Erste Evaluierung

der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030

der-echte-norden.info

SH

Schleswig-Holstein
Der echte Norden

Inhalt

0. Kurzfassung ... 1

1. Einleitung ... 3

2. Monitoring und Evaluierung ... 3

2.1 Methodik und Verfahrensweise ... 4

2.2 Maßnahmenumsetzung ... 4

2.2.1 Quick-Wins ... 4

2.2.2 Schlüsselmaßnahmen ... 6

2.2.3 Nach Handlungsfeldern ... 10

2.3 Zielerreichung ... 15

2.3.1 Modal-Split-Anteil des Radverkehrs erhöhen ... 15

2.3.2 Unfallzahlen verringern („Vision Zero“) ... 16

2.3.3 Schleswig-Holstein unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen ... 17

2.4 Bewertung ... 18

3. Impulse für die weitere Umsetzung ... 20

4. Fazit ... 22

5. Anlagen ... 23

0. Kurzfassung

Erreichung der Oberziele

Alle drei Oberziele weisen einen positiven Trend auf:

- Der **landesweite Radverkehrsanteil** (Modal-Split-Anteil) im Land konnte gegenüber dem Ausgangsjahr 2017 (rd. 13 %) erhöht werden. Das Teilziel, den Wert bis 2022 auf mindestens 15 % zu steigern, wurde erreicht (2021: 16,5 %, 2020: 14,8 %).[1]
- Die Zahl der **Radverkehrsunfälle mit Schwerverletzten** ist 2021 gegenüber 2020 um 6,9 % gesunken (2021: 564 Menschen, 2020: 606 Menschen) bei gleichzeitiger Erhöhung des landesweiten Radverkehrsanteils. Bei **Radverkehrsunfällen mit Todesfolge** ist 2021 ein Rückgang von 68,8 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen (2021: 5 Getötete, 2020: 16 Getötete).[2]
- Das Ziel, Schleswig-Holstein bis 2030 unter die **Top-3-Länder im Radtourismus** zu bringen, befindet sich auf einem guten Weg (2022: Platz 6, 2020: Platz 7).[3]

Erreichung der Teilziele

- Die Leistungen für die Überarbeitung und Weiterentwicklung des **Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN**) sind im August 2022 extern vergeben worden. Im Zuge der Bearbeitung ist u.a. auch vorgesehen, Qualitätsstandards für die Radverkehrsinfrastruktur festzulegen.
- Das Fahrrad ist aktuell noch nicht als **dominierendes Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr** etabliert. 2021 befindet sich das Rad in dieser Kategorie mit 14,4 % auf Platz drei hinter dem Fußverkehr mit 20,2 % und dem Motorisierten Individualverkehr mit insgesamt 59,9 %.[4]
- Rund ein Fünftel der Wege zur Arbeit (19,4 %) wurden 2021 mit dem Fahrrad zurückgelegt. Gegenüber 2020 ist hier ein leichter Zuwachs erkennbar (17,3 %).[5]
- Die Anzahl der **allgemeinen Verkehrsunfälle mit Radbeteiligung** ist 2021 gegenüber 2020 um 8,3 % gesunken (2021: 4.345 Unfälle, 2020: 4740 Unfälle).[6]
- 2020 liegt Schleswig-Holstein (zusammen mit Niedersachsen) unter den Flächenländern auf einem gemeinsamen vierten Platz bei den **relativen Unfallzahlen in Bezug auf Getötete je 1 Million Einwohner** (jeweils 6 Getötete je 1 Million Einwohner). Dies entspricht dem Bundesdurchschnitt.[7]
- Die **Radfahrmöglichkeiten** waren 2021 für 37,8 % der Befragten **ein wichtiger Grund bei der Entscheidung, ihren Urlaub in Schleswig-Holstein zu verbringen**. Gegenüber 2017 (25,9 %) ist dies ein Anstieg um 11,9 %-Punkte.[8]
- Um das Ziel zu erreichen**, bis 2030 zwei Radreiseregionen in Schleswig-Holstein** zu **etablieren**, wurden grundlegende Qualitätskriterien festgelegt und in den Qualitätsstandards für den Radtourismus im Januar 2022 veröffentlicht.

---

[1] Datengrundlage hier: Kontinuierliche Marktforschung zum öffentlichen Verkehr in Schleswig-Holstein – Jahresbericht für den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH). In der Radstrategie wurde der Ausgangswert auf die MiD-Studie bezogen. Da die Werte für 2017 bei MiD und NAH.SH nahezu identisch sind, wurde hier auch für 2017 der NAH.SH Wert gewählt. *siehe dazu Kapitel 2.3.1.*
[2] Datengrundlage: Landespolizeiamt Schleswig-Holstein (2020 + 2021): Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2020 bzw. 2021.
[3] Datengrundlage: ADFC Radreiseanalyse 2020 und 2022.
[4] Datengrundlage: Jahresbericht zur Landesweiten Marktforschung der NAH.SH 2021.
[5] Datengrundlage: Jahresbericht zur Landesweiten Marktforschung der NAH.SH 2021 und 2020.
[6] Datengrundlage: Landespolizeiamt Schleswig-Holstein (2020 + 2021): Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2020 bzw. 2021.
[7] Datengrundlage: Statistisches Bundesamt (2021): Verkehrsunfälle. Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2020.
[8] Datengrundlage: Gästebefragung Schleswig-Holstein (GBSH) 2021 und 2017.

- Die **Gästezufriedenheit mit den Radfahrmöglichkeiten** liegt nach den Ergebnissen der Gästebefragung Schleswig-Holstein (GBSH) 2021 weiterhin bei 1,8 und ist damit unverändert zum Stand 2017.
- Im November 2021 wurde der „Ochsenweg“ als Pilotprojekt für die **Entwicklung einer ersten Qualitätsradroute** in Schleswig-Holstein ausgewählt. Hierzu liegt ein Entwicklungskonzept vor, mit dessen Umsetzung noch 2022 begonnen werden soll. Die Maßnahme wird mit einer Förderung i. H. v. 200.000 Euro durch das Land unterstützt. Die eigentliche Zielsetzung, bis 2022 zwei Radfernwege zu Qualitätsrouten zu entwickeln, ist im Strategieprozess zeitlich zu ambitioniert angesetzt worden.

Umsetzung der Maßnahmen

Die Radstrategie beinhaltet sieben Handlungsfelder mit insgesamt 48 Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündeln (darunter 24 Daueraufgaben), von denen 19 als Schlüsselmaßnahmen mit übergeordneter Bedeutung klassifiziert sind. Dazu wurden sieben kurzfristig umsetzbare Maßnahmen („Quick Wins“) benannt, die zum Ziel haben, zügig erste positive Impulse für die landesweite Radverkehrsförderung zu erzeugen. Der Stand der Umsetzung wird nachfolgend in vier Kategorien eingeteilt:

1. „Bearbeitung abgeschlossen“,
2. „Maßnahme in Bearbeitung“ bzw.
3. „Daueraufgabe in Bearbeitung“,
4. „Noch nicht bearbeitet“.

Bei Daueraufgaben handelt es sich um Maßnahmen ohne begrenzte Laufzeit. Somit können diese nicht abgeschlossen werden. Die Einstufung „in Bearbeitung“ weist eine große Bandbreite von ‚gerade erst begonnen‘ bis ‚intensiv/vollumfänglich‘ auf.

- Von den insgesamt sieben Quick-Wins konnte in zwei Fällen die Bearbeitung abgeschlossen werden, in fünf Fällen sind die Maßnahmen aktuell in Bearbeitung.
- Bei den 19 Schlüsselmaßnahmen befinden sich alle acht Daueraufgaben in Bearbeitung, bei drei Maßnahmen wurde die Bearbeitung abgeschlossen, sechs Maßnahmen sind in Bearbeitung und zwei Maßnahmen wurden noch nicht bearbeitet.
- Von den insgesamt 48 Maßnahmen (inkl. der 19 Schlüsselmaßnahmen) befinden sich alle 26 Daueraufgaben in Bearbeitung, 14 Maßnahmen sind in Bearbeitung, drei Maßnahmen konnten abgeschlossen werden und fünf Maßnahmen wurden bislang nicht bearbeitet.

1. Einleitung

Das Land Schleswig-Holstein hat seine Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs in den letzten Jahren deutlich intensiviert. Dies lässt bereits ein Blick auf die angestoßenen und zum Teil bereits realisierten Maßnahmen seit der im November 2020 veröffentlichten Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 erkennen. Diese wurde auf Basis des Ergebnisses eines im Vorwege durchgeführten BYPAD - Verfahrens (*Bicycle-Policy-Audit*) erstellt. Die Radstrategie bietet erstmals eine konzeptionelle und strategische Grundlage für die Radverkehrsförderung im Land bis zum Jahr 2030. Die in die Aufstellung der Radstrategie eingebundenen Radakteure im Lande haben darin bewusst sehr ehrgeizige Ziele formuliert und für 2022 eine erste gemeinsame Evaluierung der bis dahin erreichten Ziele und Maßnahmen festgeschrieben.

Mit dem vorliegenden Bericht unterrichtet die Landesregierung über den aktuellen Stand der Zielerreichung und der Maßnahmenumsetzung der Radstrategie sowie über Veränderungen und Entwicklungen in der Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein. Die Evaluierung stellt damit ein zentrales Element innerhalb eines systematischen Qualitätsmanagements dar, das zur Überprüfung und Weiterentwicklung von Handlungsstrategien und frühzeitigen Justierungen mit Blick auf die Zielvorgaben dient.

Mit Blick auf die Wirkungszusammenhänge von Maßnahmen und Zielerreichung ist vorab anzumerken, dass die nachfolgend dargestellten Ergebnisse vor dem Hintergrund einer Reihe exogener Einflüsse zu bewerten sind. Insbesondere die Corona-Pandemie mit mehrfachen Lockdowns hat gesamtgesellschaftlich zu einem veränderten Mobilitätsverhalten beigetragen. Die stärkere Radnutzung lässt sich darüber hinaus auf ein in den letzten Jahren erhöhtes Klimaschutz- und Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung zurückführen.

Hinsichtlich der Datenlage, die der vorliegenden Evaluierung zu Grunde liegt, ist ferner darauf hinzuweisen, dass im Kontext dieses Berichts keine eigenen Erhebungen durchgeführt wurden. Für die Aussagen zu den Verschiebungen im Modal Split konnten jedoch ausgewählte Daten von Befragungen verwendet werden, die im Auftrag der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) fortlaufend erhoben werden.[9] Zudem wurden die dortigen Daten für die Fragestellungen des Radverkehrs gesondert aufgearbeitet. Mit der Durchführung der nächsten Mobilität in Deutschland (MiD)-Studie wird voraussichtlich erst im Jahr 2023 begonnen. In diesem Rahmen sind Sonderauswertungen für das Land Schleswig-Holstein, die über die umfangreichen Standarderhebungen hinausgehen, nicht vorgesehen. Da diese Ergebnisse nicht vor Ende 2024 zu erwarten sind, war eine Nutzung für die vorliegende Evaluierung keine Option.

Der Bericht wurde in enger Abstimmung mit den Teilnehmenden des Runden Tisches Radverkehr erstellt und verabschiedet.

2. Monitoring und Evaluierung

Um den erreichten Stand der Umsetzung und der Wirksamkeit der Radstrategie 2030 bestimmen zu können, wurden die Instrumente „Monitoring“ und „Evaluierung“ genutzt. Beim Monitoring geht es um die kontinuierliche Überwachung von Vorgängen oder Maßnahmenfortschritten, durch Erfassung von relevanten Informationen. Bei der Evaluierung werden die deskriptiven Feststellungen des Monitorings anhand festgelegter Indikatoren betrachtet. Ziel ist dabei, mit Blick auf die jeweilige Zielsetzung eine fach- und sachgerechte Bewertung der verschiedenen Maßnahmen vorzunehmen.

[9] Alle Berichte online abrufbar unter: https://unternehmen.nah.sh/de/service/infomaterial/

2.1 Methodik und Verfahrensweise

Für das Monitoring wurde jeweils der Stand der Umsetzung der Maßnahmen im Zeitraum von November 2020 bis Sommer 2022 betrachtet. Vor dem Hintergrund einer effizienten und praktikablen Datensammlung wurden dabei verfügbare Informationen mit vertretbarem Aufwand zusammengetragen. Für die Evaluierung wurden in der Radstrategie Ziele und Indikatoren für drei Bereiche definiert (Modal-Split-Anteil des Radverkehrs, Verkehrssicherheit und Radtourismus). Diese dienen auch im vorliegenden Bericht als Orientierungsrahmen.

Im Verlaufe des Monitoring- und Evaluierungsprozess hat sich herausgestellt, dass insbesondere die quantitative Betrachtung der Leitziele eine Herausforderung darstellt. Teilweise sind Daten unvollständig verfügbar oder die Ermittlung stellt einen unverhältnismäßigen Aufwand dar. In der Praxis hat sich außerdem gezeigt, dass die Erhebung einiger Daten zum Teil eines langen zeitlichen Vorlaufs bedarf, sodass die Entwicklung einer nachhaltigen Datenstrategie, gegenüber kurzfristigen Einzelfalllösungen, zielführender erscheint. Nicht für alle in der Radstrategie hinterlegten Indikatoren sind auch tatsächlich Daten verfügbar. In diesen Fällen wurden entsprechende Hinweise in diesem Bericht hinterlegt.

