



**RAD.SH**

Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur  
Förderung des Fuß- und Radverkehrs  
in Schleswig-Holstein

## RADVERKEHR IN SH

Untersuchung der  
Radförderstrukturen in den  
Kreisen Schleswig-Holsteins

**2020 - 2023**

## Einleitung

Im Herbst 2020 wurde die Radstrategie des Landes veröffentlicht, diese legt die Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein bis 2030. Für eine erfolgreiche Umsetzung der Strategie spielen die Kreise eine wichtige Rolle. RAD.SH hatte deshalb im Herbst 2020 eine Untersuchung zum aktuellen Stand der Kreise durchgeführt. Ziele der Untersuchung waren:

- Erhebung des Ist-Zustandes,
- Darstellung aktueller Herausforderungen,
- Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Radverkehrs in den Kreisen.

In den letzten drei Jahren konnten viele positive Entwicklungen verzeichnet werden. Mit einer erneuten Bestandsaufnahme sollen diese Erfolg dargestellt, aber auch neue Impulse für die Weiterentwicklung aufgezeigt werden. Wie in der Untersuchung 2020 wurden dazu die Radverkehrsverantwortlichen in den Kreisen befragt (sofern vorhanden).

RAD.SH unterstützt Kreise und Kommunen aus Schleswig-Holstein in ihrer radpolitischen Arbeit. Mit dieser Studie möchte RAD.SH die Umsetzung der Strategie des Landes fördern und unterstützen.

## Inhalt

1. Ergebnisse aus den Befragungen – Vergleich 2020-2023 .....	3
2. Wünsche und Erwartungen der Kreise 2020 und 2023.....	6
3. Aktuelle Empfehlungen aus der Untersuchung.....	10
2.1 ...an die Kreise .....	10
2.2 ...an das Land .....	11
Impressum.....	12

# 1. Ergebnisse aus den Befragungen – Vergleich 2020-2023

## 1. *Radverkehrskonzept*

Ein Radverkehrskonzept bietet die Grundlage für eine systematische Förderung des Radverkehrs. Fehlende Radverkehrskonzepte erschweren strukturiertes Vorgehen und politische Entscheidungen.

2020	2023
<ul style="list-style-type: none"><li>• 5 Kreise haben ein Konzept,</li><li>• 4 wollen es im Jahr 2021 erstellen und</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 9 Kreise besitzen aktuelle Radverkehrs- oder Mobilitätskonzepte</li></ul>

**Im Detail:** 6 Kreise haben in den letzten beiden Jahren ein Radverkehrskonzept erstellt, 4 davon gänzlich neu, die anderen beiden Kreise haben ihres aktualisiert (Der Kreis Rendsburg-Eckernförde hat ein Konzept erstellen lassen, sieht allerdings keine Priorität, es zu beschließen und umzusetzen.) Drei Kreise arbeiten mit ihren bestehenden Radverkehrskonzepten.

2 Kreise arbeiten an Mobilitätskonzepten, diese haben eine geringere Aussagekraft für den Radverkehr.

**Einordnung:** 9 von 11 Kreisen besitzen ein aktuelles Radverkehrs oder Mobilitätskonzept. Dies ist eine sehr erfreuliche Entwicklung, auch wenn ein Kreis seines nicht umsetzt.

In zwei Kreisen fehlt noch ein Konzept. Mit der Fertigstellung des LRVN wird zumindest für diese beiden Kreise ein Hauptradnetz vorliegen. Es ist sinnvoll, dieses Hauptnetz durch ein regionales kreisweites Radnetz zu ergänzen.

**RAD.SH empfiehlt** die Erstellung von Radverkehrskonzepten in diesen beiden Kreisen.

## 2. *Personal*

Ein Radverkehrsbeauftragter bündelt die Aufgaben, bringt Fachwissen ein, koordiniert die Akteure und Gremien und vernetzt sich über RAD.SH mit anderen Radverkehrsexperten.

