung, den Bau sowie die Pflege und die Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur umfassen. Es ist davon auszugehen, dass zukünftig höhere Standards gelten werden als zum jetzigen Zeitpunkt, deren finanzielle Auswirkungen zu berücksichtigen sind. Es soll ein abgestuftes System auf Grundlage der Netzhierarchie entwickelt werden. Auch unter diesem Eckpunkt sind der Alltags- und Schulradverkehr, der Freizeitradverkehr sowie der touristische Radverkehr einzubeziehen.

Im Radtourismus ist aktuell die Radwerkstatt Tourismus (Expert/innenrunde) mit der Festlegung von Qualitätsstandards für touristische Radrouten und Radreiseregionen befasst.

- **Verknüpfungsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsmitteln**

Bei der Überarbeitung des LRVN ist die Verknüpfungsmöglichkeit mit anderen Verkehrsmitteln zu berücksichtigen. Dies kann insbesondere in ländlichen Räumen unter dem Aspekt der Daseinsvorsorge von zentraler Bedeutung sein. An den Verknüpfungspunkten sind ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu gewährleisten. Radstationen an den Verknüpfungspunkten, aber auch im Zuge von Radrouten stellen weitere Serviceangebote für die Radfahrenden dar. Die Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsmitteln sind auch an Stadträndern und innerhalb der Städte sehr wichtig. Hierdurch wird ein weiterer Anreiz geschaffen, dass die Wege innerhalb der Städte mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Diese Eckpunkte werden in den nächsten Schritten im Hinblick auf die oben genannten Zielsetzungen weiter konkretisiert sowie die erforderliche Detailschärfe des „neuen“ LRVN festgelegt. Die Federführung für die Erarbeitung eines neuen LRVN wird in den Händen einer im MWVATT zu gründenden Projektgruppe liegen. Eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der verschiedenen staatlichen Aufgabenträger und Stakeholder soll diese unterstützen, um die vielseitigen Aspekte des Radverkehrs und den baulastträgerübergreifenden Netzansatz bei der grundlegenden Überarbeitung des LRVN zu berücksichtigen. Wie bereits bei dem ersten LRVN ist dabei die Unterstützung durch externen Sachverstand unerlässlich, so dass Leistungen ausgeschrieben werden sollen.

Auf Anregung des Runden Tisches Radverkehr soll dieser Prozess zweistufig erfolgen. In einer ersten Stufe soll in einem eingeschränkten Wettbewerbsverfahren bis Ende des Jahres 2021 ein geeignetes konzeptionelles Vorgehen ermittelt werden, danach die konkrete Konzepterstellung ausgeschrieben werden. Es ist vorgesehen, dass die Leistungen zur Erstellung des LRVN Anfang des Jahres 2022 ausgeschrieben werden und die Vergabe in der ersten Jahreshälfte 2022 erfolgt. Beabsichtigt ist, dass das neue LRVN Mitte des Jahres 2023 vorliegt, damit es möglichst bald als Grundlage für künftige Investitionspläne genutzt werden kann.

2.4 Radschnellverbindungen (RSV)

RSV sind ein wichtiger Baustein der Radstrategie Schleswig-Holstein zur Erhöhung des Modal Split. Sie sind in besonderer Weise geeignet, neue Nutzergruppen und neue Reichweiten zu erschließen, sie bieten Schnelligkeit, Sicherheit und mehr Komfort. Damit stellen Sie insbesondere in Verdichtungsräumen ein attraktives Angebot für Pendlerinnen und Pendler – ob zur Arbeit, Schule oder Freizeit – dar und erleichtern den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zum umweltfreundlichen und der Gesundheit förderlichen Bewegungsmittel Rad. Pedelec-Nutzerinnen und Nutzer kommen RSV besonders entgegen, da bei entsprechendem Netzausbau auch größere Entfernungen zwischen Quelle und Ziel erreichbar werden. Notwendig ist allerdings entsprechende begleitende Infrastruktur, wie hochwertige Abstellanlagen, Service- und Mobilitätsstationen, um die RSV auch als Zubringerwege zum ÖPNV zu nutzen. Die Führung, Dimensionierung und Bevorrechtigung bilden weitere Herausforderungen ebenso wie die Berücksichtigung der Raum- und Nutzungsansprüche auch anderer Verkehrsträger.

Innerhalb der Metropolregion Hamburg wurden Machbarkeitsstudien für insgesamt neun Radschnellwegtrassen entwickelt, von denen fünf durch Schleswig-Holstein führen. Die KielRegion erarbeitet derzeit ein Konzept für Premiumrouten bzw. Radschnellwege, indem die Korridore aus der Regionalen Radstrategie in die konkreten Streckenführungen übertragen werden. Auch die Stadt Flensburg befindet sich in

Planungen für den Bau eines Radschnellweges. Diese Netze werden im Rahmen der Überarbeitung des LRVN zugrunde gelegt und beim Aufbau einer Netzhierarchie berücksichtigt werden.

3. Investitionsplan 2021 bis 2023

Der Investitionsplan 2021 bis 2023 orientiert sich am aktuellen LRVN. Er enthält dabei auch bereits einige der prioritären Maßnahmen der Kreise und kreisfreien Städte, soweit diese dem Land in seiner Abfrage vom Herbst 2020 genannt wurden.

Besondere Bedeutung haben hier die Entwicklungsachsen der Radschnellwege der Metropolregion Hamburg und die Radverkehrskonzepte (Velorouten) der größeren (kreisfreien) Städte, deren Umsetzung zügig vorangetrieben werden soll.