2.2 Maßnahmenumsetzung

Die verbale Darstellung des Umsetzungsstandes der Maßnahmen folgt der Struktur der Radstrategie, nachfolgend gegliedert nach Quick-Wins, Schlüsselmaßnahmen und nach Handlungsfeldern. Für die Quick-Wins und Schlüsselmaßnahmen wird dabei eine kurze Zusammenfassung des Status Quo gegeben. Die Schilderung des aktuellen Standes innerhalb der sieben Handlungsfelder erfolgt jeweils durch das Aufzeigen von zentralen Entwicklungen. Die tabellarische Zusammenfassung der einzelnen Umsetzungsstände ist in der Anlage aufgeführt *(Kapitel 5).*

2.2.1 Quick-Wins

Positiv wird festgestellt, dass von den insgesamt sieben Quick-Wins bei zwei Maßnahmen (Nr. 6 und 7) die Bearbeitung abgeschlossen werden konnte. In fünf Fällen (1,2, 3, 4 und 5) sind die Maßnahmen noch in Bearbeitung. Im Einzelnen:

1. Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN). Im ersten Schritt Auftakt für die konkrete Netzplanung und Vereinbarung der zukünftigen Qualitätsstandards.

- Die Leistungen für die Weiterentwicklung des LRVN wurden Mitte August 2022 extern vergeben.
- In diesem Rahmen sollen u.a. Qualitätsstandards für die Radverkehrsinfrastruktur festgelegt werden.
- Im Herbst 2022 soll ein Auftaktworkshop unter Einbindung der zentralen Akteure, insbesondere der kommunalen Ebene, erfolgen.
- Im Herbst 2023 wird mit der Fertigstellung und der Vorstellung des Abschlussberichtes zur Weitentwicklung des LRVN gerechnet.

2. Durchführen eines ersten Infrastruktur-Programms „10.000 Fahrradbügel“ mit Signal- und Breitenwirkung für das Fahrradparken an öffentlichen Einrichtungen, weiteren wichtigen Verkehrszielen und an Bushaltestellen sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit einem Umsetzungshorizont von 2 Jahren.

- Parallel zu den Umsetzungsplanungen im Zuge der Radstrategie wurde ein Förderprogramm des Bundes aufgelegt. Die Kombination der Bundes- und Landesförderung in einer Richtlinie erschien effizient und sinnvoll.
- Die Veröffentlichung der Richtlinie zur Umsetzung des Bundessonderprogramm „Stadt und Land“ in Schleswig-Holstein ist am 09.08.2021 erfolgt. Der damit verbundene Start der

Durchführung eines ersten Infrastruktur-Programms fand somit, bedingt durch die Folgen der Corona-Pandemie, erst verspätet statt. Der ursprüngliche Umsetzungshorizont von zwei Jahren ist dementsprechend anzupassen.

- Ziel des Programms ist die Umsetzung von Projekten, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verlagerung des Verkehrs vom Pkw auf das Fahrrad führen und die ohne dieses Programm nicht oder nicht vor Ablauf 2023 umgesetzt werden können.[10]
- Die Mittel aus dem Stadt und Land-Programm können für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur von Ländern und Kommunen eingesetzt werden. Als Maßnahmen mit Signal- und Breitenwirkung sind insbesondere auch Abstellanlagen (Anlehnbügel, Doppelstockparksysteme oder Fahrradboxen) und Servicestationen förderbar.
- Zum Stichtag (10.10.2022) wurden 173 Anträge gestellt, mit denen u.a. Mittel für ca. 5.009 Fahrradbügel bereitgestellt wurden. Interessierte Kreise und Gemeinden haben fortlaufend die Möglichkeit, weitere Anträge für Fahrradbügel zu stellen.

3. Einrichten von 100 Self-Servicestationen an hoch frequentieren Radabstellanlagen bis zur Saison 2021.

- Zum Stichtag (10.10.2022) wurden Mittel für 98 Self-Servicestationen beantragt und bewilligt.
- Interessierte Kreise und Gemeinden haben fortlaufend die Möglichkeit, weitere Anträge für Self-Servicestationen zu stellen.

4. Auftrag zur Entwicklung einer ersten Qualitätsroute im Radtourismus noch im Jahr 2020 mit der Zielsetzung, erste Maßnahmen bzw. Verbesserungen (Wegeinfrastruktur und begleitende Infrastruktur, Serviceangebote) zur Sommersaison 2021 für die Gäste nutzbar und erlebbar zu machen.

- Unter Federführung des Tourismusreferats des MWVATT wurde 2021 ein Wettbewerb zur "Entwicklung einer ersten Qualitätsradroute in SH" durchgeführt mit dem Ziel, eine der D-Routen pilothaft zur ersten Qualitätsradroute Schleswig-Holsteins zu entwickeln. Die Auswahl erfolgte durch die Expertengruppe „Radwerkstatt Tourismus“.
- Das Entwicklungskonzept für den Ochsenweg wurde am 30. November 2021 als Sieger ausgewählt. Die Umsetzung wird mit einer Förderung i.H.v. 200.000 Euro durch das Land unterstützt. Das Projekt soll noch in 2022 starten.

5. Aufbau einer integrierten Mobilitätsstation an einer prädestinierten Bahnstation (z. B. Bahnhof St. Peter-Ording) mit Anbindung von Sharing-Angeboten und Ausbildung einer besonderen Schnittstelle für nachhaltige touristische Mobilität als Pilot mit einer Nutzungsmöglichkeit erster Angebote zur Saison 2021.

- Im Rahmen des Runden Tisches Radverkehr wurden zwei Standorte als geeignet ausgewählt, an denen das Ziel, eine integrierte Mobilitätsstation einzurichten, am sinnvollsten umzusetzen erschien. Zum einen wurde die Station Lübeck-Moisling und zum anderen die Bahnstation Tönning dafür ausgewählt. Die NAH.SH begleitet die Kommunen bei der Umgestaltung des gesamten Bahnhofumfeldes an beiden Bahnstationen.
- Der NAH.SH liegen bereits Förderanträge zur Umsetzung von beiden Kommunen vor.
- Im Hinblick auf den Umsetzungszeitraum wurde im Runden Tisch Radverkehr am 21.04.2022 beschlossen, dass die Umsetzung der Maßnahme unabhängig von der ursprünglichen Kategorisierung als „Quick-Win“ weiter vorangetrieben werden soll.

6. Aufbau, Darstellung und Kommunikation der künftigen Strukturen und Verantwortlichkeiten zur Radverkehrsförderung in SH (Wer ist für was zuständig im Radverkehr?).

- Die zentralen Akteure und Ansprechpartner: innen beim Land, bei den Kreisen und Verbänden wurden durch die RAD.SH identifiziert und zusammengetragen. RAD.SH steht hier allen Akteur:innen als Ansprechpartner zur Verfügung.

[10] Am 11.07.2022 hat der Bund eine Verlängerung des Programms bis 2024 mitgeteilt, wodurch sich der Umsetzungshorizont um ein Jahr erweitert.

7. Einrichten des Runden Tisches Radverkehr (RTR) als Begleitgremium zur Umsetzung der Radstrategie mit Benennung der Mitglieder, Aufgabenbereiche, Kompetenzen und einer Auftaktsitzung.

- Die Einrichtung des Runden Tisches Radverkehr (RTR) als Begleitgremium zur Umsetzung der Radstrategie ist mit Durchführung der ersten Sitzung am 26.11.2020 erfolgt. Die Maßnahme wurde in eine Daueraufgabe überführt. Es fanden seitdem insgesamt sieben Sitzungen statt. Der RTR begleitet auch die Evaluierung der Radstrategie.
- Die Mitglieder des RTR setzen sich im Wesentlichen aus den Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe zusammen. Regelmäßig beteiligte Institutionen sind: ADFC, Binnenland Tourismus, BUND, Gemeindetag, Landesverkehrswacht, Landkreistag, LBV.SH, MEKUN, MIKWS, MBWFK, MWVATT, Politik (Verkehrspolitische Sprecher/ Vertretende der Landtagsfraktionen Bündnis 90/ Die Grünen, CDU, SPD, SSW), RAD.SH, TA.SH, TVSH und VCD.

2.2.2 Schlüsselmaßnahmen

1. Einbindung der Radstrategie in landesweite Planungsgrundlagen (LEP, RPs, LNVP, LBO…)

- Die Implementierung des Radverkehrs als festen Baustein im Landesentwicklungsplan (LEP, im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) und der Landesbauordnung (LBO) ist erfolgt.
- Die Integration des Radverkehrs in die Regionalpläne (RPs) befindet sich aktuell in der Umsetzung.

2. Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN)

- Die Leistungen für die Weiterentwicklung des LRVN wurden im August 2022 extern vergeben. In diesem Rahmen sollen u.a. Qualitätsstandards für die Radverkehrsinfrastruktur festgelegt werden.

3. Einführung eines landesweiten Runden Tisches Radverkehrs zur Umsetzung der Radstrategie

- Die Einführung ist mit Durchführung der ersten Sitzung am 26.11.2020 erfolgt. Seitdem fanden insgesamt sieben Sitzungen statt, *siehe Kapitel 2.2.1, Punkt 7.*

4. Qualität der Radinfrastruktur erfassen, durch landesweite Standards verbessern und sichern

- Die Radwege an Landesstraßen wurden in den Jahren 2018 und 2020 befahren. Für die Bewertung des Zustands der Radwege bestehen in Deutschland derzeit noch keine im technischen Regelwerk genormten Standards, wodurch ein Vergleich zwischen verschiedenen Zustandserfassungen nur begrenzt möglich ist. Derzeit werden die Ergebnisse der Zustandserfassungen 2018 und 2020 aufbereitet. Die Veröffentlichung erfolgt voraussichtlich bis Anfang des Jahres 2023.
- Zustandserfassungen für Radwege an Bundesstraßen liegen derzeit nicht vor. An kommunalen Straßen erfolgt die Zustandserfassung in Eigenregie der jeweiligen Baulastträger. Sofern auf kommunaler Ebene Zustandserfassung von kommunalen Radwegen bereits vorliegen, werden diese im Rahmen der Arbeiten zur Weiterentwicklung des LRNV erfasst und berücksichtigt.
- Für die touristischen Radwege wurde 2021/ 2022 eine Zustandserfassung aller vier D-Routen sowie des Iron Curtain Trails durchgeführt. Die Ergebnisse liegen vor. Die Erfassung der übrigen acht Radfernwege wurde 2022 beauftragt.
- Die Festlegung von Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen ist im Rahmen der Weiterentwicklung des LRVN beabsichtigt. Für radtouristische Routen wurde eine Handreichung zu Qualitätsstandards im Dezember 2021 veröffentlicht und im Januar 2022 öffentlichkeitswirksam vorgestellt.

5. Programme mit Signal- und Breitenwirkung durchführen (u.a. Fahrradbügel)

- *Siehe dazu* Kapitel *2.2.1, Punkt 2.*

6. Anpassung der Förderkulisse für Radverkehrsanlagen (u.a. Radschnellverbindungen, Mobilitätsstationen)

- Eine Anpassung der Förderkulisse erfolgte mit Veröffentlichung der Förderrichtlinie „Ab aufs Rad“ („AaR“) am 29.8.2022.
- Mit der Richtlinie „AaR“ werden neben investiven Maßnahmen, insbesondere Qualitätsverbesserung der touristischen Radwege und Ausbau der Radschnellverbindungen, auch nicht-investive Maßnahmen wie Konzepte, Planungen und Kampagnen gefördert.

7. Radfernwege zu Qualitätsrouten entwickeln (Qualitätsstandards, Bestandsanalyse, Ausbau)

- Befahrungen und Zustandserfassungen der vier D-Routen (Nordseeküstenradweg, Ostseeküstenradweg, Ochsenweg, Elberadweg) und des Iron Curtain Trails wurden im Herbst 2021 und in der ersten Jahreshälfte 2022 durchgeführt. Es liegen gemeindescharfe Mängelsteckbriefe mit konkreten Handlungsbedarfen vor. Die Erfassung der übrigen acht Radfernwege wurde im Juli 2022 beauftragt.
- Erarbeitung von Qualitätsstandards für den Radtourismus und Veröffentlichung der Broschüre im Dezember 2021.
- Auswahl des Entwicklungskonzeptes für den „Ochsenweg“ als Pilotroute für die „Entwicklung einer ersten Qualitätsradroute in SH“ im November 2021, *siehe Kapitel 2.2.1, Punkt 4.*

8. Koordinierungsstelle Radtourismus einrichten (zentrale Steuerung, übergreifende Zusammenarbeit)

- Eine Realisierung wird aktuell geprüft. Angestrebt wird ein Start möglichst Anfang 2023.