2020	2023
<ul style="list-style-type: none"><li>• 1 Kreis hat eine hauptamtliche Radverkehrsbeauftragte</li><li>• 1 Kreis hat diese Aufgabe ehrenamtlich besetzt</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 7 Kreise haben hauptamtliche MitarbeiterInnen für den Radverkehrs, ein Kreis schreibt die Stelle gerade aus.</li><li>• 1 Kreis hat eine ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte</li></ul>

**Im Detail:** In 7 Kreisen gibt es hauptamtliche Stellen, die das Thema Radverkehr innerhalb der Verwaltung koordinieren und nach außen vertreten. Davon sind aber lediglich 2 Stellen in Vollzeit besetzt, bei den anderen Stellen werden Mobilitäts- oder KlimaschutzmanagerInnen sowie RegionalentwicklerInnen eingesetzt, die die Aufgaben mit nicht definierter Stundenzahl übernehmen. In einem Kreis gibt es eine ehrenamtliche Radverkehrsbeauftragte.

**Einordnung:** 8 Kreise setzen auf hauptamtliche Radverkehrsbeauftragte. Das ist eine sehr erfreuliche Entwicklung, auch wenn 6 Stellen nur in Teilzeit besetzt sind. Häufig reichen die Stundenkontingente noch nicht aus, um die vielfältigen Aufgaben umfassend zu erledigen.

**RAD.SH empfiehlt** die Einrichtung von hauptamtlichen RadkoordinatorInnen in allen Kreisen. Die Stellen sind angemessen auszustatten.

### 3. *Zuständigkeiten*

In diesem Bereich haben sich gegenüber 2020 keine Änderungen ergeben. Die Zuständigkeiten für Radverkehr sind auf viele Organisationseinheiten verteilt: Tiefbau, Regionalplanung, Regionalentwicklung, Umweltschutz, Ordnung, Liegenschaften, Tourismus, Schule. Darüber hinaus werden Teile der Radverkehrsförderung an Externe vergeben, wie den LBV, Wegezweckverbände, AktivRegionen, Beratungsbüros, touristische Marketingorganisationen und lokale Tourismusorganisationen sowie Ehrenamtler. Hieraus ergibt sich ein hoher Kommunikations- und Koordinierungsaufwand für die Radverkehrsförderung, der idealerweise in die Hand einer Radverkehrsbeauftragten gelegt wird (siehe oben).

### 4. Finanzmittel für Radverkehrsförderung

Ein eigener Radverkehrsetat ist das A und O jeder Radverkehrsförderung. Dann kann die Verwaltung auf Basis eines beschlossenen Radverkehrskonzeptes die darin vorgesehenen Maßnahmen systematisch abarbeiten.

2020	2023
<ul style="list-style-type: none"><li>• 2 Kreise haben Förderprogramme für ihre kreisangehörigen Kommunen</li><li>• 3 Kreise haben ein festes Budget für Unterhalt und Sanierung ihrer Kreisstraßen begleitenden Radwege.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 4 Kreise haben Förderprogramme für kreiseigene Kommunen</li><li>• 3 Kreise haben ein festes Budget für Unterhalt und Sanierung der Kreisstraßen und deren begleitende Radwege.</li></ul>

#### **Im Detail:**

3 Kreise haben ein festes Budget für Unterhalt und Sanierung ihrer Kreisstraßen begleitenden Radwege. Die Höhe liegt bei jährlich 300.000 € bis 2 Mio. €.

4 Kreise haben Förderprogramme für ihre kreisangehörigen Kommunen aufgelegt. Die Höhe liegt zwischen jährlich 1 Mio. € bis 2 Mio. €, das sind ca. 6-11 € pro Einwohner. 2020 hatten nur zwei Kreise ein eigenes Förderprogramm. Ein Kreis bereitet ein Förderprogramm ab dem Haushaltsjahr 2024 vor.

8 Kreise haben noch kein festes Budget zur Radverkehrsförderung. Hier wird Radverkehr nicht systematisch weiterentwickelt, sondern nur mit Einzelmaßnahmen. 2 Kreise prüfen die Einführung eines eigenen Titels für Radverkehrsmaßnahmen für den Haushalt 2024.

**Einordnung:** 4 Kreise haben Förderprogramme zur Unterstützung ihrer Mitgliedskommunen in Sachen Radverkehr aufgelegt. Das ist eine sehr erfreuliche Entwicklung. Leider haben nach wie vor nur 3 Kreise hingegen ein festes Budget zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen an ihren Kreisstraßen. Damit lässt sich eine planvolle Umsetzung von Sanierung und Lückenschlüssen kaum erreichen.

**RAD.SH empfiehlt** den Kreisen, ein eigenes Budget für Radverkehrsmaßnahmen in den Haushalt aufzunehmen. Idealerweise wird dies ergänzt durch ein Förderprogramm für die kreisangehörigen Kommunen.