3.1 Bau und Sanierung von Radwegen an Bundes-, Landes- und kommunalen Straßen

Aufgrund des baulichen Zustandes der Radwege lag der Fokus in den letzten Jahren auf der Sanierung von Radwegen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Das wird sich in den kommenden Jahren fortsetzen, allerdings werden auch wieder Lückenschlussprojekte umgesetzt. Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Radwegen werden weiterhin eine Ausnahme darstellen, sofern dies nicht im Zuge des Neubaus von Fahrbahnen, aus Verkehrssicherheitsgründen oder zur Verlagerung der Pkw-Verkehre auf den Radverkehr angezeigt ist.

Im Jahr 2018 wurde entschieden, dass erhaltungsbedürftige Radwege an Bundes- und Landesstraßen grundsätzlich im Zuge von Fahrbahnsanierungen in ihrer vorhandenen Breite ebenfalls saniert werden (im Gegensatz zur letzten Legislaturperiode erfolgt dies also unabhängig von ihrer Bedeutung im Landesweiten Radverkehrsnetz). Beim Neubau von Radwegen wird eine regelkonforme Breite von 2,50 m in Ansatz gebracht. Darüber hinaus wird bei Neu-, Ausbau-, und Sanierungsmaßnahmen auf deren Nachhaltigkeit geachtet und es werden möglichst umweltschonende Verfahren eingesetzt.

In der Anlage 1 befindet sich eine Übersichtskarte über alle Radwegeprojekte in den Jahren 2021 bis 2023. Die Anlagen 2 bis 5 enthalten entsprechende Teilkarten. Eine Listendarstellung befindet sich in Anlage 6.

3.1.1 Neubau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen

Aufgrund der hohen Ausstattungsgrade mit Radverkehrsanlagen und knapper Haushaltsmittel wurden in den letzten Jahren keine Neubaumaßnahmen an den klassifizierten Straßen realisiert. In besonders begründeten Fällen wird nun auch Neubau im Einzelfall möglich sein.

Radwege an Bundesstraßen

Im Jahr 2021 wurde der Radwegneubau an der B 431 zwischen St. Margarethen und Brokdorf umgesetzt und an der B 75 soll die bestehende Radweglücke im Bereich Reinfeld geschlossen werden. Der LBV.SH hat eine entsprechende Durchführungsvereinbarung mit der Stadt Reinfeld geschlossen. Die Finanzierung des Baus erfolgt aus Bundesstraßenmitteln.

Im Investitionsplan des Bundes stehen für Radwegebaumaßnahmen (Neubau, Ausbau und Erhaltung) an Bundesstraßen in Schleswig-Holstein in 2021 2,3 Mio. Euro zur Verfügung. Hinzu kommen anteilige Investitionen für Radwegneubau- bzw. ersatzmaßnahmen im Zuge von Bedarfsplanprojekten und Um- und Ausbaumaßnahmen. So wird z. B. im Rahmen des dreistreifigen Ausbaus der B 5 ein umfangreiches, von der Bundesstraße getrenntes Ersatzwegenetz geschaffen, auf dem zukünftig auch der Radverkehr sicher geführt wird.

Radwege an Landesstraßen

In diesem Jahr wird seit Langem erstmalig wieder ein Lückenschlussprojekt bei einem Radweg an einer Landesstraße umgesetzt. Im Zuge der Fahrbahnsanierung an der L 57 zwischen Eutin und Lensahn wird eine etwa 3 km lange Radwegelücke geschlossen. Weiterhin ist im Jahr 2022, vorbehaltlich der planungsrechtlichen Absicherung, der Baubeginn der beiden Lückenschlussprojekte an der L 231 (Grube – Rütting; Gesamtkosten: ca. 5,2 Mio. Euro) und an der L 306 (Glasau – Barghorst; Gesamtkosten: ca. 3,2 Mio. Euro) vorgesehen. Beide Maßnahmen erhalten eine Förderung i.H.v. 80 Prozent aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes, die verbleibenden 20 Prozent werden durch die jeweilige Kommune getragen.

Neben den bereits genannten Maßnahmen sollen in den kommenden Jahren weitere Lückenschlussprojekte an Landesstraßen umgesetzt werden, sofern sie geeignet sind, die Radnutzung deutlich zu steigern. Diese Projekte sollen über das IMPULS-Programm finanziert werden. Das MWVATT hat hierzu beschlossen, den Städten und Gemeinden zukünftig anzubieten, einen Kostenanteil in Höhe von 75 Prozent zu übernehmen (bislang sollten neue Radwege oder der Ausbau von Radwegen an Landesstraßen mit einer 50:50-Finanzierung Land / Kommune realisiert werden). Damit wird einerseits eine Gleichbehandlung gewährleistet, und zwar unabhängig davon, ob diese Projekte über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ oder über das IMPULS-Programm finanziert werden. Andererseits will sich das Land damit stärker als bisher beim Bau von Lückenschlüssen an Landesstraßen engagieren.

3.1.2 Um-, Ausbau und Sanierung an Bundes- und Landesstraßen

Radwege an Bundesstraßen

An Bundesstraßen wurden in den Jahren 2019 und 2020 zusammen etwa 50 km Radwege saniert, für das Jahr 2021 sind 18 km geplant. Die Gesamtausgaben (einschließlich Radwegeneubau) betragen dabei 2019 etwa 3,0 Mio. Euro, 2020 etwa 1,8 Mio., in 2021 sollen 2,3 Mio. Euro umgesetzt werden.

Radwege an Landesstraßen

In den letzten Jahren wurde bereits eine Vielzahl von straßenbegleitenden Radwegen an Landesstraßen im Zuge der Erhaltungsstrategie der Landesstraßen saniert, darunter auch Um- und Ausbauten. In den Jahren 2019 und 2020 wurden jeweils etwa 60 km Radwege an Landesstraßen saniert, für das Jahr 2021 sind sogar knapp 80 km geplant. Die Kosten dieser Sanierungsmaßnahmen betragen 2019 rund 4,3 Mio. Euro, 2020 rund 3,5 Mio. Euro, und 2021 werden voraussichtlich rund 5 Mio. Euro umgesetzt. Mit der Entscheidung, jeden sanierungsbedürftigen Radweg in die Erhaltungsmaßnahme einer Landesstraße einzubeziehen, ist Schleswig-Holstein auf einem guten Wege, den Zustand des Netzes insgesamt deutlich zu verbessern. Dies ist ein wichtiger Baustein, um die Ziele der Radstrategie im Hinblick auf eine bessere Verkehrssicherheit und Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf das Verkehrsmittel Rad zu erreichen.