9. Förderprogramm zur Entwicklung radtouristischer Angebote aufstellen (Service, Entwicklung Radreiseregionen)

- Siehe Ausführungen *zu Punkt 6 in diesem Kapitel.*

10. ÖPNV-Knoten zu Mobilitätsstationen ausbauen

- Die NAH.SH begleitet den Ausbau von ÖPNV-Knotenpunkten zu integrierten Mobilitätsstationen an Bahnhöfen u.a. durch die Ergänzung von Bike & Ride-Anlagen (B+R), Park-and-Ride-Anlagen (P+R) und Bushaltestellen. Eine Übersicht zur Umsetzung von Bike & Ride-Anlagen befindet sich im Radinfrastrukturbericht vom 09.11.2021.11
- Das im Mai 2021 gemeinsam durch MWVATT und NAH.SH initiierte „mobiliteam by NAH.SH“ unterstützt Kommunen und regionale Akteur:innen im Hinblick darauf, ganzheitliche Mobilitätslösungen zu entwickeln. Hierbei werden auch vorhandene ÖPNV-Knoten (Bus und/oder Bahn) auch im Hinblick auf Radangebote evaluiert.

11. Sicherstellung der Anbindung von ÖPNV-Stationen ("letzte Meile")

- Das „mobiliteam by NAH.SH“ unterstützt Kommunen und regionale Akteur:innen im Hinblick darauf, ganzheitliche Mobilitätslösungen zu entwickeln. Hierbei wird auch die Erreichbarkeit der nächst gelegenen ÖPNV-Station (Bus und/oder Bahn) evaluiert.
- Die im April 2022 erstmals seitens des MWVATT einberufene „Arbeitsgruppe Multimodalität“ befasst sich auch mit der Anbindung von ÖPNV-Stationen und wird dazu Empfehlungen entwickeln.

12. Förderung innovativer Angebote zur Multimodalität

- Die NAH.SH entwickelt aktuell eine **verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsapplikation** zur Nutzung auf dem Smartphone (*NAH.SH+ App*). Ziel der App ist, neben dem klassischen ÖPNV-Angebot auch über die Dienste ergänzender öffentlicher Verkehrsträger Auskunft zu geben (z.B. Bike-Sharing an Bahnstationen) und eine für die Nutzenden einfache Buchung zu ermöglichen. Die Veröffentlichung der App ist bis Anfang 2023 vorgesehen.

[11] Drucksache 19/3395.

13. Entwicklung eines landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes

- Die Entwicklung eines landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes erfordert zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen. Die Umsetzung ist daher u.a. abhängig von der Bereitstellung zusätzlicher Mittel.
- Im Interesse einer kraftvollen und wirksamen Kommunikation müssen die Botschaften einheitlich sein. Es ist gelebte Praxis, dass sich die Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein in dem programmatischen Rahmen bewegen, der von der EU-KOM und dem BMDV vorgezeichnet ist. In Schleswig-Holstein konzentriert sich die Verkehrssicherheitsarbeit hauptsächlich auf das Aktionsfeld „Mensch".
- Unterhalb des Runden Tisches Radverkehrs wurde eine „AG Verkehrssicherheit im Radverkehr" eingerichtet. Dabei wurde deutlich, dass viele Akteure im Land das wichtige Thema Radverkehrssicherheit auf ihrer Agenda haben. Insbesondere zu erwähnen sind: ADAC, ADFC, IQSH, Landesverkehrswacht SH, LBV.SH, MWVATT, Polizei, RAD.SH, Unfallkasse Nord, VCD.
- Der Koalitionsvertrag des Landes aus 2022 sieht eine programmatische Weiterentwicklung der bestehenden Aktivitäten zur Umsetzung der „Vision Zero" vor.

14. Kampagnen und Aktionen für mehr Verkehrssicherheit

- Im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes stehen derzeit die Aspekte Prävention und Überwachung.
- Die Verteilung von Dialog-Displays und Fahrradhelmen sind wichtige Verkehrssicherheitsprojekte des MWVATT, die sowohl 2021 als auch 2022 durchgeführt wurden bzw. werden.
- Dialog-Displays sind Anlagen zur dynamischen Geschwindigkeitsanzeige. Autofahrenden wird beispielsweise mittels Smileys signalisiert, ob sie zu schnell fahren oder nicht. Dialog-Displays sind ein adäquates Mittel, um insbesondere im direkten Umfeld von verkehrlich sensiblen Bereichen, wie z. B. Kindergärten, Schulen, Altenheimen oder Krankenhäusern die Sicherheit zu erhöhen. Die Landesregierung stellt interessierten Kommunen insgesamt 50 Geräte pro Jahr kostenfrei zur Verfügung. Die Geräte werden im Rahmen eines Losverfahrens an die Kommunen verteilt.
- Bei der Akzeptanz von Fahrradhelmen kommt der Mobilitäts- und Verkehrserziehung eine zentrale Bedeutung zu. Deshalb wirbt das MWVATT mit Fahrradhelmen im Dachmarkendesign für das Tragen eines Helmes. Es setzt somit auf die Eigenverantwortung der Menschen und hält die Schaffung einer weiteren Verhaltensvorschrift, deren Einhaltung in der Praxis nicht angemessen überwacht, verfolgt und geahndet werden könnte, nicht für sinnvoll. Die Helme werden im Rahmen von Aktionskooperationen wie zum Beispiel „Mit dem Rad zur Arbeit" (AOK, ADFC-SH), „Stadtradeln" (RAD.SH) oder bei Verkehrssicherheitsveranstaltungen mit Radverkehrsbezug (LVW-SH, Polizei) als Gewinn verteilt.
- Im Bereich der Verkehrserziehung an Schulen gibt es wiederkehrende Aktionen wie den Wettbewerb „Wir sind dabei" oder den Fahrradführerschein in der 4. Klasse. Coronabedingt kam es jedoch im Betrachtungszeitraum zu Einschränkungen der Angebote.

15. Intensivierung von zielgruppenorientierten Präventionsmaßnahmen

- Von Seiten des MWVATT steht die Information/Schulung/Sensibilisierung von Akteuren im Fokus, z.B. zu Möglichkeiten aus der VwV-StVO-Novelle für den Radverkehr.
- Die Schulwegsicherung ist ein zentraler Bereich der behördlichen Verkehrssicherheitsarbeit. Der Erlass für „Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung" (Schulwegerlass) ist 2022 überarbeitet und neu veröffentlicht worden.[12] Dies geschah in Zusammenarbeit mit Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden, Polizei, Schulträgern, Schulen sowie Verbänden, Institutionen und Interessenvertretungen.

[12] Link: https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/V/verkehr-sicherheit/Downloads/erlassSchulwegsicherung.pdf?__blob=publicationFile&v=4

- Neben straßenbaulichen Maßnahmen, die im Rahmen der Schulwegsicherung eine grundlegende Bedeutung haben, kann durch den präventiven Einsatz geeigneter straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (Verkehrszeichen und -einrichtungen) wesentlich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen werden.
- Die Landesverkehrswacht (LVW) ist ein herausragender Partner des MWVATT in Sachen Mobilitäts- und Verkehrserziehung an Schulen. Besonders im Fokus stehen aktuell radfahrende Kinder im Alter von 10 bis 15 Jahren. Neue Verkehrserziehungswettbewerbe machen auf die besonderen Gefahren und Risiken beim Fahrradfahren aufmerksam. Für die 6. Klassen geht es dabei um die Auffrischung bzw. Festigung der im Rahmen der Fahrradprüfung erlernten Regeln. In den 9. und 10. Klassen soll ein Kreativ-Wettbewerb das sichere Fahrradfahren und die regelkonforme Teilnahme am Straßenverkehr fördern.

16. Stärkung und Weiterentwicklung der RAD.SH

- Es findet eine fortlaufende Förderung zur Weiterentwicklung der RAD.SH durch das Land statt, um diese als zentrale Anlauf-/ Beratungsstelle für Kreise und Kommunen zu etablieren, insbesondere durch Einrichtung der Fördermittelberatung.
- Seit dem Frühjahr 2021 bietet die RAD.SH eine individuelle und umfängliche Beratung zu den zahlreichen Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene im Bereich des gesamten Radverkehrs an. RAD.SH berät bei der Antragstellung, inkl. inhaltlicher Erstbeurteilung der Planungen. Dieses Beratungsangebot steht allen Kommunen des Landes zur Verfügung, und somit auch denen, die nicht Mitglieder der RAD.SH sind.
- Darüber hinaus unterstützt die RAD.SH Kommunen bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten, stellt eine Vielzahl an Kommunikationspaketen, Infosheets und Musterlösungen bereit und verleiht Radzählanlagen.
- RAD.SH hat Musterlösungen für den Radverkehr veröffentlicht. Diese werden bei Bedarf aktualisiert. Eine Überführung in Standards wurde als nicht zielführend festgestellt. Trotzdem finden diese als Grundlage in Kommunen und auch beim Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ bereits Anwendung.
- Zu aktuellen Themen wie z.B. „Dienstradleasing in Kommunen“ bietet RAD.SH regelmäßig Fachveranstaltungen an.
- Darüber hinaus bieten der Facharbeitskreis aller Mitglieder sowie mehrere Arbeitsgruppen (z.B. Kreise, Städte, Tourismus) den Kommunen Möglichkeiten des Austauschs untereinander bzw. mit entsprechenden Expert:innen zu speziellen Themen.
- Zusammen mit den Arbeitsgemeinschaften anderer Bundesländer bietet RAD.SH zudem kostenlose Fortbildungsveranstaltungen für Mitarbeitende der Mitgliedskommunen an.

17. Konzeption und Durchführung thematischer Veranstaltungen und landesweiter Kampagnen

- Das MWVATT führt jährlich die Fachtagung Radverkehr durch, um die Radverkehrsakteur:innen in Schleswig-Holstein zu informieren und zu vernetzen., insb. die Vertreter:innen der Kommunen, über die Ziele der Radverkehrspolitik und die laufenden und geplanten Aktivitäten des Landes und im Lande zu informieren, Wissen zu vermitteln, neue Impulse zu setzen und die Vernetzung untereinander zu stärken. Die Veranstaltung ist 2020 pandemiebedingt entfallen. 2021 war eine Durchführung mit begrenzter Teilnehmendenzahl möglich, zu der rd. 110 Personen erschienen. Die nächste Fachtagung Radverkehr ist für November 2022 vorgesehen.
- Im November 2021 wurde auf Einladung des MWVATT und des früheren MELUND eine „Fachtagung Radwegebau und Baumbestand“ in Neumünster durchgeführt, die als Startschuss für die Erarbeitung einer gemeinsamen Vereinbarung zum Umgang mit Wurzelaufbrüchen in Radwegen im Zuge von Sanierungsmaßnahmen diente. Im Mai 2022 wurde diese durch die Naturschutz- und Radfahrendenverbände, die Fachbehörden sowie das Umwelt- und das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein unterzeichnet.
- Die RAD.SH veranstaltet im Rahmen des fünfjährigen Bestehens am 20.09.2022 eine Fachtagung zum Thema „Bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr“, an der auch das MWVATT referieren wird.

- Das MWVATT unterstützt die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Dabei handelt es sich um eine gemeinsame Initiative von AOK und ADFC.
- Das MEKUN fördert die Aktion „Stadtradeln“ und stellt für die Teilnahme der Kommunen, abhängig von der Anzahl der Teilnehmenden, jährlich bis zu 102.000 Euro zur Verfügung. Das MWVATT nimmt neben anderen Ministerien und vielen Kommunen an der Aktion teil. RAD.SH wirkt unterstützend mit (die Teilnahme ist für Mitglieder kostenlos).

18. Aufbau, Darstellung und Kommunikation der künftigen Strukturen und Verantwortlichkeiten zur Radverkehrsförderung in SH

- Die zentralen Akteure und Ansprechpartner: innen beim Land, bei den Kreisen und Verbänden wurden durch die RAD.SH identifiziert und zusammengetragen, *siehe Kapitel 2.2.1, Punkt 6.*

19. Aufbau eines modernen Datenmanagementsystems

- Im Rahmen der Weiterentwicklung des LRVN wird auch die Entwicklung eines einheitlichen, landesweiten Datenmanagements mitgedacht und wird dabei eine zentrale Rolle einnehmen.

2.2.3 Nach Handlungsfeldern

Zusätzlich zu den unter *Kapitel 2.2.2* ausgeführten Aktivitäten (*Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen*), werden hier nachfolgend die weiteren Entwicklungen in den sieben Handlungsfeldern dargestellt. Dies geschieht im Hinblick auf die in der Radstrategie angestrebten Maßnahmen.

Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption

1. *Siehe Kapitel 2.2.2* zur **Einbindung der Radstrategie in landesweite Planungsgrundlagen** (*Punkt 1*), zur **Weiterentwicklung des LRVN** (*Punkt 2*) und zur **Einführung des Runden Tisches Radverkehr** (*Punkt 3*).
2. Durch Intensivierung ihrer Kommunikations- und Beratungsangebote unterstützt die RAD.SH die Kreise und Gemeinden durch gezielte Ansprache und trägt somit erheblich zur **zielgruppengerechten Radverkehrsförderung** im Land bei. Darüber hinaus unterstützt das MWVATT die landesweite Radkampagne „Bock auf Biken“ *(Institut für Vernetztes Denken Bredeneek gUG*), die aus Bundesmitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert wird.
3. Die erste **Evaluierung der Radstrategie** erfolgt mit dem vorliegenden Bericht. Im RTR im April 2022 wurde vereinbart, dass dem RTR ab 2023 jährliche Fortschrittsberichte vorzulegen sind, die Auskunft über den aktuellen Umsetzungsstand der Radstrategie geben.
4. Seit August 2021 hat das Referat 40 im MWVATT **personelle Verstärkung** durch zwei neue Vollzeitstellen erhalten, die mit der Umsetzung der Radstrategie sowie des Förderprogramms des Bundes „Stadt und Land“ betraut sind. Außerdem ist seit August 2021 ist eine Stelle in Teilzeit im Tourismusreferat hinzugekommen. Deren Stelleninhaberin unterstützt anteilig die Umsetzung radtouristischer Themen der Radstrategie. Ebenfalls im November 2021 wurde die **„Stabstelle Radverkehr“ im LBV.SH** eingerichtet, die derzeit mit zwei Vollzeitstellen (eine davon mit 80 % Arbeitszeit) besetzt ist und als zentrale Ansprechstelle für alle Fragen rund um Radverkehr im LBV.SH dient. Eine dritte Stelle ist noch nicht besetzt.
5. Inzwischen haben fast alle Kreise Radverkehrs- oder Mobilitätskonzepte erstellen lassen oder sind **noch** dabei. Auch in den Gemeinden gibt es ähnliche Aktivitäten. Die Notwendigkeit der Festlegung von Verantwortlichkeiten z.B. über Radverkehrskoordinator/innen oder bei Klimaschutzmanager/innen wurde an vielen Orten erkannt und umgesetzt.

Handlungsfeld 2: Infrastruktur

1. *Siehe Kapitel 2.2.2* zur Q**ualitätssicherung und Festlegung von Qualitätsstandards für Radinfrastruktur** *(Punkt 4*), zu **Programmen mit Signal- und Breitenwirkung** (*Punkt 5*) und zur **Anpassung der Förderkulisse für Radverkehrsanlagen** (*Punkt 6*).

2. Zu **Zustandserfassungen der radtouristischen Routen und Festlegung von Qualitätsstandards im Radtourismus** *siehe Ausführungen in Handlungsfeld 3 in Kapitel 2.2.3.*
3. **Radwege an klassifizierten Straßen** (Stand 01.01.2022): an Bundesstraßen – 1.157,84 km (78,16 % der Gesamtlänge), an Landesstraßen – 2368,55 km (64,73 % der Gesamtlänge), an Kreisstraßen – 1790,85 km (43,47 % der Gesamtlänge).
4. An **Bundesstraßen** wurden 2021 rund 16 km Radwege **saniert**. Die Gesamtausgaben betrugen dabei 2,27 Mio. Euro. An **Landesstraßen** wurden 2021 rund 80 km Radwege saniert. Die Kosten dieser Maßnahmen betrugen 6 Mio. Euro. Für Radwege an kommunalen Straßen wurde 2021 über das GVFG-SH insgesamt rund 2,46 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. In den Jahren 2019 und 2020 wurden Mittel über das GVFG-SH i. H. v. von insgesamt 5,4 Mio. Euro eingesetzt.
5. Die Veröffentlichung eines **Zustandsberichtes zu Radwegen an Landesstraßen** erfolgt voraussichtlich bis Anfang 2023.
6. Erste Schritte zur Überarbeitung des Erlasses „**Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein“** wurden im Rahmen der neu entstandenen „Arbeitsgruppe Radwegweisung“ im November 2021 eingeleitet.
7. Im Rahmen der Richtlinie zum **Sonderprogramm des Bundes "Stadt und Land"** sind bereits zahlreiche Maßnahmen beantragt und gefördert worden und tragen damit zu angestrebten **Qualitätsverbesserung des Fahrradparkens** bei. Derzeit sind rd. 173 Anträge eingegangen, die zum größten Teil auch bereits von Bund gebilligt und zum Teil auch schon vom Land bewilligt worden sind.
8. Zur **Richtlinie "Ab aufs Rad"** siehe Kapitel 2.2.2, Punkt 6.
9. Im Mai 2022 konnte eine gemeinsam durch Land, Verbände und Fachbehörden erarbeitete **Vereinbarung zum Umgang mit Wurzelaufbrüchen** abgeschlossen werden, die als Handreichung für die Baulastträger bei der Sanierung von Radwegen dienen soll. Im nächsten Schritt wird es zunächst darum gehen, die Inhalte der Vereinbarung in Pilotvorhaben des LBV.SH umzusetzen, diese zu monitoren und zu evaluieren. Im Anschluss wird es in der Praxis auf die Umsetzung der empfohlenen Vorschläge ankommen.
10. Im November 2021 wurde ein **Radinfrastrukturbericht** veröffentlicht.13 Der Bericht beinhaltet u.a. die 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 für die Jahre 2021 bis 2023. Außerdem gibt der Bericht einen Überblick über die für den Radverkehr verfügbaren Finanzierungs- und Förderungsinstrumente und deren geplanten Einsatz.
11. Im Sommer 2021 konnten die **Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen** in der Metropolregion Hamburg (MRH) abgeschlossen werden. Darüber hinaus hat das Land Ende April 2022 einen „Letter of Intent“ mit dem Kreis Pinneberg und der Freien und Hansestadt Hamburg zur schrittweisen Umsetzung der **Radschnellweg-Trasse Elmshorn-Hamburg** abgeschlossen. Für einen Abschnitt des RSW in der Hansestadt Lübeck wurde bereits ein Antrag für eine Bundesförderung geprüft und gestellt.
12. Lückenschlüsse bei Radwegen an Landesstraßen werden sowohl aus Mitteln des IMPULS-Programms, als auch über das Bundessonderprogramm „Stadt und Land“ umgesetzt.

Handlungsfeld 3: Radtourismus

1. Im Januar 2021 wurde als Expertengruppe die „Radwerkstatt Tourismus“ in Form eines agilen Teams eingerichtet, die sich mit grundlegenden Fragestellungen und Konzepten für den Radtourismus befasst.
2. Im Laufe des Jahres 2021 wurden auf Initiative des Landes Qualitätsstandards für den Radtourismus in SH erarbeitet. Diese wurden in Form einer Broschüre im Dezember 2021 veröffentlicht und im Januar 2022 öffentlichkeitswirksam vorgestellt. Dabei wurden Kriterien

[13] Drucksache 19/3395.

festgelegt, die unter anderem auch für die **Entwicklung von Radreiseregionen** zentral sind. In verschiedenen Regionen sind hierzu bereits Bestandsaufnahmen des vorhandenen radtouristischen Angebotes angelaufen.

3. 2021/2022 wurde eine **Zustandserfassung** aller D-Routen sowie des Iron Curtain Trails durchgeführt. Die Ergebnisse in Form von Steckbriefen mit konkreten Handlungsbedarfen wurden den Kreisen und kreisfreiem Städten, Tourismusorganisationen und dem LBV.SH zur Umsetzung qualitätsverbessernder Maßnahmen und Mängelbeseitigung weitergegeben. Die Zustandserfassung der übrigen acht Radfernwege wurde im Juli 2022 beauftragt.
4. *Siehe Kapitel 2.2.2 Punkt 7* für weitere Ausführungen zu **Befahrungen und Zustandserfassunge**n, Veröffentlichung von **Qualitätsstandards** im Radtourismus und zur **Entwicklung einer ersten Qualitätsradroute**.
5. In der **Richtlinie "Ab aufs Rad"** (Veröffentlichung am 29.8.2022) werden auch touristische Anforderungen berücksichtigt. Unter anderem ist angedacht, daraus **Maßnahmen zur Angebotsentwicklung, Modellvorhaben und akteurs- bzw. baulastträgerübergreifende Maßnahmen** zur nachhaltigen Qualitäts- sowie Angebotsentwicklung zu fördern, um die radtouristische Attraktivität des Landes zu steigern.
6. Die Einrichtung einer **Koordinierungsstelle Radtourismus** ab 2023 wird derzeit geprüft.
7. Seit Frühjahr 2021 bietet RAD.SH eine individuelle und umfängliche **Beratung zu den zahlreichen** Fördermöglichkeiten **auf** Bundes- und Landesebene im Bereich des gesamten Radverkehrs an, auch für den Bereich Tourismus. RAD.SH berät bei der Antragstellung, inkl. inhaltlicher Erstbeurteilung der Planungen. Das Beratungsangebot steht allen Kommunen des Landes zur Verfügung. Die Entwicklung einer Beratungsbroschüre ist angedacht.
8. Für das Bundesförderprogramm "**Ausbau und Erweiterung Radnetz Deutschland**" (Frühjahr 2021), das die Förderung der Maßnahmen zur Verbesserung und Attraktivitätssteigerung der D-Routen, des Radwegs Deutsche Einheit sowie des Iron Curtain Trails im Fokus hat, wurde vom MWVATT ergänzend ein Infoblatt veröffentlicht, um aktiv und gezielt die schleswig-holsteinischen Kommunen anzusprechen. **Sechs investive Vorhaben aus Schleswig-Holstein** haben daraus eine Förderung erhalten. Eine Übersicht über die geltenden Förderrichtlinien im Bereich Radverkehr ist ebenfalls auf der Internetseite des Landes einsehbar.
9. Die **Vermarktung** des Themas Radtourismus wird seit 2021 mit erhöhtem und gesondert ausgewiesenen Budget intensiviert. Dies ist im Themenmarketing der TA.SH ein Alleinstellungsmerkmal. Zur bestmöglichen Kundenansprache decken die Marketingaktivtäten (on- und offline) alle Bereiche der Kommunikation ab. Im Print-Bereich wurden u.a. Advertorials aufgelegt wie z.B. im Special Interest Magazin „Bike & Travel“ (2021, Auflage: 45.000), im ADFC-Mitgliedermagazin „Radwelt“ (2022, Auflage: 109.000) oder im MERIAN Spezial „Zwischen den Küsten“ (2022, Auflage 30.000). Zu den Online-Maßnahmen zählen u.a. die jährlich stattfindende Social-Media-Radwoche um den Internationalen Fahrradtag (03.06.) und ein Online-Advertorial im Travel-Magazin „reisenexklsuiv.de“. Auch die TA.SH-Radkampagne aus 2021 wurde angepasst und läuft seit 2022 unter der Dachkampagne der TA.SH „echt nordiSH“ als eigene Themenlinie. Ein Kampagnenziel war die Steigerung der Zugriffszahlen auf die Landingpage „sh-fahrradland.de“. Die Online-Werbung (Banner, Social-Media) erfreuten sich einer guten Reichweite mit 14.984.769 Aufrufen. Zusätzlich wurde das Fahrradland Schleswig-Holstein erfolgreich mit Partnern auf dem Fahrradfestival VELOHamburg im Mai 2022 präsentiert. Darüber hinaus bindet die TA.SH das Thema Radurlaub stetig in alle Kommunikationskanäle (In- und Auslandsmarketing, Pressearbeit) ein.

   Das Land unterstützt zudem das auch touristisch relevante Projekt an der **Kreisbahntrasse** zwischen Schleswig und Süderbrarup mit einer Kofinanzierung der Bundesförderung in Höhe von 330.000 Euro.

Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten

1. Zur Unterstützung der Realisierung einer nachhaltigen und **ganzheitlichen Mobilitätsentwicklung** im Land wurde im Mai 2021 das „mobiliteam by NAH.SH“ durch das

MWVATT initiiert. Aufgabe des mobiliteam ist es, Kommunen und regionale Akteur:innen zu vernetzen, Wissenstransfer anzustoßen und Kommunen dabei zu unterstützen, nachhaltige Mobilitätslösungen zu entwickeln. Das mobiliteam startete im Mai 2021 mit zwei Personen und ist seit 2022 zu dritt und damit vollständig. Das Thema Radverkehr ist Bestandteil der nachhaltigen Mobilitätsberatung.

2. Der Ausbau von **ÖPNV-Knotenpunkten zu integrierten Mobilitätsstationen** erfolgt durch den Bau von Bike & Ride-Anlagen (B+R), Park & Ride-Anlagen (P+R), die Modernisierung und den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen, WC-Anlagen und komfortablen, städtebaulich attraktiven Wartebereichen. Hierbei wird besonders auf kurze und barrierefreie Wegeverbindungen (z.B. von der Radabstellanlage zum Bahnsteig) geachtet. Diese Maßnahmen sind abhängig von lokalen Nachfragepotentialen und räumlichen Rahmenbedingungen. Der Fokus der NAH.SH liegt dabei bei der Begleitung und Förderung von B+R-Anlagen an Bahnhöfen und anderen wichtigen ÖPNV-Knoten, wie beispielsweise ZOBs.
3. Eine Übersicht zur Umsetzung bzw. von geplanten **Bike & Ride-Anlagen** ist im Radinfrastrukturbericht vom 09.11.2021 enthalten.
4. Innerhalb der im April 2022 erstmals seitens des MWVATT einberufenen „Arbeitsgruppe Multimodalität“ steht auch die **Sicherstellung der Anbindung von ÖPNV-Stationen** im Fokus Damit soll eine effektive Umsetzung forciert werden.
5. Siehe Kapitel 2.2.2 Punkt 12 für Ausführungen zur **Förderung innovativer Angebote zur Multimodalität**.
6. Neben dem Thema Tarifgestaltung stehen die **Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Zügen** und Bussen weiterhin in der Diskussion, auch in der AG Multimodalität. Limitierende Faktoren sind auch weiterhin begrenzte Kapazitäten der Fahrzeuge und Bahnsteiglängen. Bei künftigen Ausschreibungen für Fahrzeuge des ÖPNV und SPNV werden verstärkt auch potentielle Fahrradmitnahmekapazitäten berücksichtigt. Die Mitnahme von zusammengeklappten Falträdern ist, unabhängig davon, weiterhin kostenfrei möglich. Die Tarifsystematik wird zurzeit insgesamt in Schleswig-Holstein neu justiert. Dabei werden auch die Radmitnahmetarife erörtert.
7. Insbesondere die unabhängig von der Radstrategie initiierte und in der KielRegion betriebene „SprottenFlotte“ mit dem besonderen Angebot von kostenfreier Nutzung in den ersten 30 Minuten liefert wichtige Erkenntnisse für die Weiterentwicklung und Systematisierung von **Fahrradverleih und Bike-Sharing-Angeboten** im Land. Relevante Kriterien für die Inanspruchnahme des Angebots sind demnach aus Sicht der Nutzenden u.a. die Verfügbarkeit und der niedrigere Preis mit einer kostenfreien Startphase. Das Angebot ist mittlerweile an den Standorten Kiel, Rendsburg, Eckernförde, Preetz und Plön verfügbar. Es stehen mehr als 600 Fahrräder zur Verfügung, die an über 100 Stationen ausgeliehen und abgegeben werden können.

Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit

1. *Siehe Kapitel 2.2.2* für Ausführungen zur **Entwicklung eines landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes** (*Punkt 13*), zu **Kampagnen und Aktionen für mehr Verkehrssicherheit** (*Punkt 14*), zur **Schulwegsicherung** *(Punkt 15)* und zu **zielgruppenorientierten Präventionsmaßnahmen** (*Punkt 17*).
2. Mit dem **Verkehrssicherheitsbericht** informiert die Polizei jährlich wiederkehrend über die Verkehrsunfallentwicklung auf den Straßen in Schleswig-Holstein und dabei insbesondere auch über die Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung (hier: Fahrrad und Pedelec). Zudem berichtet die Polizei über die Aktivitäten i. S. **Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention**.
3. Der LBV.SH und die Landespolizei Schleswig-Holstein führen gemeinsam **Verkehrsschauen** durch. Diese erfolgen bedarfsweise und innerhalb von 2 Jahren, gem. Merkblatt für Verkehrsschauen.

4. Das IQSH führt Fortbildungen zur **Mobilitätsbildung** und Fachtagungen zum Themenschwerpunkt Radverkehr durch. Darüber hinaus gibt es Aktivitäten im Bereich Mobilitätserziehung in der Sekundarstufe I und II in Form von Projekten und als fächerintegrativer Unterricht. Das inhaltliche Spektrum für Grundschulen umfasst die Fachanforderungen Sachunterricht, umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl, Klimaschutz, und Nutzung des ÖPNV. Ferner werden Verkehrssicherheitstage an Schulen durchgeführt.
5. Ein **landesweites Kooperationsprojekt** für Grundschulen ist der Wettbewerb „Wir sind dabei". Auch hier steht die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung im Vordergrund.
6. Es findet eine regelmäßige Überprüfung der bestehenden **Schulwegpläne** der Grundschulen
7. statt. Das Bildungsministerium ist dabei zuständig für den Erlass zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung. IQSH und die Unfallkasse Nord bieten zudem ein regelmäßiges Angebot von Fortbildungen zu „Schulwegplänen" an. Zudem sind Landesfachberater:innen und Kreisfachberater:innen beratend tätig.

   Die Aktion „Fahrradführerscheine" für Grundschüler:innen ist etabliert und wird jährlich durchgeführt. Im Betrachtungszeitraum kam es jedoch coronabedingt zu Einschränkungen der Angebote.

Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation

1. *Siehe Kapitel 2.2.2 Punkt 16* für Ausführungen zur **Förderung der Weiterentwicklung der RAD.SH**.
2. Das MWVATT führt jährlich die **Fachtagung Radverkehr** durch um die Radverkehrsakteure in Schleswig-Holstein zu informieren und zu vernetzen, *siehe Kapitel 2.2.2 Punkt 16.*
3. Das Land ist bestrebt darin, seiner **Vorbildfunktion** nachzukommen und plant derzeit die Umsetzung einer Mobilitätsbefragung der Landesbediensteten, die noch in 2022 starten soll. Die Durchführung erfolgt im Kontext der „Strategie zum Erreichen der Klimaziele der Landesverwaltung" und der Teilstrategie „Klimaverträgliche Mobilität der Landesbediensteten. Auf der Grundlage der Befragung sollen im weiteren Verlauf konkrete Mobilitätsziele formuliert werden.
4. In der 6. Sitzung des RTR im Februar 2022 wurde beschlossen, die **Zusammenarbeit der wesentlichen Akteure** zu intensivieren und die Umsetzung der Radstrategie gezielt durch Bildung von handlungsfeld- bzw. maßnahmenspezifischen Arbeitsgruppen voranzutreiben. Seitdem wurden u.a. die „AG Verkehrssicherheit im Radverkehr", die „AG Multimodalität" und die „AG Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" (intern) initiiert, um den aktiven Austausch zu stärken und die Umsetzung von Maßnahmen zu forcieren. Aus dem radtouristischen Bereich kam zudem die „AG Digitales Touristisches Radnetz Schleswig-Holstein" hinzu. Bereits zuvor wurden die „AG Befahrung und „AG Radwegweisung" eingerichtet. Die „AG Wurzelaufbrüche" setzt sich unter Beteiligung des MEKUN, des LBV.SH und der Verbände u. a. mit der nachhaltigen Vermeidung und Beseitigung von Wurzelaufbrüchen an den Radwegen auseinander. Auch die Zusammenarbeit zum LRVN ist in Arbeits- bzw. Projektgruppen organisiert.
5. Zur **Sicherstellung des Austausches zwischen den Kompetenzstellen Radverkehr im MWVATT, dem LBV.SH und der RAD.SH** findet u.a. ein gemeinsamer monatlicher Jour-Fixe statt. MWVATT-intern finden ein- bis zweiwöchentliche Treffen statt, um den Austausch über aktuelle Entwicklungen in den einzelnen Fachbereichen zu gewährleisten. Weitere wichtige Austauschgremien sind die regelmäßigen Facharbeitskreise der RAD.SH, der Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr und der RTR als zentrales Gremium zur Umsetzung der Radstrategie.

Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

1. Die zielgerichtete Generierung von aussagekräftigen Daten bedarf einer umfangreichen Abstimmung und eines zeitlichen Vorlaufs. Es wurde sich daher gegen die kurzfristige Erhebung vereinzelter **Radverkehrsdaten** entschieden.

2. Im Rahmen der Weiterentwicklung des LRVN wird auch die Entwicklung eines einheitlichen, **landesweiten Datenmanagements** mitgedacht und eine zentrale Rolle einnehmen.
3. Ein **öffentliches Radportal** und ein **interaktiver Bereich** sind Themen, die zukünftig an Relevanz gewinnen werden, sich im aktuellen Umsetzungsstand jedoch noch nicht im konkreten Planungsprozess befinden.

2.3 Zielerreichung

In diesem Kapitel wird der aktuelle Stand der Erreichung der drei Oberziele getrennt voneinander betrachtet.

2.3.1 Modal-Split-Anteil des Radverkehrs erhöhen

Bis 2022 den landesweiten Radverkehrsanteil auf mindestens 15 % erhöhen

Wegen der Vergleichbarkeit der Zahlen wurde hier aufgrund der kurzen Zeiträume nicht auf die bundesweite Studie „Mobilität in Deutschland (MiD), sondern auf die Marktforschungsdaten aus der Befragung der NAH.SH zurückgegriffen. Diesen ist zu entnehmen, dass der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs 2021 bei 16,5 % lag und damit 1,5 %-Punkte über dem Minimalwert der formulierten Zielsetzung. Inwieweit dies eine Folge der Pandemie, des stärkeren Gesundheits- und Nachhaltigkeitsbewusstseins ist oder gar schon auf die ersten deutlichen Qualitätsverbesserungen der Radinfrastruktur zurückzuführen ist, kann nicht verlässlich beantwortet werden. Sicher ist jedoch, dass das Radfahren einen erheblichen Aufschwung erfahren hat und alle drei Gründe dazu beigetragen haben.

Der in der Radstrategie genannte Ausgangswert für das Jahr 2017 lag bei 13,0 % und bezog sich auf die Ergebnisse der MiD. Die MiD wird jedoch nur in unregelmäßigen Intervallen durchgeführt (bisher in den Jahren 2002, 2008 und 2017). Mit der Erhebung zur nächsten Studie wird frühestens 2023 begonnen. Um die Aktivitäten zur Zielerreichung im Bereich des Modal-Split frühzeitig steuern zu können, ist jedoch eine regelmäßigere Datenverfügbarkeit erforderlich. Idealerweise werden Ergebnisse für jedes Kalenderjahr benötigt, die nachvollziehbar, vergleichbar und zuverlässig vorliegen. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Evaluierung auf die Ergebnisse der kontinuierlichen Marktforschung zum öffentlichen Verkehrs in Schleswig-Holstein zurückgegriffen, die laufend im Auftrag der NAH.SH erhoben werden und als methodisch mit der MiD vergleichbar angesehen werden können. Danach lag für 2017 der landesweite Radverkehrsanteil am Modal-Split bei 12,7 %, für 2018 bei 13,8 %, für 2019 bei 13,2 %, für 2020 bei 14,8 % und 2021 bei 16,5%. Diesen Daten ist zu entnehmen, dass zwar ein positiver Trend (über das gesetzte Ziel von 15 % hinaus) zu verzeichnen ist. Wie nachhaltig diese Zielerreichung jedoch ist, wird sich frühestens 2024 zeigen, nach drei aufeinanderfolgenden Jahren.

Schleswig-Holstein nimmt bei der nächsten bundesweiten Untersuchung der MiD wieder die Spitzenposition unter den Flächenländern ein.

Dieses Ziel kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht evaluiert werden, da mit der Durchführung der nächsten MiD voraussichtlich erst in 2023 begonnen wird. Erste Ergebnisse sind daher nicht vor Ende 2024 zu erwarten.

Jährlich werden 10 % des LRVN entsprechend den vereinbarten Qualitätsstandards hergestellt.

Die Leistungen für die Überarbeitung und Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN) wurden im August 2022 extern vergeben. Im Zuge der Bearbeitung ist u.a. auch vorgesehen, die zukünftigen Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen festzulegen. Eine Herstellung des LRVN nach entsprechenden Standards ist daher erst nach Abschluss der Bearbeitung möglich. Gleichwohl werden Lückenschlüsse und Sanierungen als Bestandteile des geltenden LRVN nach entsprechender Priorisierung bereits jetzt umgesetzt.

Bis 2030 das Rad als dominierendes Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr etablieren.

Das Rad ist aktuell in Schleswig-Holstein das drittbeliebteste Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr. 2021 gaben 14,4% der Befragten an, das Rad für den Weg zum Einkauf/ für Dienstleistungen zu nutzen (2020: 14,3 %). Das Fahrrad liegt damit hinter dem Motorisierten Individualverkehr (MIV als Fahrer – 2021: 50,5 %, 2020: 45,3 %; MIV als Mitfahrer – 2021: 10,7 %, 2020: 16,9 %) und der Fortbewegung „zu Fuß“ (2021: 20,2 %, 2020: 20,3 %). Der Öffentliche Verkehr (ÖV) liegt jeweils dahinter (2021: 4,2 %, 2020: 3,3 %).[14]

Bis 2025 nutzt die Mehrzahl der Pendlerinnen und Pendler im Entfernungsbereich bis 5 km das Rad für den Weg zu Arbeit.

Für fast ein Fünftel der Wege zur Arbeit (19,4 %) wurde im Jahr 2021 das Fahrrad genutzt. Gegenüber 2020 ist hier ein leichter Zuwachs erkennbar (17,3 %). Dominierend ist in beiden Jahren der MIV (2021 und 2020 jeweils insgesamt 64,8 %).[15] Verlässliche Daten für den Entfernungsbereich bis 5 km für den Weg zur Arbeit liegen aktuell nicht im benötigten Umfang vor, da dies in den ausgewerteten Marktforschungsstudien als Kriterium nicht erhoben wird. Die NAH.SH beabsichtigt, ihre bisherige Marktforschung neu zu fassen. So soll u.a. auch diese Frage mitaufgenommen werden.

Bis 2025 den landesweiten Radverkehrsanteil auf mindestens 22 % erhöhen. /
Bis 2030 den landesweiten Radverkehrsanteil auf mindestens 30 % erhöhen.

Die Bewertung des zukünftigen Modal-Split-Anteils des Radverkehrs erfolgt über jährliche Fortschrittsberichte zur Umsetzung der Radstrategie. Diese Ziele sind nach wie vor sehr ehrgeizig vor dem Hintergrund der Ausgangssituation.

2.3.2 Unfallzahlen verringern („Vision Zero“)

Die allgemeinen Unfallzahlen mit Radbeteiligung bis zum Jahr 2030 gegenüber 2020 um 50 % reduzieren.