### 5. Erfassung Radwegenetz

Mit der Entwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetz wird eines der prioritären Projekte der Radstrategie des Landes umgesetzt. Zusammen mit den Radnetzen der Kreise ergibt sich eine flächendeckende Zielvorgabe für die Entwicklung der Radinfrastruktur für die Bürger\*innen und Urlauber\*innen in Schleswig-Holstein.

2020	2023
<ul style="list-style-type: none"><li>• 5 Kreise verfügen über ein gut dokumentiertes Radnetz</li><li>• 3 Kreise überarbeiten derzeit ihr Radnetz</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 9 Kreise haben ein gut dokumentiertes Radnetz</li></ul>

**Im Detail:** Mit ihren Radverkehrskonzepten haben 9 Kreise eine solide Grundlage für die Entwicklung eines zusammenhängenden Radnetzes erarbeitet. 8 Kreise haben Ihr Radnetz in das LRVN eingebracht. Ergänzt wird das LRVN durch die umfassende qualitative Erfassung der Radfernwege in Schleswig-Holstein.

1 Kreis hat kein durchgängig dokumentiertes Radwegenetz, bei einem Kreis ist der Stand unbekannt.

**Einordnung:** Durch die Verknüpfung der Kreisnetze mit dem LRVN entsteht erstmals ein umfassendes Zielradnetz für ganz Schleswig-Holstein. Das ist ein Quantensprung für die systematische Weiterentwicklung eines qualitativ hochwertigen Radnetzes für Alltag, Freizeit und Tourismus.

**RAD.SH empfiehlt** den Kreisen, die noch kein Radverkehrskonzept haben, dies auf der Basis des Landesweiten Radverkehrsnetzes zu erstellen.

### 6. Radtourismus

Die qualitative Weiterentwicklung des Radtourismus ist eines der drei Hauptziele der landesweiten Radstrategie des Landes.

Diese Frage wurde in 2023 nicht weiter untersucht. Die touristischen Radrouten werden zum großen Teil von den 22 lokalen Tourismusorganisationen in Schleswig-Holstein betreut. Auch die Entwicklung und Vermarktung des radtouristischen Angebots liegt meist in der Obhut der touristischen Organisationen. Der Austausch zwischen den touristischen Organisationen und den Kreisen variiert erheblich innerhalb des Landes. Meist besteht jedoch kein funktionierendes Netzwerk zwischen Tourismus und Verwaltung, gerade im Bereich der kreisübergreifendes Radfernwege. Um die verbleibende Lücke zwischen den Tourismusorganisationen und den Baulasträgern zu schließen,

wurde eine Koordinierungsstelle Radtourismus bei der RAD.SH eingerichtet. Diese hat im Februar 2023 ihre Arbeit aufgenommen.

### 7. Unterhaltungsmaßnahmen für die radtouristische Beschilderung

Schleswig-Holstein verfügt über einen Schatz an Radrouten, diese müssen unterhalten und regelmäßig erneuert werden.






Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Untersuchung wurde ein neuer Radschildererlass des Landes veröffentlicht. Die Kreise arbeiten an der Neubeschilderung gemäß den Richtlinien, so dass auch hier die Frage zur aktuellen Situation zurückgestellt wurde.




## 2. Wünsche und Erwartungen der Kreise 2020 und 2023

In der Studie Radverkehr in den Kreisen aus dem Jahr 2020 ergaben sich Erwartungen der Kreise an das Land und an RAD.SH. In der Zwischenbilanz Mitte 2023 zeigt sich, dass







- vieles angeschoben 
- einiges schon umgesetzt 
- und einiges als immer noch dringend angesehen wird 

### Organisatorisch






Erwartungen im Jahr 2020	Stand 2023
Die Stelle der Radverkehrsbeauftragten beim Land sollte personell und organisatorisch gestärkt werden.	
Es braucht eine radtouristische Koordinierungsstelle, die die kostenträgerübergreifende Vernetzung und Optimierung der Radfernradwege voranbringt.	
Es fehlt auch Personal in den Kreisen, um u.a. Fördermittel des Bundes und des Landes abrufen zu können. Förderprogramme werden oft zu kurzfristig aufgelegt. Wegen des fehlenden Personals haben die Kreise keine bau- und antragsreifen Planungen in der Schublade. Wünschenswert wären Förderlotsen für Kommunen.	
Der LBV sollte personell besser für die Belange des Radverkehrs ausgestattet werden.	
Der LBV sollte materiell (Fuhrpark für Wartung und Unterhalt von Radwegen) besser für die Belange des Radverkehrs ausgestattet werden.	