3.2 Neu-, Um- und Ausbau sowie Sanierung an kommunalen Straßen – Fördermaßnahmen nach GVFG-SH

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse können für den Neu-, Um- und Ausbau sowie die Sanierung von kommunalen Straßenbaumaßnahmen Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG-SH) gewährt werden. Hierunter fallen auch der erforderliche Bau und Ausbau von Radverkehrsanlagen an verkehrswichtigen Innerorts- und Außerortsstraßen.

In 2019 konnten über das Förderprogramm für den kommunalen Straßenbau insgesamt rd. 1,2 Mio. Euro Fördermittel für reine Radwegmaßnahmen bewilligt werden. In 2020 wurden von den kommunalen Antragstellern mit rd. 4,2 Mio. Euro dann noch einmal deutlich mehr Fördermittel für Radwege abgerufen. Bei den Radwegmaßnahmen im Bereich der GVFG-SH-Förderung handelt es sich in erster Linie um regelkonforme Radwegneu- oder -ausbaumaßnahmen entlang verkehrswichtiger kommunaler Straßen. Darüber hinaus können auch innerörtliche Radwege im Zuge von Hauptverbindungen des Fahrradverkehrs mit überwiegender Bedeutung für den Alltags- und Schulradverkehr (z.B. Velorouten) gefördert werden, die nicht im Zusammenhang mit verkehrswichtigen Straßen stehen und im Flächennutzungsplan oder einem zur Beurteilung gleichwertigen Plan ausgewiesen sind. Des Weiteren können

auch Deckenerneuerungen auf vorhandenen Radwegen entlang von Kreisstraßen gefördert werden. Außerdem kommt hinzu, dass durch die Anpassung der GVFG-SH-Förderrichtlinie die Fördermöglichkeit für Radwege ab 2021 deutlich ausgeweitet wurde, da jetzt auch die grundhafte Erneuerung von Radwegen entlang verkehrswichtiger kommunaler Straßen gefördert werden kann. Die aktuelle Antragslage zeigt, dass diese zusätzliche Fördermöglichkeit rege angenommen wird. Allein hier sind 8 grundhafte Erneuerungen von Radwegen nachträglich ins Förderprogramm 2021 aufgenommen worden und auch schon erste Förderzusagen erteilt worden.

In 2021 sind derzeit 2,5 Mio. Euro GVFG-SH-Mittel für Radwegmaßnahmen eingeplant; die Verausgabung ist abhängig vom Baufortschritt. Für folgende Maßnahmen sind bereits Finanzierungszusagen erfolgt:

Antragstellende kreisfreie Stadt

Landeshauptstadt Kiel

- Neubau der Radwegbrücke „Katzheide“ im Zuge der Veloroute 8 -
für 2021 vorgesehen – (Zuwendungen in Höhe von rd. 780.000 Euro)

Antragstellender Kreis

Kreis Ostholstein

- K 61, Grundhafte Erneuerung des Radweges zwischen Röbel und Bujendorf
– für 2021 vorgesehen – (Zuwendungen in Höhe von rd. 180.000 Euro)

Kreis Ostholstein

- K 53, Grundhafte Erneuerung des Radweges von Bosau nach Hutzfeld
- für 2021 vorgesehen – (Zuwendungen in Höhe von rd. 215.000 Euro)
- K 49, Grundhafte Erneuerung des Radweges von Burg a.F. bis Puttgarden
- für 2021 vorgesehen – (Zuwendungen in Höhe von rd. 375.000 Euro)
- K 36, Grundhafte Erneuerung Radweg von Gleschendorf nach Untersteenrade
- für 2021 vorgesehen – (Zuwendungen in Höhe von rd. 143.000 Euro)
- K50, Grundhafte Erneuerung des Radweges von Grube nach Dahme
- für 2021 vorgesehen – (Zuwendungen in Höhe von rd. 200.000 Euro)

Kreis Stormarn

- K 74, Grundhafte Erneuerung des Radweges zwischen der L 89 und der K 95
- für 2021 vorgesehen – (Zuwendungen in Höhe von rd. 165.000 Euro)
- K 106, Grundhafte Erneuerung des Radweges zw. Hammoor und Ahrensburg
- für 2021 vorgesehen – (Zuwendungen in Höhe von rd. 97.000 Euro)
- K 64, Grundhafte Erneuerung des Radweges zwischen der BAB A1 und Tralau
- für 2021 vorgesehen – (Zuwendungen in Höhe von rd. 172.000 Euro)

Antragstellende GemeindeGemeinde **Thumbby** (RD-ECK)

- Neubau eines Radweges entlang der K 61 von Thumbby nach Grünholz
- **für 2021 vorgesehen - (Zuwendungen in Höhe von rd. 1.200.000 Euro)**

Der LBV.SH hat die Auftragsverwaltung für insgesamt sieben Kreise inne. In diesem Zusammenhang setzt er sowohl Neubau als auch Um- und Ausbau- sowie Sanierungsmaßnahmen für die Kreise um. So ist nach Anerkennung der Förderfähigkeit vom 18. Mai 2021 am 1. Juli 2021 ein Planungsauftrag des Kreises Schleswig-Flensburg für den Radwegneubau an der K 25 eingegangen. Weitere Planungsaufträge sind in der Abstimmung.