Im Jahr 2021 wurden in Schleswig-Holstein insgesamt 4.345 Verkehrsunfälle mit Radbeteiligung registriert. Dies bedeutet einen prozentualen Rückgang von 8,3 % gegenüber 2020 (4740 Verkehrsunfälle mit Radbeteiligung). Der Großteil der Unfälle ereignete sich auf trockener Fahrbahn und bei Tageslicht. Selten waren dagegen Unfälle bei Regen, Schnee oder Dunkelheit. Bei etwas mehr als der Hälfte dieser Verkehrsunfälle (54,4 %; 2020: 55,3 %) wurde 2021 eine ursächliche Beteiligung der Radfahrenden registriert. Die Hauptunfallursache lag dabei in der nicht vorschriftmäßigen Benutzung der Fahrbahn (30 %; 2020: 37 %), z.B. durch verbotswidrige Nutzung des Gehwegs/ anderer Straßenteile oder fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung. Bei Radunfällen mit Pkw- und Lkw-Beteiligung begehen die Kraftfahrenden zu 48,5 % Fehler beim Abbiegen (2020: 50 %). Hauptursachen waren Fehler beim Abbiegen nach rechts (39,6 %) und beim Einfahren in den fließenden Verkehr (29,9 %). Bei 31,6 % der Unfälle wurden 2021 Vorfahrtverletzungen der Pkw- und Lkw-Fahrenden festgestellt. In 85 % der Fälle verunfallten Fahrradfahrende innerhalb von Ortschaften (2020: 86,2 %), zumeist an Kreuzungen und Einmündungen. Darüber hinaus spielt unzureichend ausgebaute Infrastruktur eine wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung, insbesondere vor dem Hintergrund zunehmender Fahrleistung. Besonders stark gefährdete Altersgruppen sind, gemessen am Bevölkerungsanteil, Kinder zwischen 10 und 15 Jahren und Personen von 55 bis unter 65 Jahren.[16]

[14] Datengrundlage: Kontinuierliche Marktforschung zum öffentlichen Verkehr in Schleswig-Holstein – Jahresberichte für den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, 2022 und 2021.
[15] Datengrundlage: Jahresbericht zur Landesweiten Marktforschung der NAH.SH 2021 und 2020.
[16] Datengrundlage: Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2021 und 2020.

Die Zahl der Radverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten bis zum Jahr 2030 gegenüber 2020 um 30 % reduzieren.

Im Jahr 2021 wurden bei Radverkehrsunfällen in Schleswig-Holstein 5 Menschen getötet, es gab 564 Schwerverletzte.[17] Gegenüber 2020 bedeutet dies einen Rückgang um 6,9 % bei Schwerverletzten (2020: 606 Menschen) und 68,8 % bei Menschen, die durch Radverkehrsunfälle ums Leben gekommen sind (2020: 16 Getötete). Drei der fünf in 2021 getöteten Radfahrenden waren männliche Senioren ab 80 Jahren; einer fuhr mit einem Pedelec. Mehr als die Hälfte der 2020 getöteten Radfahrenden (9 von 16) waren Senioren ab 65 Jahren, sechs davon waren über 75 Jahre. Sechs Getötete fuhren ein Pedelec; vier davon waren Senioren, von denen drei über 85 Jahre alt waren. Bei zwei getöteten Radfahrenden handelte es sich um Kinder im Alter von 5 und 11 Jahren.

Spätestens im Jahr 2030 soll Schleswig-Holstein zu den zwei Flächenländern mit den niedrigsten relativen Unfallzahlen in Bezug auf Getötete (pro Einwohnerzahlen) gehören.

2020 liegt Schleswig-Holstein (zusammen mit Niedersachsen) unter den Flächenländern auf einem gemeinsamen vierten Platz bei den relativen Unfallzahlen in Bezug auf Getötete je 1 Million Einwohner (jeweils 6 Getötete je 1 Million Einwohner). Dies entspricht dem Bundesdurchschnitt. Auf Platz 1 befindet sich 2020 in dieser Kategorie Rheinland-Pfalz mit 1 getöteten Person je 1 Million Einwohner. [18] Auch 2019 lag Schleswig-Holstein in dieser Statistik auf einem geteilten vierten Platz (gemeinsam mit Baden-Württemberg und Bayern mit je 6 Getöteten je 1 Million Einwohner).[19]

Die allgemeinen Unfallzahlen mit Radbeteiligung bis zum Jahr 2025 gegenüber 2020 um 25 % reduzieren. / Die Zahl der Radverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten bis zum Jahr 2025 gegenüber 2020 um 20 % reduzieren.

Siehe Ausführungen zum Stand der allgemeinen Unfallzahlen bis 2030 bzw. Ausführungen zum Stand der Radverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten bis 2030.

2.3.3 Schleswig-Holstein unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen

SH unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen.

In der ADFC-Radreiseanalyse 2022 belegt Schleswig-Holstein Platz 6 im Ranking der beliebtesten Bundesländer im Radtourismus. Gegenüber 2020 ist dies eine Verbesserung um einen Platz (2020: Platz 7).

2030 sind für mehr als 40 % der Gäste die Radfahrmöglichkeiten im Land ein wichtiger Grund für die Entscheidung, in Schleswig-Holstein Urlaub zu machen.

Nach den Ergebnissen der Gästebefragung Schleswig-Holstein (GBSH) 2021 sind für 37,8 % der Befragten die Radfahrmöglichkeiten ein wichtiger Grund bei der Entscheidung, ihren Urlaub in Schleswig-Holstein zu verbringen. Gegenüber 2017 (25,9 %) ist dies ein Anstieg von 11,9 Prozentpunkten.

2030 sind in Schleswig-Holstein zwei Radreiseregionen etabliert.

Mit den im Dezember 2021 veröffentlichten „Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein“ wurden unter anderem auch für die Entwicklung von Radreiseregionen

[17] Datengrundlage: Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2021, S. 45ff.
[18] Datengrundlage: Statistisches Bundesamt (2021): Verkehrsunfälle. Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2020.
[19] Datengrundlage: Statistisches Bundesamt (2020): Verkehrsunfälle. Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2019.

Kriterien festgelegt. In einigen Regionen sind hierzu bereits Bestandsaufnahmen des vorhandenen radtouristischen Angebotes angelaufen.

Bis 2025 ist die Gästezufriedenheit mit den Radfahrmöglichkeiten auf 1,6 zu steigern.

Die Zufriedenheit mit den Radfahrmöglichkeiten liegt nach den Ergebnissen der GBSH 2021 weiterhin bei 1,8 und ist damit unverändert zum Stand von 2017.

Alle D-Routen/ EuroVelo-Routen bis 2025 zu Qualitätsrouten entwickeln

2021/2022 wurde eine Zustandserfassung aller vier D-Routen sowie des Iron Curtain Trails durchgeführt. Die Ergebnisse in Form ausführlicher Ergebnisberichte sowie gemeindescharfen Mängelsteckbriefen mit konkreten Handlungsbedarfen wurden den Kreisen, kreisfreien Städten, Tourismusorganisationen und dem LBV.SH zur Vorbereitung qualitätsverbessernder Maßnahmen und Mängelbeseitigung weitergegeben. Die Erfassung der übrigen acht Radfernwege wurde im Juli 2022 beauftragt. Die Umsetzung der Maßnahmen wird jedoch einige Zeit benötigt.

Bis 2022 zwei Radfernwege zu Qualitätsrouten entwickeln

Unter Federführung des Tourismusreferats des MWVATT wurde 2021 ein Wettbewerb zur "Entwicklung einer ersten Qualitätsradroute in SH" durchgeführt. Die Auswahl erfolgte durch die Expertengruppe „Radwerkstatt Tourismus“ mit dem Ziel, eine der D-Routen pilothaft zur ersten Qualitätsradroute Schleswig-Holsteins zu entwickeln. Als Sieger wurde am 30. November 2021 das Entwicklungskonzept für den Ochsenweg ausgewählt. Die Umsetzung des Konzeptes wird mit einer Förderung i. H. v. 200.000 Euro durch das Land unterstützt. Das Projekt soll noch im Jahr 2022 starten. Die eigentliche Zielsetzung, bis 2022 zwei Radfernwege zu Qualitätsrouten zu entwickeln, ist im Strategieprozess zeitlich zu ambitioniert angesetzt worden.

2.4 Bewertung

Mehr Radverkehrsanteil

Das Teilziel zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split wurde für das Jahr 2021 erreicht. Von 2019 (13,2 %) über 2020 (14,8 %) bis hin zu 2021 (16,5 %) ist eine klar positive Tendenz erkennbar. Ob dieser positive Trend auch nachhaltig ist, wird die Datenauswertung der kommenden Jahre zeigen.

Rückschlüsse zur Wirksamkeit der im Rahmen der Radstrategie bereits initiierten Maßnahmen sollten hier jedoch nur vorsichtig gezogen werden. Zum einen ist hier die zeitliche Ebene zu bedenken. Daher sollten spürbare Auswirkungen auf den Modal-Split-Anteil aufgrund konkreter Maßnahmen durch die Kürze der Zeit seit Veröffentlichung der Radstrategie nicht überbewertet werden. Ein Anstieg der Fahrradnutzung vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie ist wahrscheinlich. Ob es sich bei einem solchen exogenen Einfluss um einen Effekt handelt, der nachhaltige Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten ausübt, bleibt abzuwarten. Darüber hinaus muss beachtet werden, dass gesellschaftliches Mobilitätsverhalten in großem Maße individuell verhaltensinduziert und allenfalls multifaktoriell begründbar ist. Vor diesem Hintergrund stellt der festgestellte Zuwachs des Radverkehrs am Modal-Split zwar durchaus eine positive Entwicklung dar. Um einen weitergehenden Erkenntnisgewinn zu erhalten, ist jedoch die Auswertung zusätzlicher Daten erforderlich. Insbesondere Abfragen zu Verhaltensentscheidungen und Motivation der Verkehrsmittelwahl erscheinen im Hinblick auf die zukünftige Steuerung der Maßnahmen zielführend und werden im Zusammenhang mit der Neujustierung der NAH.SH-Studie bzw. MiD Studie diskutiert.

Hinsichtlich der Maßnahmen ist festzuhalten, dass die bereits angestoßene Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN) sowie das Festlegen von Qualitätsstandards eine

wesentliche Grundlage für den Ausbau der Wegeinfrastruktur und damit für das Erreichen der Ziele der Radstrategie darstellen.

Weniger Radverkehrsunfälle

2021 wurden gegenüber 2020 rund 400 weniger Verkehrsunfälle mit Radbeteiligung in Schleswig-Holstein registriert. Diese Zwischenbilanz ist positiv zu bewerten, insbesondere deshalb, weil der Radverkehrsanteil parallel gestiegen ist (s. *Ausführungen zum Modal-Split*).

Beachtenswert ist, dass der Marktanteil von Pedelecs 2021 auf 43 % angestiegen ist.[20] Diese Zunahme spiegelt sich auch in der qualifizierten Verkehrsunfallstatistik wieder. Bei rund einem Viertel der Verkehrsunfälle mit Radbeteiligung handelte es sich um Pedelec-Unfälle (+5 % gegenüber 2020). Auch insgesamt ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Pedelecs gestiegen (2021: 1.095, 2020: 986). Aufgrund des anhaltenden Trends der Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs ist zu prüfen, ob hier eine Intensivierung zielgruppenorientierter Präventionsmaßnahmen notwendig ist. Unabhängig von der Art des genutzten Fahrrads sollte der Fokus hinsichtlich präventiver Maßnahmen insbesondere auf den besonders stark gefährdeten Altersgruppen (Kinder zw. 10 und 15 Jahren und Personen zwischen 55 bis 65 Jahren) liegen. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf der Bekämpfung der Hauptunfallursachen liegen. Bei Unfällen, die maßgeblich durch das Zutun der Radfahrenden selbst verursacht wurden, ist hier v.a. die nicht vorschriftmäßige Benutzung der Fahrbahn zu nennen. Hier erscheint eine noch stärkere Sensibilisierung der Radfahrenden erforderlich. Bei Radunfällen mit Kfz-Beteiligung sind seitens der Kraftfahrenden insbesondere Fehler beim Abbiegen, beim Einfahren in den fließenden Verkehr und Vorfahrtsverletzungen als Hauptursachen auszumachen. Hier wird u.a. auch der Stellenwert infrastruktureller Aspekte für die Verkehrssicherheit im Radverkehr deutlich. Handlungsmöglichkeiten sind hier beispielsweise durch Intensivierung der Unterstützung und Fortbildung auf kommunaler Ebene denkbar, im Hinblick auf die Planung verkehrssicherer Radinfrastruktur.

Erwähnenswert ist darüber hinaus die große Bandbreite der involvierten Akteure im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit. Diese sind zu einem nicht unerheblichen Teil auf ehrenamtliches Engagement gestützt. Kooperative Aktivitäten finden an verschiedenen Stellen statt, zumeist jedoch eher punktuell und teilweise auch gleichartig. Durch Ausweitung zu gemeinsamen, flächendeckenden Initiativen könnten hier weitere positive Effekte erzielt werden.