Die (touristische) Wegweisung sollte nicht nur auf einheitliche Beschilderung, sondern auch auf einheitliches digitales Routing ausgelegt sein. Die Qualität der Routen sollte erfasst, nach transparenten Kriterien bewertet und kontinuierlich angehoben werden.	
Die unterschiedliche Baulastträgerschaft (Bund, Land, Kreise, Gemeinden, ländliche Wege, Forstwege, Wasserwirtschaftswege, Deichschutzwege) erschwert eine durchgängige Qualität der Radverkehrsinfrastruktur. Hier müssen einfache Lösungen gefunden werden. Gemeinden benötigen organisatorische Hilfe für eine kostenträgerübergreifende Zusammenarbeit.	
Der oberen und unteren Verkehrsaufsicht kommt eine wichtige Rolle bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen zu. In der kommunalen Praxis wird die Verkehrsaufsicht zuweilen als „Bremsen“ in Sachen Radverkehr wahrgenommen. Die MitarbeiterInnen der Verkehrsaufsicht sollten für die Belange der modernen Radverkehrsförderung sensibilisiert und in Runde Tische Radverkehr integriert werden.	



## Finanziell

Erwartung im Jahr 2020	Stand 2023
Durch eine Landesförderung für kreisweite Radverkehrskonzepte könnte die Basis für eine strukturierte, an Bedarfen und Notwendigkeiten orientierte Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein gelegt werden. Dann könnten Landesmittel direkt an die Kreise vergeben werden, die ähnlich wie in AktivRegionen, nach den Kriterien der Landesradstrategie und der Kreisradverkehrskonzepte von dortigen Gremien vergeben werden.	
Wünschenswert wäre darüber hinaus eine Landesförderung für Radverkehrsbeauftragte in den Kreisen. Ebenso sollten Personalkosten für kostenträgerübergreifende Koordination förderfähig sein.	
Die Förderkriterien auf Kernwege bzw. landwirtschaftliche Wege sollten erweitert werden. Wenn es um Lückenschlüsse geht, sollten auch private Waldbesitzer einbezogen werden können, die eine touristische Nutzung ihrer Waldwege erlauben. Weiterhin sollten Radwege auf alten Bahntrassen und touristische Radwege förderfähig sein.	
Im Hinblick auf unterschiedliche Anforderungen (Zunahme von Pedelecs und Lastenrädern, überhöhtes oder geringes Radverkehrsaufkommen) sollten auch von den Standards abweichende Radwegeweiten förderfähig sein.	
Nach der sehr erfolgreichen Förderung von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen sollte diese Maßnahme erweitert werden auf Fahrradabstellanlagen an ZOBs, ÖPNV-Haltestellen und Schulen.	
Es sollte überprüft werden, ob die Förderquote für Radwegneubau an Landesstraßen in Höhe von 50% die Kommunen überfordert, auch im Hinblick auf die späteren Unterhaltskosten.	




## Juristisch

Erwartung im Jahr 2020	Stand 2023
Hemmnisse für Förderung sollten beseitigt werden. Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht wird nach Meinung verschiedener Kreise häufig als Begründung aufgeführt, um Radwegesanieerung zu unterlassen.	
Im Finanzausgleichsgesetz wird nicht explizit auf den Radverkehr eingegangen (§§ 4 und 15). Radwegbau sollte eine eigenständige Maßnahme im Gesetz werden.	
Planung, Bau und Unterhalt von Radschnellwegen sollte Landes- oder Bundessache werden.	
Die Planfeststellung für Radverkehrsanlagen sollte vereinfacht werden. Die Dringlichkeit dafür könnte höher bewerten werden.	
Das GVFG sollte anpasst werden. Radwege und sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs sollte in §2 aufgenommen werden (wie im niedersächsischen GVFG). Nicht nur Verkehrszahlen, sondern auch Schulwegsicherheit und touristische Belange sollten stärkere Berücksichtigung finden.	