3.3 Maßnahmen an touristisch bedeutenden Radrouten

In Übereinstimmung mit den Zielen und Empfehlungen der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 liegt der Fokus des Landes bei der Förderung einer systematischen Qualitätsentwicklung zunächst weiterhin bei den Radfernwegen. Oberste Priorität haben die national bedeutenden D-Routen Nordseeküstenradweg (D1), Ostseeküstenradweg (D2), Ochsenweg (D7) und Elberadweg (D10) sowie der Iron Curtain Trail (ICT), die zum Radnetz Deutschland gehören.

Nachfolgend soll dann die Qualitätsentwicklung an den übrigen Radfernwegen (Alte Salzstraße, Eider-Treene-Sorge-Radweg, Grenzroute, Holsteinische Schweiz-Radtour, Mönchsweg, Nord-Ostsee-Kanal-Route, Radfernweg Hamburg-Rügen, Wikinger-Friesen-Weg) und ggf. bedeutenden Themenrouten in den Radregionen unterstützt werden.

Auf Grundlage der Zustandsbewertungen der Radfernwege sollen Maßnahmen für eine systematische Modernisierung und Qualitätsverbesserung der Radrouten angestoßen und gefördert werden. Die Befahrung der D-Routen ist bereits im August des Jahres gestartet. Die Zustandserfassung der übrigen Radfernwege wird das MWVATT im 1. Quartal 2022 ausschreiben.

Mit ersten Förderanträgen für investive Maßnahmen an den o.g. Radfernwegen wird aufgrund der notwendigen Vorplanungen zum 2. Halbjahr 2022 gerechnet. Die Förderung erfolgt aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW), sofern die Maßnahmen im GRW-Fördergebiet liegen.

Um die Qualität der radtouristischen Infrastruktur auch langfristig und nachhaltig zu sichern, sollen im Rahmen von Modellvorhaben auch die Bildung von Wegemanagements und regionalen Unterhaltungskonzepten gefördert werden.

Bisher wurden zwischen 2017 und 2019 aus GRW-Mitteln am Ostseeküstenradweg der Bau von zwei Alternativstrecken als Ergänzung der Hauptroute des Radfernweges gefördert, um den Wunsch vieler Radreisenden zu erfüllen, während der Fahrt auch die Ostsee sehen und erleben zu können. 2018 wurde ein Teil des Naturschutzgebietes „Geltinger Birk“ radtouristisch erschlossen, ein zweiter Abschnitt ist in Planung. In 2019 wurde außerdem der Küstenradweg zwischen dem OstseeRessort Damp und dem OstseeRessort Olpenitz eröffnet, der mit einer Breite von 3 m (außer im Naturschutzgebiet „Schwansener See“) errichtet und mit entsprechender Begleitinfrastruktur wie Rad- und Abstellanlagen ausgestattet wurde. Insgesamt wurden hierfür rund 360.000 Euro bewilligt.

Ergänzend wurden auch nichtinvestive Maßnahmen zur Vermarktung und Angebotsentwicklung am Mönchsweg mit knapp 100.000 Euro aus EU- und Landesmitteln unterstützt (erlebnisorientierter Ausbau der Themen Christianisierung/Pilgern und die Verknüpfung des Weges mit dem Kulturerbe, Untersuchung geeigneter Streckabschnitte für barrierefreie Rundtouren am Mönchsweg).

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms des Bundes wird der Ausbau eines 18 km langen Radweges auf der ehemaligen Kreisbahntrasse zwischen Schleswig und Süderbrarup gefördert. Sechs Gemeinden des Amtes Süderbrarup haben die Planungen vorangetrieben und im August 2021 eine Förderung in Höhe von 80 Prozent, das sind 1,5 Mio. Euro, vom Bund erhalten. Das Land wird das Projekt ebenfalls im Rahmen der Förderrichtlinie „Ab aufs Rad“ unterstützen, um den hohen Eigenanteil der Kommunen zu verringern.

3.4 Radschnellverbindungen (RSV), Velorouten und Premiumrouten

Im Rahmen von Machbarkeitsstudien der Metropolregion Hamburg wurden in den letzten Jahren insgesamt neun Radschnellwegtrassen entwickelt, fünf davon führen durch Schleswig-Holstein:

- Elmshorn – Hamburg
- Bad Bramstedt – Hamburg
- Ahrensburg – Hamburg
- Geesthacht – Hamburg
- Lübeck (Groß Grönau – Bad Schwartau)

Die Metropolregion macht sich gemeinsam mit den Ländern nun nach Abschluss der Machbarkeitsstudie und Vorlage so genannter Steckbriefe pro Trasse auf den Weg, auf Grundlage der Machbarkeitsstudien in die Umsetzung zu gehen. Dafür muss gemeinsam über Gemeinde-, Kreis- und Ländergrenzen hinweg geplant, finanziert und gebaut werden. Die Federführung wird weitestgehend in den Händen der Kreise bzw.

der Hansestadt Lübeck liegen. In sogenannten Trassenbündnissen, die die jeweiligen Akteure schließen wollen, sollen die Schritte zur Umsetzung zwischen allen Beteiligten koordiniert werden. Das Land wird sich in diesen Bündnissen als aktiver Partner engagieren. Zusätzlich ist beabsichtigt, mit Hamburg einen Lenkungskreis zu bilden. Für jede der fünf Trassen sollen Trassenbündnisse mit den beteiligten Akteuren geschlossen werden und die Planungen schnellstmöglich angeschoben werden. Das Land will eine Förderung der Planungskosten der Radschnellwege aus Landesmitteln ermöglichen. Alle Trassen sollen so parallel für die Umsetzung vorbereitet werden. Die Gesamtkoordinierung des Radschnellnetzes (z.B. Expertennetzwerk, Öffentlichkeitsarbeit) wird im Rahmen eines Folgeprojekts weiterhin über die Metropolregion Hamburg laufen.