Grundsteinlegung im Radtourismus

Ein positiver Trend ist klar erkennbar: Laut der jährlichen ADFC-Radreiseanalyse liegt Schleswig-Holstein aktuell auf Platz sechs der beliebtesten Bundesländer im Radtourismus. Zwei Jahre zuvor war es noch Platz sieben. Auch innerhalb der aktuellen Gästebefragung Schleswig-Holstein (GBSH) ist die Tendenz positiv: 2021 waren die Radfahrmöglichkeiten für 37,8 % der Gäste ein wichtiger Grund bei der Entscheidung, ihren Urlaub in Schleswig-Holstein zu verbringen. Das sind rund 12 Prozentpunkte mehr als noch 2017. Die Gästezufriedenheit mit den Radfahrmöglichkeiten konnte zwar nicht weiter gesteigert werden, befindet sich aber auf einem stabil guten Level und ist unverändert zum Stand von 2017 (jeweils Note 1,8).

Zu beachten ist, dass die begonnenen Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt nur bedingt als ausschlaggebender Faktor in die Bewertung einbezogen werden können. Doch im Radtourismus konnten in den letzten zwei Jahren viele Grundsteine gelegt werden, die als wertvolles Fundament für die zukünftigen Entwicklungen dienen werden:

- Die Inhalte der Ende 2021 veröffentlichten Handreichung „Qualitätsstandards für den Radtourismus in SH“ werden elementare Grundlage für die Qualitätsentwicklung der touristischen Routen und die Entwicklung von Radreiseregionen im Land sein.

[20] Datengrundlage: Zweirad-Industrie-Verband (ZIV)

- Auch die begonnenen Bestandsaufnahmen des vorhandenen radtouristischen Angebots im Land sind unerlässlich für die spätere Etablierung von Radreiseregionen.
- Die durchgeführten bzw. weiteren Zustandserfassungen aller Radfernwege im Land sind als elementare Grundlagenarbeit zu bewerten, ohne die eine Umsetzung konkreter Schritte zur Verbesserung der Qualität nicht möglich ist.
- Mit der baldigen Umsetzung des Entwicklungskonzeptes für den Radfernweg „Ochsenweg“, der als Pilotroute für die Entwicklung einer ersten Qualitätsradroute ausgewählt wurde, werden darüber hinaus wichtige Erkenntnisse für die Etablierung weiterer Qualitätsradrouten geliefert.

Diese Grundlagen müssen nun in Planungen einmünden und sukzessive umgesetzt werden. Die Realisierung qualitätsverbessernder Maßnahmen benötigt jedoch einen zeitlichen Vorlauf und wird sich voraussichtlich erst in den nächsten Jahren spürbar positiv auswirken. Doch schon jetzt ist ausgehend von den Maßnahmen eine Aktivierung der Tourismusorganisationen und der Kreise wahrnehmbar. Darüber hinaus ist die Intensivierung des Marketings für das Fahrradland Schleswig-Holstein als unmittelbar nach außen gerichtete Maßnahme wahrnehmbar. Um die touristische Marke Schleswig-Holstein als Fahrradland langfristig erfolgreich in der Kommunikation zu etablieren, ist eine Verbesserung der Qualität von Infrastruktur und Service-Angebot Grundvoraussetzung. Bei sämtlichen Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen ist auf die Glaubwürdigkeit zu achten. Die Erwartungshaltung an die Qualität muss bei den Radfahrenden erfüllt werden.

Die konsequente Abarbeitung der einzelnen Maßnahmen lässt die berechtigte Hoffnung zu, dass der positive Trend dieser ersten Zwischenbetrachtung bestätigt werde und die langfristigen Ziele erreicht werden können. Grundlage dafür werden auch zukünftig ausreichende Personal- und Finanzressourcen sowie die kooperativen und konstruktiven Kommunikationsstrukturen im Radtourismus sein, die in diesem Kontext positiv hervorzuheben sind.

3. Impulse für die weitere Umsetzung

Aus den Erkenntnissen der vorliegenden Evaluierung der bereits erfolgten bzw. eingeleiteten Maßnahmen und erreichten Teilzielen werden nachfolgend für jedes Handlungsfeld kurz- und mittelfristige Arbeitsschwerpunkte aus der Radstrategie vorgeschlagen, um den Radverkehr in Schleswig-Holstein qualitativ voranzubringen. Die genannten Punkte werden im RTR vertieft und zu einem Aktionsplan 2.0 für alle Handlungsfelder für die nächsten Jahre entwickelt. Besonderes Gewicht und Augenmerk sollte weiterhin auf den Handlungsfeldern 2: Infrastruktur, 3: Radtourismus und 5: Verkehrssicherheit liegen, um die Ziele der Radstrategie effektiv zu verfolgen. Hier sind Land, Kommunen und alle anderen Radakteure in gleicherweise gefordert.

Handlungsfeld 1 - Strategie und Konzeption

- Die Weiterentwicklung des LRVN bleibt von zentraler Bedeutung für den systematischen Ausbau der Wegeinfrastruktur und das Erreichen der Radstrategie-Ziele. Das Ziel, im Herbst 2023 ein gründlich überarbeitetes LRVN vorliegen zu haben, sollte engagiert verfolgt werden. Darauf aufbauend muss gewährleistet sein, die eingepflegten Daten auf einem aktuellen Stand zu halten, um ein nachhaltig nutzbares Planungsinstrument zu erhalten. Dieses soll auch aktiv auf kommunaler Ebene genutzt und ergänzt werden. Nur so kann gewährleistet werden, das Unterziel zu erreichen und jährlich bis zu 10% des weiterentwickelten LRVN herzustellen. Eine Umsetzung mit dieser Zielsetzung erfordert entsprechende Mittelausstattung beim Land, den Kreisen und den Kommunen. Der Mittelbedarf ist im Zuge der Erstellung des LRVN abzuschätzen.

Handlungsfeld 2 – Infrastruktur

- Die „stufenweise Realisierung von Radschnellwegen“ sollte künftig als Schlüsselmaßnahmen bewertet und mit den notwendigen personellen Ressourcen im MWVATT, beim LBV.SH und

den Kreisen ausgestattet werden. RSW sind mit hoher Priorität voranzutreiben, da sie geeignet sind, große Potentiale an Radnutzenden zu generieren. Darüber hinaus soll das Thema Wurzelaufbrüche im Zuge von Neubau- und Ausbaumaßnahmen betrachtet werden. Erste Ergebnisse dazu könnten im Rahmen der Fortschreibung des LRVN erarbeitet werden. Bei Bedarf können im Nachgang noch detailliertere Lösungsmöglichkeiten ergänzt werden. Die Sanierung der vorhandenen Radinfrastruktur wird weiterhin ein Schwerpunkt der Baulastträger sein, insbesondere vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit und dem Ziel der Qualitätshebung des Radwegenetzes.

Handlungsfeld 3 – Radtourismus

- Die erfolgreiche Grundlagenarbeit sollte in den bestehenden Strukturen fortgesetzt werden und als Basis für das weitere Vorgehen dienen. Insbesondere sollten die Bestandaufnahmen (Mängelsteckbriefe) genutzt werden, um die touristisch relevanten Radrouten systematisch zu modernisieren. Die jeweiligen Baulastträger sind hier besonders gefordert. Unter anderem ist hierzu ist die Einrichtung der Radkoordinierungsstelle zur Unterstützung und Koordinierung der systematischen Qualitätsentwicklung über Kreis- und Gemeindegrenzen hinaus erforderlich und schnellstmöglich zu realisieren.

Handlungsfeld 4 - Multimodalität

- Die Zusammenarbeit mit dem mobiliteam by NAH.SH hinsichtlich der Beratung auf kommunaler Ebene, insbesondere bezüglich multimodaler Ansätze ist auszubauen. Auch die Zusammenarbeit mit NAH.SH-Fachabteilungen zu Themen wie regionale und interkommunale Fahrradverleihsysteme, das Thema der „letzten Meile“ und die mögliche Integration von Angeboten (B+R-Stationen, Bike-Sharing, etc.) in die NAH.SH+ App sowie Abstellanlagen ist auszubauen.

Handlungsfeld 5 - Verkehrssicherheit

- Zum einen sollten infrastrukturelle Belange zukünftig stärker in die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes einbezogen werden. Eine sichere Infrastruktur ist die Basis für sicheres Radfahren. Zum anderen sollten zielgruppengerechte und verkehrsträgerübergreifende Schulungen intensiviert werden, etwa durch die altersgerechte Ansprache von Schüler:innen durch Entwicklung eines bedarfsgerechten Medienangebots (z.B. Verkehrssicherheits-App).

Handlungsfeld 6 - Strukturen, Kommunikation, Kooperation

- Neben dem Land Schleswig-Holstein sind die Entscheidungstragenden in Gemeinden, Ämtern und Kreisen zentrale Akteure bei der praktischen Umsetzung der Radverkehrsförderung. Die zielgerichtete Kommunikation sollte hier verstärkt werden, insbesondere durch Aktivitäten der RAD.SH. Dafür soll sie weiterhin gestärkt werden und mit Blick auf eine größere Planungssicherheit deren Finanzierung angepasst werden.

Handlungsfeld 7 - Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

- Es ist gemeinsam zu prüfen, ob die Auswahl und Priorisierung der im Handlungsfeld enthaltenen Maßnahmen noch immer deckungsgleich mit den vorhandenen Bedarfen und Rahmenbedingungen sind. Für das Datenmanagement ist eine digitale Lösung unabdingbar. Unabhängig davon ist mittelfristig eine landeseigene und laufend fortzuschreibende Mobilitätsstudie für Schleswig-Holstein ins Auge zu fassen, die auch Daten zum Rad- und Fußverkehr zielgerichtet erhebt. Eine zeitgemäße Verkehrspolitik, die eine Mobilitätswende zum Ziel hat, benötigt nachvollziehbare, widerspruchsfreie und vergleichbare Mobilitätsdaten, um die Verkehre im Land erfassen und bewerten zu können. Nur auf Grundlage einer konsistenten Datengrundlage lassen sich konkrete Handlungsempfehlungen für die Politik ableiten.

Jährliche Fortschrittsberichte werden die Umsetzung der Radstrategie festhalten. Die nächste größere Evaluierung mit einer kritischen Betrachtung und ggf. Anpassung von Zielen ist im Jahr 2025 vorgesehen.

4. Fazit

Ziel dieser ersten Evaluierung ist es aufzuzeigen, wie sich der Status Quo zwei Jahre nach Veröffentlichung der Radstrategie darstellt und auf welche Bereiche künftig ein stärkerer Fokus gelegt werden sollte. Im Hinblick auf die drei Oberziele ist bereits jetzt ein positiver Trend erkennbar, den es zukünftig zu bestätigen gilt. Ein Bedarf an grundsätzlichen Änderungen an der Radstrategie wird zu diesem Zeitpunkt nicht gesehen.

Insgesamt hat sich die Radstrategie 2030 als grundlegendes Planwerk für die praktische Ausgestaltung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein etabliert. Es erscheint realistisch, dass viele der umgesetzten und angestoßenen qualitätsverbessernden und die Verkehrssicherheit hebenden Maßnahmen in den kommenden Jahren zu spürbaren Erfolgen beitragen werden. Es bleibt jedoch zu beachten, dass es sich bei der Radstrategie weiterhin um ein flexibles, dynamisches Konstrukt handelt, das sich den teils rasanten Entwicklungen im Bereich des Radverkehrs, bzw. der Mobilität als Ganzes, zielorientiert anpassen muss. Externe Einflüsse, etwa die Corona-Pandemie oder ein höheres Gesundheits- und Klimaschutzbewusstsein haben sich positiv auf den Radverkehr ausgewirkt. Darüber hinaus hat sich mit dem Start der Umsetzung der Radstrategie bestätigt, dass die Ziele nur erreichbar sind, wenn es auf allen Ebenen Kümmernde gibt, die in der Lage sind, Konzepte zu veranlassen und Mittel für die Radförderung zu akquirieren, die in entsprechende Maßnahmen fließen. Ebenso deutlich wurde im Zuge des Umsetzungsprozesses, dass Projekte wie Radschnellverbindungen viel Geduld und einen längeren Vorlauf erfordern, da sie in der (Vor) Planung, die meistens Gemeindegrenzen übergreifend ist, sehr hohen Koordinierungs- und Abstimmungsbedarf brauchen. Trassenbündnisse der beteiligten Akteure sollen hier helfen. Positiv auf die Umsetzung von Maßnahmen hat sich die Erhöhung der zur Verfügung stehenden Fördermittel ausgewirkt. Zeitgleich mit der Verabschiedung der Radstrategie Schleswig-Holstein hat der Bund das Sonderprogramm Stadt und Land aufgelegt. Diese Mittel (insg. 44 Mio. €) konnten, nachdem eine entsprechende Richtlinie erarbeitet und veröffentlicht worden ist, zielgerichtet abgerufen und eingesetzt werden. Erfreulicherweise hat der Bund die Laufzeit bis Ende 2024 verlängert. Auch die Landesregierung hat ihre Mittel zur Radförderung erhöht, zum einen haben die Kommunen im Rahmen der Corona-Paktes 20 Mio. Euro erhalten, zum anderen wurden die Impulsmittel um 15 Mio. Euro aufgestockt und mit dem neuen Koalitionsvertrag weitere Mittel in Höhe von 20. Mio. Euro p.a. für den LBV.SH für Radwege zur Verfügung gestellt. Eine zukünftige Herausforderung wird daher darin liegen, die kontinuierlich umzusetzenden Maßnahmen mit den dynamischen Entwicklungen in Einklang zu bringen und die vorhandenen Ressourcen priorisiert und zielgerichtet einzusetzen. Geschieht das, kann die Radstrategie effektiv umgesetzt und der Radverkehr in Schleswig-Holstein noch attraktiver und sicherer gemacht werden.