Es gab 2020 auch Wünsche und Erwartungen an RAD.SH. RAD.SH befand sich zu diesem Zeitpunkt noch im Aufbau. Die Befragung wurde genutzt, um die Arbeitsgemeinschaft weiterzuentwickeln.

Erwartung im Jahr 2020	Stand 2023
RAD.SH sollte Austausch und Vernetzung, Unterstützung und Beratung organisieren. Dazu zählt die Vermittlung zwischen Land, Kreisen und Gemeinden, der Austausch der Landkreise zu Themen des Radverkehrs, die Entwicklung von gemeinsamen Positionen der Kreise.	
RAD.SH sollte Fortbildungen und Exkursionen für seine Mitgliedskommunen anbieten, praxis- und fördermittelbezogene Fachveranstaltungen zu Themen wie Fahrradstraßen, schulischer Radverkehr, Radtourismus. Zweimal jährlich sollte RAD.SH ein Treffen der Kreise zu einem festen Thema, wie z.B. Radwegbau, Förderung oder Fernradwege organisieren. Dabei sollte neben fachlichem Input auch genug Zeit für Erfahrungsaustausch und kollegiale Ratschläge gelassen werden.	



<p>RAD.SH sollte Lobbyarbeit zum Thema Radverkehr machen: Zur Anpassung von Gesetzen und Förderbedingungen an die Bedarfe in den Kreisen, allgemein für Radverkehr in den Kreisen und Kommunen, aber auch für das Thema Erreichbarkeit und Teilhabe in der Fläche.</p>	
<p>RAD.SH sollte Wissen verbreiten, einen Newsletter herausgeben, neue Entwicklungen aufzeigen, Veranstaltungshinweise weitergeben und eine Datenbank für Ansprechpartner*innen in den Mitgliedskommunen, beim Land, Verbänden, Experten, Dienstleistern aufbauen.</p>	
<p>RAD.SH sollte sich an der Standardsetzung z.B. für Radwegeoberflächen, Umgang mit Wurzelaufbrüchen etc. beteiligen.</p>	

## 3. Aktuelle Empfehlungen aus der Untersuchung...

### 2.1 ...an die Kreise

#### 1. Konzept

Nach der erfolgreichen Erstellung und Verabschiedung der Radverkehrskonzepte geht es an die Umsetzung der geplanten Maßnahmen. Beginnend mit schnell umzusetzenden Quick Wins können erste Erfolge erzielt werden. Parallel gilt es, die prioritär eingestuften Maßnahmen auf den Weg zu bringen.

Die Kreise, die noch keine Radverkehrskonzept erstellt haben, können an das Landesweite Radverkehrsnetz (LRVN) anknüpfen.

#### 2. Kümmerer / Radverkehrsbeauftragter / Radverkehrskordinatorin

Radverkehrskordinatoren (bzw. Radverkehrsbeauftragte) sollten in allen Kreisverwaltung mit ausreichendem Stundenbudget eingesetzt werden. Sie sollen:

- die Belange des Radverkehrs voranbringen und Ansprechpartner\*in für Gemeinden, Ämter und BürgerInnen sein,
- Fördermittel einzuwerben,
- die Umsetzung der Radverkehrskonzepte anschieben, sowie kreisintern und in die kreisangehörigen Kommunen koordinieren,
- Eine baulastträgerübergreifende Zusammenarbeit gewährleisten.
- Bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Umsetzung des LRVN können sie auf dem Kreisgebiet eine koordinierende Funktion einnehmen, eine investitionsvorbereitende Wirkung entfalten und Landesmittel in den Kreis holen.
- Über Organisationen wie RAD.SH können Sie sich vernetzen, Wissen erweitern, über aktuelle Themen informiert werden, die radverkehrsbezogenen Interessen ihres Kreise vertreten.

#### 3. Strukturen

Regelmäßige Treffen, bez. ein Runder Tisch Radverkehr sollten auf Kreisebene das Thema Radverkehrsförderung kontinuierlich voranbringen. Die Runde kann kreisweit Abstimmgen der Vorhaben und Maßnahmen betreiben und generell die Verantwortlichen im Kreis und in den Ämtern, bzw. Kommunen vernetzen. Dies gilt auch für die politische Ebene, auch hier wären regelmäßige Treffen/Veranstaltungen sinnvoll.