Die Landeshauptstadt **Kiel** hat schon vor vielen Jahren ein Veloroutenkonzept erarbeiten lassen und eine Förderung für die **Veloroute 10** bereits 2012 beantragt. Die Veloroute 10 wurde im Zeitraum von 2013 bis Ende 2019 abschnittsweise durch die Landeshauptstadt Kiel realisiert. Das Land Schleswig-Holstein hat insgesamt Fördergelder im Rahmen des GVFG-SH in Höhe von rund 6,2 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Die Veloroute 10 ist nun auf rd. 5,2 km ausgebaut, wobei rd. 4,1 km hauptsächlich auf der entwidmeten Trasse der Industriebahn zwischen Hassee und dem Güterbahnhof am „Grasweg“ sowie dem ehemaligen Werk Hagenuk (jetzt Wissenschaftspark) verlaufen. Als Regelbreite sind 4,00 m realisiert worden, wobei punktuelle Einengungen auf den vorhandenen Brückenbauwerken erforderlich wurden. Zu Spitzenzeiten wird die Veloroute von über 4.000 Radfahrenden täglich genutzt. Weitere Anbindungen an die Veloroute sind geplant.

Darüber hinaus sind weitere Schnellwege im Stadtgebiet Kiel in Planung, deren Routen sich aus der Weiterentwicklung des Masterplans Mobilität der **KielRegion** ableiten und Teil des Kieler Veloroutennetzes bzw. des Premiumradroutennetzes der Kiel Region sind. Einzelne Abschnitte sollen in den nächsten Jahren insbesondere mit Unterstützung des GVFG-SH realisiert werden.

In der Entwicklungsphase befindet sich zudem ein Konzept der KielRegion für Premiumrouten bzw. Radschnellwege. Dabei werden die Korridore aus der Regionalen Radstrategie in die konkreten Streckenführungen übertragen. Als erster Korridor wird dabei eine Streckenführung von Plön nach Kiel über Preetz, Schwentinental und Raisdorf analysiert. Eine Streckenführung von Eckernförde über Gettorf nach Kiel bildet den zweiten Korridor, für den aktuell eine Streckenführung durch die KielRegion erarbeitet wird.

Das Veloroutenkonzept **Flensburg** wurde in den Jahren 2017 und 2018 erstellt und konnte im September 2018 im Planungsausschuss zur Umsetzung beschlossen werden. Es setzt sich aus einem Haupttroutennetz und einem Erschließungsnetz zusammen. Insbesondere für das Haupttroutennetz ist ein weiterer regelkonformer Ausbau in den kommenden Jahren geplant, um eine Qualifizierung für den Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr zu erreichen. Darüber hinaus gibt es Planungen für den Bau eines Radschnellweges.

Flensburg hat zwei Strecken, die als Haupttrouten definiert sind und zum städtischen Veloroutennetz gehören, dem Land als prioritäre Maßnahmen benannt und aktuell eine Förderung über das GVFG-SH beantragt.

3.5 Bike & Ride-Anlagen

Mit Unterstützung der NAH.SH und über die finanzielle Förderung mit GVFG-SH-Mitteln für den ÖPNV sind im Zeitraum von 2017 bis 2021 insgesamt 35 Bike & Ride-Anlagen realisiert worden, 30 davon im NAH.SH-Design. In der Gesamtsumme wurden dabei Landeszuwendungen in Höhe von rd. 5,3 Mio. Euro eingesetzt, um Anlagen an den nachfolgenden Standorten zu realisieren:

Tornesch, Schwarzenbek, Ascheberg, Brokstedt, Jübek, Meldorf, Müssen, Neumünster Süd, Pönitz, Prisdorf, Rieseby, Lübeck Travemünde Hafen, Lübeck Travemünde Skandinavienkai, Dauenhof, Felde, Preetz, Wedel, Meeschensee, Heide, Bredenbek, Bad Oldesloe, Elmshorn, Kiel-Russee, Kiel Schule am Langsee, Kiel-Ellerbek, Opendorf, Husby, U-Bahn Kiekut, U-Bahn Schmalebeck, U-Bahn Großhansdorf, Halstenbek und Krupunder, Rendsburg, Westerland, Neumünster Hbf, Ahrensburg.

Seit 2020 können auch Planungskosten der Bike & Ride-Anlagen mit Regionalisierungsmitteln gefördert werden. Rund 670.000 Euro sind seither hierfür zur Verfügung gestellt worden, allerdings umfassen diese auch Planungskostenzuschüsse für Bahnhofsumfelder, bei denen Bike & Ride-Anlagen nur eine Teilmaßnahme darstellen.

Aktuell befinden sich 15 weitere Bike & Ride-Anlagen in Planung, mehrheitlich im NAH.SH-Design. Darunter beispielsweise auch der Standort Tönning, bei dem eine Integration der Anlage in eine Mobilitätsstation geplant ist. Für die Realisierung der Vorhaben ist jeweils der Zeitraum 2022 bis 2024 vorgesehen. Folgende Gemeinden und Städte sind als Standort für Bike & Ride-Anlagen geplant:

Schülldorf, Sörup, Tornesch, Barmstedt, Ulzburg Süd, Eckernförde, Nortorf, Hasloh, Wohltorf, Raisdorf, Pansdorf, Reinbek, Lübeck Hbf, Pinneberg, Tönning.

Die Bandbreite der geplanten Bike & Ride-Anlagen reicht dabei von Fahrradparkhäusern (z.B. Pinneberg) über überdachte Sammelschließanlagen (z.B. Eckernförde) bis hin zu überdachten freizugänglichen Fahrradabstellanlagen (z.B. Schülldorf). Zukünftig sollen Rad- und Mobilitätsstationen, in denen weitere Mobilitätsangebote und zusätzliche Serviceleistungen integriert werden, auch an Bushaltestellen und wichtigen Knotenpunkten entstehen. Diese Förderung wird über das Stadt-und-Land-Programm oder über Landesmittel erfolgen.