5. Anlagen

Auf den nachfolgenden Seiten findet sich eine tabellarische Auflistung über den Umsetzungsstand der Quick-Wins, Schlüsselmaßnahmen und den Maßnahmen aller Handlungsfelder.

Tabelle 1: Umsetzungsstand nach Handlungsfeldern - Zusammenfassung

Zusammenfassung					
Aktueller Stand		Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
Handlungsfelder gesamt	**Anzahl der Maßnahmen**				
	48	3	14	26	5
Handlungsfeld 1 Strategie und Konzeption	8	1	1	5	1
Handlungsfeld 2 Infrastruktur	6	1	4	1	0
Handlungsfeld 3 Radtourismus	6	0	2	4	0
Handlungsfeld 4 Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten	6	0	4	2	0
Handlungsfeld 5 Verkehrssicherheit	10	0	2	7	1
Handlungsfeld 6 Strukturen, Kommunikation, Kooperation	8	1	1	6	0
Handlungsfeld 7 Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung	4	0	0	1	3

Tabelle 2: Handlungsfeld 1 – Strategie und Konzeption

Umsetzungsstand Handlungsfeld 1					
Aktueller Stand		Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
Maßnahme	**Umsetzungshorizont**				
Einbindung der Radstrategie in landesweite Planungsgrundlagen	Kurzfristig		**X**		
Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN)	Daueraufgabe			**X**	
Einführung eines landesweiten Runden Tisches Radverkehrs	Kurzfristig	**X**			
Zielgruppenorientierte Radverkehrsförderung	Daueraufgabe			**X**	
Evaluation Radstrategie	Daueraufgabe			**X**	
Verfahren zur Prüfung von Handlungs-empfehlungen	Kurzfristig				**X**
Rechtsrahmen und Regelwerke	Daueraufgabe			**X**	
Personelle und finanzielle Ressourcen	Daueraufgabe			**X**	

Tabelle 3: Handlungsfeld 2 – Infrastruktur

Umsetzungsstand Handlungsfeld 2					
Aktueller Stand		Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
Maßnahme	**Umsetzungshorizont**				
Qualität der Radinfrastruktur erfassen, durch landesweite Standards verbessern und sichern	Mittelfristig		**X**		
Programme mit Signal- und Breitenwirkung durchführen	Kurzfristig	**X**			
Anpassung der Förderkulisse für Radverkehrsanlagen	Mittelfristig		**X**		
Aufwertung Fahrradparken	Kurzfristig		**X**		
Ausbau und Sanierung Radinfrastruktur	Daueraufgabe			**X**	
Förderung baulastträger-übergreifender Zusammenarbeit	Kurzfristig		**X**		

Tabelle 4: Handlungsfeld 3 – Radtourismus

Umsetzungsstand Handlungsfeld 3					
Aktueller Stand		Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
Maßnahme	**Umsetzungshorizont**				
Radfernwege zu Qualitätsrouten entwickeln (Qualitätsstandards, Bestandsanalyse, Ausbau)	Daueraufgabe			**X**	
Koordinierungsstelle Radtourismus einrichten (zentrale Steuerung, übergreifende Zusammenarbeit)	Daueraufgabe			**X**	
Förderprogramm zur Entwicklung radtouristischer Angebote aufstellen (Service, Entwicklung Radreiseregionen)	Daueraufgabe			**X**	
Entwicklung eines Leitfadens zur Förderkulisse für den Radtourismus	Kurzfristig		**X**		
Optimierung und Qualitätssicherung der landesweiten Radwegweisung	Daueraufgabe			**X**	
Weiterentwicklung und Intensivierung eines übergreifenden Marketings für das „Radtourismusland Der Echte Norden“	Mittelfristig		**X**		

Tabelle 5: Handlungsfeld 4 – Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten

Umsetzungsstand Handlungsfeld 4					
Aktueller Stand		Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
Maßnahme	**Umsetzungshorizont**				
ÖPNV-Knoten zu Mobilitätsstationen ausbauen	Mittelfristig		**X**		
Sicherstellung der Anbindung von ÖPNV-Stationen ("letzte Meile")	Mittelfristig		**X**		
Förderung innovativer Angebote zur Multimodalität	Daueraufgabe			**X**	
Erweiterung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV	Daueraufgabe			**X**	
Weiterentwicklung und Systematisierung von Fahrradverleih und Bike-Sharing an ÖPNV-Stationen	Mittelfristig		**X**		
Weiterführung des B & R-Förderprogramms mit Erweiterung auf Bushaltestellen	Mittelfristig		**X**		

Tabelle 6: Handlungsfeld 5 – Verkehrssicherheit

Umsetzungsstand Handlungsfeld 5					
Aktueller Stand		Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
Maßnahme	**Umsetzungshorizont**				
Entwicklung eines landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes	Kurzfristig				**X**
Kampagnen und Aktionen für mehr Verkehrssicherheit	Daueraufgabe			**X**	
Intensivierung von zielgruppenorientierten Präventionsmaßnahmen	Daueraufgabe			**X**	
Verkehrssicherheitsscreening (VSS)	Mittelfristig		**X**		
Unfallstatistik und Unfallanalyse	Daueraufgabe			**X**	
Verkehrsschauen	Daueraufgabe			**X**	
Unfallkommissionen	Daueraufgabe			**X**	
Mobilitätsbildung	Daueraufgabe			**X**	
Sichere Schulwege – Radschulwegpläne	Mittelfristig		**X**		
Überwachung	Daueraufgabe			**X**	

Tabelle 7: Handlungsfeld 6 – Strukturen, Kommunikation, Kooperation

Umsetzungsstand Handlungsfeld 6					
Aktueller Stand		Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
Maßnahme	**Umsetzungshorizont**				
Stärkung und Weiterentwicklung der RAD.SH	Daueraufgabe			X	
Konzeption und Durchführung thematischer Veranstaltungen und landesweiter Kampagnen	Daueraufgabe			X	
Aufbau, Darstellung und Kommunikation der künftigen Strukturen und Verantwortlichkeiten zur Radverkehrsförderung in SH	Kurzfristig	X			
Vorbildfunktion durch die Landesregierung	Kurzfristig		X		
Beratung zu Förderkulissen	Daueraufgabe			X	
Verbesserung der Kommunikationsstruktur innerhalb der Landesministerien	Daueraufgabe			X	
Kompetenzstellen Radverkehr im MWVATT und LBV.SH sicherstellen	Daueraufgabe			X	
Zusammenarbeit wesentlicher Akteure fördern	Daueraufgabe			X	

Tabelle 8: Handlungsfeld 7 – Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

Umsetzungsstand Handlungsfeld 7					
Aktueller Stand		Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
Maßnahme	**Umsetzungshorizont**				
Aufbau eines modernen Datenmanagementsystems	Kurzfristig				**X**
Aufbau und Etablieren eines öffentlichen Radportals	Daueraufgabe			**X**	
Einrichten eines interaktiven Bereichs	Kurzfristig				**X**
Datengenerierung durch regelmäßige Radzählungen	Kurzfristig				**X**

Tabelle 9: Umsetzungsstand der Quick-Wins

Zusammenfassung: Quick-Wins					
Aktueller Stand		Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
Zusammenfassung	**Anzahl der Maßnahmen**				
	7	2	5	0	0

Tabelle 10: Umsetzungsstand der einzelnen Quick-Wins

Umsetzungsstand: einzelne Quick-Wins				
Aktueller Stand	Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
Maßnahme				
Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN). Im ersten Schritt Auftakt für die konkrete Netzplanung und Vereinbarung der zukünftigen Qualitätsstandards.		**X**		
Durchführen eines ersten Infrastruktur-Programms „10.000 Fahrradbügel“ mit Signal-und Breitenwirkung für das Fahrradparken an öffentlichen Einrichtungen, weiteren wichtigen Verkehrszielen und an Bushaltestellen sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit einem Umsetzungshorizont von 2 Jahren.		**X**		
Einrichten von 100 Self-Servicestationen an hoch frequentieren Radabstellanlagen bis zur Saison 2021.		**X**		
Auftrag zur Entwicklung einer ersten Qualitätsroute im Radtourismus noch im Jahr 2020 mit der Zielsetzung, erste Maßnahmen bzw. Verbesserungen (Wegeinfrastruktur und begleitende Infrastruktur, Serviceangebote) zur Sommersaison 2021 für die Gäste nutzbar und erlebbar zu machen.		**X**		
Aufbau einer integrierten Mobilitätsstation an einer prädestinierten Bahnstation (z. B. Bahnhof St. Peter-Ording) mit Anbindung von Sharing-Angeboten und Ausbildung einer besonderen Schnittstelle für nachhaltige touristische Mobilität als Pilot mit einer Nutzungsmöglichkeit erster Angebote zur Saison 2021.		**X**		
Aufbau, Darstellung und Kommunikation der künftigen Strukturen und Verantwortlichkeiten zur Radverkehrsförderung in SH (Wer ist für was zuständig im Radverkehr?).	**X**			
Einrichten des Runden Tisches Radverkehr (RTR) als Begleitgremium zur Umsetzung der Radstrategie mit Benennung der Mitglieder, Aufgabenbereiche, Kompetenzen und einer Auftaktsitzung.	**X**			

Tabelle 11: Umsetzungsstand der Schlüsselmaßnahmen (Zusammenfassung)

Umsetzungsstand der Schlüsselmaßnahmen					
Aktueller Stand		Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
Zusammenfassung	**Anzahl der Maßnahmen**				
	19	3	6	8	2

Tabelle 12: Umsetzungsstand der einzelnen Schlüsselmaßnahmen

Umsetzungsstand der Schlüsselmaßnahmen						
Aktueller Stand			Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
	Maßnahme	Umsetzungshorizont				
Handlungsfeld 1	Einbindung der Radstrategie in landesweite Planungsgrundlagen (LEP, RPs, LNVP, LBO…)	Kurzfristig		X		
	Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN)	Daueraufgabe			X	
	Einführung eines landesweiten Runden Tisches Radverkehrs zur Umsetzung der Radstrategie	Kurzfristig	X			
Handlungsfeld 2	Qualität der Radinfrastruktur erfassen, durch landesweite Standards verbessern und sichern	Kurzfristig		X		
	Programme mit Signal- und Breitenwirkung durchführen (u.a. Fahrradbügel)	Kurzfristig	X			
	Anpassung der Förderkulisse für Radverkehrsanalgen (u.a. Radschnellverbindungen, Mobilitätsstationen)	Mittelfristig		X		
Handlungsfeld 3	Radfernwege zu Qualitätsrouten entwickeln (Qualitätsstandards, Bestandsanalyse, Ausbau)	Mittelfristig		X		
	Koordinierungsstelle Radtourismus einrichten (zentrale Steuerung, übergreifende Zusammenarbeit)	Daueraufgabe			X	
	Förderprogramm zur Entwicklung radtouristischer Angebote aufstellen (Service, Entwicklung Radreiseregionen)	Daueraufgabe			X	

Umsetzungsstand der Schlüsselmaßnahmen						
Aktueller Stand			Bearbeitung abgeschlossen	Maßnahme in Bearbeitung	Daueraufgabe in Bearbeitung	Noch nicht bearbeitet
	Maßnahme	**Umsetzungshorizont**				
Handlungsfeld 4	ÖPNV-Knoten zu Mobilitätsstationen ausbauen	Mittelfristig		X		
	Sicherstellung der Anbindung von ÖPNV-Stationen ("letzte Meile")	Mittelfristig		X		
	Förderung innovativer Angebote zur Multimodalität	Daueraufgabe			X	
Handlungsfeld 5	Entwicklung eines landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes	Kurzfristig				X
	Kampagnen und Aktionen für mehr Verkehrssicherheit	Daueraufgabe			X	
	Intensivierung von zielgruppenorientierten Präventionsmaßnahmen	Daueraufgabe			X	
Handlungsfeld 6	Stärkung und Weiterentwicklung der RAD.SH	Daueraufgabe			X	
	Konzeption und Durchführung thematischer Veranstaltungen und landesweiter Kampagnen	Daueraufgabe			X	
	Aufbau, Darstellung und Kommunikation der künftigen Strukturen und Verantwortlichkeiten zur Radverkehrsförderung in SH	Kurzfristig	X			
Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung Aufbau eines modernen Datenmanagementsystems		Kurzfristig				X

Herausgeber

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Arbeit, Technologie und Tourismus
des Landes Schleswig-Holstein
Postfach 7128
24117 Kiel

Kontakt

Constantin Koch
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr,
Arbeit, Technologie und Tourismus
des Landes Schleswig-Holstein
Tel. 0431/ 988-4429
Constantin.koch@wimi.landsh.de

Weitere Informationen

www.schleswig-holstein.de/radverkehr

Die Landesregierung im Internet

www.schleswig-holstein.de

November 2022

SH
Schleswig-Holstein
Der echte Norden