#### 4. Budget

Ein festes Budget für den Radverkehr ist zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes unerlässlich. Es ermöglicht der Verwaltung die zügige Abarbeitung von mit dem Konzept politisch beschlossenen prioritären Maßnahmen.

Zusätzlich ist ein Förderprogramm für die kreiseigenen Kommunen sinnvoll, um eine verlässliche, zielgerichtete und baulastträger übergreifende Entwicklung des Radverkehrs im Kreis voranzutreiben.

Zielgröße sollte 10 € pro Einwohner\*in und Jahr sein.

#### 5. Radtourismus

Die Kreise sollten die Qualitätssicherung der touristischen Radwegweisung organisieren. Dazu zählen eine jährliche Befahrung, Mängelerhebung und -beseitigung sowie die Pflege des Schilderkatasters.

Für die bauliche Pflege der Infrastruktur der Radfernwege und Radregionen sollte Personal bereitgestellt werden, die die Koordinierung und Abstimmungen mit allen Akteuren übernimmt. Die Stellen sollten bei den verantwortlichen Touristikern eingerichtet werden, da dort in der Regel die auch die radtouristischen Kompetenzen liegen.

## 2.2 ...an das Land

### 1. Konzepte

Die Vergabe von Landesmitteln für Radverkehrsmaßnahmen können an die Qualitätskriterien der Landesstrategie und das Vorhandensein von Radverkehrskonzepten gekoppelt werden. Die Erstellung und Überarbeitung der Konzepte sollten vom Land weiterhin gefördert werden. Prioritäre Maßnahmen des LRVN müssen schrittweise Baulastträger übergreifend umgesetzt werden.

### 2. Koordination

Ein Schwerpunkt bei der Umsetzung der Landesradstrategie muss darin liegen, sowohl auf Landesebene, als auch in den Kreisen Koordinatoren mit ausreichendem Zeitbudget sicherzustellen. Hier ist schon viel erreicht worden. Für die Umsetzung der umfangreichen Maßnahmenpläne der Kreisradverkehrskonzepte und des LRVN sind Radverkehrskordinatoren erforderlich. Die Aufgaben wurden weiter oben schon beschrieben.

Sinnvoll wäre eine Anschubfinanzierung durch das Land, um langfristige Strukturen zur Radverkehrsförderung im Land aufzubauen. Die Förderung könnte zeitlich befristet mit anschließender Übernahmeverpflichtung durch die Kreise erfolgen oder verpflichtend degressiv über z.B. 4 Jahre. Beispiel hierfür ist das Land Baden-Württemberg und Hessen. RAD.SH kann dabei die Funktion der Schnittstelle zwischen Land und Kommunen einnehmen, die Akteure vernetzen, die Kräfte bündeln, und Wissen verbreiten.

### 3. Fördermittel

Die Fördermittel müssen verstetigt werden. Kurzfristige Programme sind angesichts der langen Planungszeiträume selten sinnvoll. Hier muss auch die Politik verstehen, dass ein Mittelabfluss nur dann erreicht werden kann, wenn auch in den Planungshorizonten gedacht wird.

### 4. Radtourismus

Für die Weiterentwicklung des Radtourismus in Schleswig-Holstein sollte je Radfernweg bzw. Rad(reise)Region ein zentrales Qualitätsmanagement aufgebaut werden. Hierfür sollte das Land eine entsprechende (Anschub)-Finanzierung für Personalstellen zu Verfügung stellen, die sich Kreis übergreifend um die Instandhaltung und Weiterentwicklung der Radrouten kümmern können. Eine Ansiedlung dieser Stelle ist auf Seiten der touristischen Organisationen empfehlenswert. Da für den Aufbau eines Qualitätsmanagements ein funktionierendes Netzwerk und eine enge Kooperation verschiedener Kreise und touristischer Organisationen von Nöten ist, ist eine Unterstützung auf Landesebene für die Sicherstellung der Zusammenarbeit von großer Bedeutung. Nur so kann die Qualität der Radfernwege, für die bereits der Grundstein durch die landesweite Befahrung gelegt wurde, auch langfristig erhalten und damit eine Konkurrenzfähigkeit mit anderen Bundesländern hergestellt werden.

---

## Impressum

**Herausgeber:** RAD.SH - Wolfskamp 49, 24113 Kiel [www.rad.sh](http://www.rad.sh)

**Erstellung:** Carsten Massau, Dr. Thorben Prenzel. August 2023