4. Finanzierung und Förderung

Radwegemaßnahmen können und werden auf vielfältige Weise finanziert. In den vergangenen Jahren ist der Radverkehr stärker in den Blickpunkt der politisch Verantwortlichen gerückt. Insbesondere hat der Bund verschiedene Programme in unterschiedlichen Ressorts aufgelegt, die eine direkte Förderung von kommunalen Maßnahmen aber auch Radmaßnahmen von öffentlichen und privaten Unternehmen ermöglichen. Die Fördergegenstände, -bedingungen und Förderhöhen sind unterschiedlich, zum Teil überschneiden sie sich auch, so dass es für die Förderinteressenten sehr schwierig ist, das passende Programm für die vor Ort geplante Maßnahme zu finden.¹ Das Land unterstützt daher seit Frühjahr 2021 eine Stelle bei der RAD.SH, deren Stelleninhaber die Kommunen bei der Suche nach dem geeigneten Förderprogramm für die jeweiligen Radverkehrsmaßnahmen berät. Nachfolgend werden die wichtigsten Finanzierungs- und Förderungsquellen für Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs aufgeführt.

4.1 Finanzierung von Radwegen an Bundes-, Landes und kommunalen Straßen

Mit Fokus auf den Bereich des MWVATT sind folgende Finanzinstrumente besonders zu erwähnen:

4.1.1 Neu-, Um- und Ausbau sowie Sanierung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen

Der Einsatz erfolgt vorrangig für die Erhaltung von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine Sanierung des Radweges dann erfolgt, wenn der zugehörige Straßenabschnitt saniert wird. Die Mittel stehen jedoch auch für Um- und Ausbaumaßnahmen zur Verfügung.

¹ Der ADFC Schleswig-Holstein hat allein 23 unterschiedliche Finanzinstrumente und Förderprogramme identifiziert ([ADFC Finanzinstrumente und Förderprogramme in Schleswig-Holstein](#)). Siehe auch die Internetseite „Fahrradportal“ zum Nationalen Radverkehrsplan des Bundes, Bereich „Förderfibel“ Finanzinstrumente und Förderprogramme (für SH: [Fahrradportal Bundesverkehrsministerium Förderfibel](#)).

Die Investitionsmittel für die **Bundesstraßen** werden im Bundeshaushalt insgesamt bereitgestellt und dem Land, das die Bundesstraßen im Auftrag für den Bund verwaltet, anteilig über den jährlichen Verfügungsrahmen zugewiesen. Für den Um- und Ausbau von Bundesstraßen **einschl. Radwege** erhält Schleswig-Holstein 2021 insg. 17 Mio. Euro und für die Erhaltung von Bundesstraßen **einschl. Radwege** 54,522 Mio. Euro. Zusätzlich zu diesen Mitteln gibt es für Radwegesanierungsmaßnahmen einen eigenen Titel, über den für das Land Schleswig-Holstein im Jahr 2021 insgesamt 3,283 Mio. Euro bereitgestellt wurden.

Für den Bereich der **Landesstraßen einschl. Radwege** werden Mittel im Landeshaushalt vorgesehen. In der Strategie zur Erhaltung der Landesstraßen sind hierzu **jährlich 90 Mio. Euro** bis 2030 vorgesehen (Epl. 06 und 16). Dabei werden grundsätzlich im Zuge der Sanierung von Landesstraßen auch Radwege saniert, wenn dies aus baulichen Gründen erforderlich ist und dies in gleicher Lage sowie in gleicher Breite erfolgt.

Hinzu kommen Mittel die in den Haushaltsplänen der Kreise und kreisfreien Städte bzw. der Ämter/Gemeinden für Straßenbau vorgesehen sind bzw. dort für einzelne Projekte freigegeben werden. Auf dieser Ebene erfolgen Maßnahmen aber auch oft in Kombination mit Förderprogrammen.

4.1.2 Förderprogramm GVFG-SH

Nach dem GVFG-SH werden straßenbegleitende Radwege entlang verkehrswichtiger kommunaler Straßen gefördert, sofern der Bedarf nachgewiesen werden kann.

Regelungen zu den Fördervoraussetzungen, zum Umfang der Förderung sowie zum Antragsverfahren und zur Abwicklung der Fördervorhaben enthält die „Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein“. Bei Aus- und Neubau beträgt der Regelfördersatz 70 Prozent, der bei nachgewiesener Finanzschwäche auf 75 Prozent erhöht werden kann. Bei Deckenerneuerungen von Radwegen (nur möglich entlang von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen in kommunaler Baulast) liegt der Regelfördersatz bei 50 Prozent. Planungskosten sind von der Förderung ausgenommen und müssen von den antragstellenden Gemeinden bzw. Kreisen getragen werden.

Die Förderung nach dem GVFG-SH erfolgt aus Mitteln, die das Land Schleswig-Holstein zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zur Verfügung stellt (Epl. 06). Dabei können neben den reservierten 1,020 Mio. Euro für kommunale Radwegeprojekte auch auf die übrigen Zuweisungen für den kommunalen Straßenbau in Höhe von

28,6763 Mio. Euro zugegriffen werden (je nach aktueller Antragslage), da straßenbegleitende Radwege Bestandteil der Straße sind. Die GVFG-SH-Fördermittel haben per Gesetz eine jährliche Dynamisierung von 2 Prozent.

Für 2021 sind derzeit rd. 2,5 Mio. Euro GVFG-SH-Fördermittel für Radwege eingeplant.

4.2 Weitere Finanzmittel des Landes für Radverkehr

4.2.1 IMPULS-Mittel

In der Finanzplanung für das InfrastrukturModernisierungsprogramm für unser Land Schleswig-Holstein (**IMPULS 2030**) sind über die Laufzeit des IMPULS-Programms **bis 2030** insgesamt inzwischen² **25 Mio. Euro für den Radverkehr** vorgesehen.

Diese Mittel sollen für die Umsetzung der Radstrategie, für Lückenschlüsse bei Radwegen an Landestraßen sowie weitere Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs (auch Radtourismus) verwendet werden.

4.2.2 Aktionsplan Radverkehr

Durch den Haushaltsgesetzgeber wurden in der parlamentarischen Beratung des Landeshaushalts 2020 im **Titel „Aktionsplan Radverkehr“** im Einzelplan 06 des MWVATT **bis 2022** insgesamt **1 Mio. Euro** vorgesehen, die für nicht-investive Radverkehrsvorhaben genutzt werden können. Diese Mittel sind u.a. für die Erstellung der Radstrategie und zur erhöhten Förderung der RAD.SH verwendet worden. Bislang nicht verausgabte Mittel sollen als Titelsätze auch nach 2022 vorgesehen werden. Eine entsprechende Förderrichtlinie, die einen Zugriff auf diese Mittel als auch auf Mittel des IMPULS-Programms erlaubt, wird zurzeit erarbeitet.

4.2.3 Tourismusförderung – GRW

Touristische Radwegeprojekte werden nach der „Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung investiver touristischer Projekte sowie investiver Maßnahmen zur Inwertsetzung des Natur- und Kulturerbes“ mit Mitteln der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gefördert. Die Mittel stehen im Einzelplan 06 zur Verfügung. Grundlegende Voraussetzung ist immer eine unmittelbare Bedeutung für die Tourismuswirtschaft und eine überwiegende touristische Nutzung.

Grundsätzlich förderfähig sind nach der o. g. Richtlinie derzeit „Modernisierungs- und qualitätsverbessernde Maßnahmen an den dreizehn bestehenden Radfernwegen wie

² Zunächst Ansatz in Höhe von 10 Mio. Euro, der gemäß der Vereinbarung „Für Schleswig-Holstein in der Krise stehen wir zusammen“ vom 25.09.2020 um 15 Mio. Euro auf insgesamt 25 Mio. Euro aufgestockt wurde.

z. B. Lückenschlüsse, Verlegungen, Beseitigung von Gefahrenstellen, Qualitätsverbesserung inkl. Beschilderung und Begleitinfrastruktur“. Voraussetzungen für eine Förderung sind u. a. die Durchführung in interkommunaler Zusammenarbeit und ein Unterhaltungskonzept.

Die Regelförderquote beträgt 60 Prozent, die bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen bis auf max. 90 Prozent erhöht werden kann.

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und ab 2022 auch der Kreis Herzogtum Lauenburg nicht zum Fördergebiet der GRW gehören und Vorhaben in diesen Kreisen nicht aus der GRW gefördert werden können. Dort wäre eine Förderung investiver Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung daher nur mit Landesmitteln oder ggf. aus anderen Förderbereichen (Bundesprogramme oder AktivRegionen) möglich.

Im Zuge der Umsetzung der Radstrategie und der neuen Förderperiode ist eine Anpassung und ggf. Erweiterung der Fördertatbestände für touristische Radrouten angedacht. Da hierfür derzeit nur GRW-Mittel zur Verfügung stehen, können aber auch künftig nur Vorhaben mit einer ausreichenden touristischen Bedeutung (s.o.) innerhalb des GRW-Fördergebietes gefördert werden. Inwieweit dies auch für Themen- und regionale Radrouten gegeben ist, soll gemeinsam mit der „Radwerkstatt Tourismus“ geprüft und ggf. entsprechende Kriterien festgelegt werden.

Für erforderliche nichtinvestive Maßnahmen zur Angebotsentwicklung oder für Modellvorhaben wie bspw. Wegemanagements u.a. bestehen im Tourismus keine Fördermöglichkeiten, da sie nicht unter die förderfähigen Maßnahmen der GRW fallen. Hierzu werden ebenso Landesmittel erforderlich sein wie für nicht im GRW-Fördergebiet liegende Vorhaben, um eine umfassende Qualitätsentwicklung im ganzen Land unterstützen zu können. Diese Maßnahmen sollen daher in den noch zu erstellenden Richtlinien für die IMPULS-Mittel berücksichtigt werden.

Darüber hinaus hat das MWVATT die Fördermaßnahme „Kleine touristische Infrastrukturen“ für das ELER-Programm 2023-2027 beim MELUND angemeldet. Sofern die Maßnahme genehmigt wird, sollen daraus auch kleinere Maßnahmen im ländlichen Raum zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von regionalen Radrouten (durch die Modernisierung der Radwegeinfrastruktur und die Beseitigung von Gefahrenstellen) förderfähig sein.

4.2.4 Bike & Ride-Förderung der NAH.SH

Das Land Schleswig-Holstein, die Gemeinden und die NAH.SH setzen sich für mehr Beweglichkeit im Alltag ein. Deshalb entstehen an vielen Orten sichere Fahrradparkplätze direkt am Bahnhof. Kommunen können für solche Bike & Ride-Anlagen an

Bahnhöfen ÖPNV-Mittel des GVFG-SH (Epl. 06) in Anspruch nehmen. Die Verwaltung der Mittel erfolgt über die NAH.SH. Die Förderquote beträgt 75 Prozent für Bau- und Planungskosten.

4.2.5 Infrastrukturfonds „Schule, Klimaschutz und Mobilität“

Gemäß der **Vereinbarung „Für Schleswig-Holstein in der Krise stehen wir zusammen“** vom 25. September 2020 soll ab 2021 ein kommunales Infrastrukturprogramm unter anderem insgesamt **20 Mio. Euro für kommunale Radwege** enthalten.

Die Ausgestaltung eines Verwendungsvorschlags obliegt den Kommunalen Landesverbänden (KLV). Diese arbeiten aktuell an einem Gesamtkonzept zum Einsatz der für die Kommunen vorgesehenen Mittel aus dieser Vereinbarung und sind dazu noch im interkommunalen Austausch.

Die Mittel sollen für konkrete investive Radverkehrsvorhaben in Kommunen eingesetzt werden. In enger Abstimmung mit den KLV soll ein geeignetes Verfahren zur Verteilung und zum Einsatz dieser Mittel gefunden werden.

4.2.6 Haushaltmittel für den Straßenbetriebsdienst

Das Land ist bestrebt, die Nutzbarkeit der Radwege im gesamten Jahreszyklus zu verbessern. Um die Pflege der Radwege im Sommer und Herbst zu steigern, sind größere Aufwendungen im Betriebsdienst notwendig (insbesondere für Grasmahd, Erhaltung des Lichtraumprofils und Beseitigung von Verunreinigungen, Laub- und Fruchtfall der Bäume). Auch ein verstärkter Winterdienst bewirkt eine längere Nutzungsmöglichkeit von Radwegen in den Wintermonaten.

Dafür ist es aber erforderlich, dem LBV.SH zukünftig entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen.

4.3 Förderprogramme des Bundes

4.3.1 Sonderprogramm „Stadt und Land“

Das BMVI stellt den Ländern im Bundeshaushalt und über die Verwaltungsvereinbarung **zum Sonderprogramm „Stadt und Land“** Finanzhilfen zur Förderung der Radinfrastruktur zur Verfügung. Für Schleswig-Holstein stehen **bis 2023** rund **28 Mio. Euro** zur Verfügung.

Die Mittel können für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände eingesetzt werden. Darüber hinaus beabsichtigt der Bund für 2022 im Rahmen des Klimaschutzsofortprogramms eine Erhöhung der Mittel zur Erweiterung der Förderung für den Maßnahmenswerpunkt „Vision Zero“ (u.a. Sanierung von Radwegen) und Fahrrad- und Pedelecparken an ÖPNV-

Schnittstellen. Länder können für eigene Projekte die Mittel direkt beim Bund abrufen, Kommunen müssen für ihre Projekte einen Antrag beim Land stellen.

Die als Grundlage für Auszahlung dieser Fördermittel an die Kommunen erforderliche Förderrichtlinie wurde am 9. August 2021 veröffentlicht.

Im Jahr 2021 wurden für die beiden Lückenschlussprojekte an der L 231 (Grube – Rütting) und an der L 306 (Glasau – Barghorst) entsprechende Anträge beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) gestellt und bewilligt. 35 der insgesamt 36 bis Ende August 2021 gestellten kommunalen Projektanträge sind in der Zwischenzeit ebenfalls durch das BAG gebilligt, so dass in Kürze die Förderbescheide durch das Land erteilt werden können. Die Abwicklung erfolgt über den Einzelplan 06.

4.3.2 Bundesprogramm „Radschnellwege“

Zur Unterstützung der Länder und Gemeinden bei Planung und Bau von **Radschnellwegen** stellt der Bund seit 2017 Finanzhilfen bereit. Vorgesehen war eine jährliche Förderung in Höhe von 25 Mio. Euro, was durch Klimaschutzprogramme der Bundesregierung inzwischen aufgestockt wurde.

Im Bundeshaushalt sind Finanzhilfen in Höhe von 50 Mio. Euro für das Jahr **2021** vorgesehen. Hinzu kommen nicht verausgabte Mittel der Vorjahre in Höhe von rund 98 Mio. Euro.

Näheres zu der Mittelverteilung und den Fördervoraussetzungen wird in der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes zum Bau von Radschnellwegen in Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände geregelt.

Auf Schleswig-Holstein entfällt danach ein Anteil am Gesamtvolumen der Finanzhilfen in Höhe von 3,7 Prozent (von 148 Mio. Euro = **5,476 Mio. Euro**). Da es in Schleswig-Holstein bisher noch keine konkreten Planungen für Radschnellverbindungen gibt, die die hohen Anforderungen der Bundesvereinbarung erfüllen, steht noch das gesamte Budget zur Verfügung. Mit der Konkretisierung der Umsetzung der RSW-Trassen im Bereich der Metropolregion Hamburg könnte ggf. hier ein Mitteleinsatz aus dem Programm in Kürze in Frage kommen. Eine Kofinanzierung des Programms mit einer regelmäßigen Förderquote von 75% kommt aus dem Landeshaushalt (IMPULS) und den kommunalen Haushalten in Betracht.

4.3.3 Förderprogramm „Ausbau und Erweiterung Radnetz Deutschland“

Für Maßnahmen zur Weiterentwicklung des nationalen touristischen Radnetzes (Radnetz Deutschland) hat der Bund insgesamt ca. 45 Mio. Euro (ohne Verteilungs-

schlüssel auf die Länder) bereitgestellt. Das Radnetz Deutschland umfasst die nationalen D-Routen sowie den Radweg Deutsche Einheit und den Iron Curtain Trail (ICT). Gefördert werden infrastrukturelle als auch nichtinvestive Maßnahmen.

In Schleswig-Holstein gehören neben dem ICT auch der Nordseeküstenradweg (D1), der Ostseeküstenradweg (D2), der Ochsenweg (D7) und der Elberadweg (D10) dazu.

Das MWVATT hat die Förderung der Befahrung und Zustandserfassung der D-Routen und des Iron Curtain Trail aus diesem Programm beantragt – die Förderentscheidung des Bundes steht noch aus. Die Kofinanzierung der Förderung erfolgt aus dem Einzelplan 16.

Darüber hinaus wurden insgesamt zehn Förderanträge von Kommunen und Institutionen für Baumaßnahmen am Ostseeküstenradweg (Amt Geltinger Bucht, Flensburg, Kappeln, Kiel, KielRegion, Wendtorf), am Ochsenweg (Fockbek) und am Nordseeküstenradweg (Husum) oder für Marketingmaßnahmen eingereicht.