

Ergebnisbericht

Halbzeit-Evaluierung

zur Radstrategie Schleswig-Holstein 2030



Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus des Landes Schleswig-Holstein

Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bearbeitungsteam:

M.Sc. Sabrina Koch

M.Sc., Stadtplanerin AKNW Pia Lesch

M.Sc. Johannes Pickert

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl der Evaluierung werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Radverkehr in Zahlen	iv
1 Einleitung	1
1.1 Methodisches Vorgehen	1
2 Zielerreichung	4
2.1 „Mehr Leute aufs Rad“ - Modal-Split-Anteil des Radverkehrs erhöhen	4
2.2 Unfallzahlen verringern („Vision Zero“)	16
2.3 Schleswig-Holstein unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen	23
2.4 Übergeordnete Wirkungen und Erfolge der Radstrategie	28
3 Maßnahmenumsetzung und -empfehlung	30
3.1 Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption	31
3.2 Handlungsfeld 2: Infrastruktur	38
3.3 Handlungsfeld 3: Radtourismus	44
3.4 Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten	49
3.5 Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit	54
3.6 Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation	62
3.7 Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung	68
4 Weitere Umsetzung – Schwerpunkte und Prioritäten	72
5 Fazit und Ausblick	76
6 Anlagen	I

Radverkehr in Zahlen¹

Schleswig-Holstein ist im Ganzen und in vielen Details ein erfolgreiches Fahrradland!

15 %

aller Wege wurden
2023 in Schleswig-
Holstein mit dem
Fahrrad
zurückgelegt.

von 2020 bis einschließlich 2025 wurden
insgesamt rund

170 Mio. €

für den Radverkehr von Bund und Land
Schleswig-Holstein bereitgestellt.

2023 war Schleswig-Holstein das Flächenland mit den **wenigsten**
tödlichen Radverkehrsunfällen
pro gefahrenen Radkilometern.

64 % der Landes- und **74 %** der Bundesstraßen
haben 2024 eine begleitende Radinfrastruktur. Das ist
deutschlandweiter Rekord.

über **80 km** Radwege an Landesstraßen hat das Land Schleswig-Holstein allein 2024 saniert.

44 %

aller Wege zu Schule,
Ausbildung und Universität
wurden 2023 mit dem
Fahrrad zurückgelegt.

71 %

der Urlaubsgäste in Schleswig-
Holstein fuhren 2024 in ihrem
Urlaub Fahrrad.

1,12 Mrd. km wurden 2023 in
Schleswig-Holstein mit dem Fahrrad gefahren.

Urlaubsgäste in Schleswig-
Holstein gaben den
Radfahrmöglichkeiten 2024
durchschnittlich eine

1,6

¹ Die Quellen sind der Anlage 6.5 zu entnehmen

1 Einleitung

Mit der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 „Ab aufs Rad im echten Norden“ hat das Land im Jahr 2020 eine ambitionierte Grundlage für die Förderung des Radverkehrs geschaffen. Die Strategie verfolgt drei zentrale Oberziele: die deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split, die Verbesserung der Verkehrssicherheit nach dem Prinzip „Vision Zero“ sowie die Stärkung des Radtourismus, um Schleswig-Holstein unter die führenden Bundesländer in diesem Bereich zu bringen. Mit der 2025 durchgeführten Evaluierung wird eine Halbzeitbilanz gezogen.

Die Evaluierung dient der kritischen Überprüfung des bisherigen Umsetzungsstandes und der Ableitung von Empfehlungen für die verbleibende Laufzeit bis 2030. Ziel ist es, den Grad der Zielerreichung zu analysieren, die Wirksamkeit der bisherigen Maßnahmen zu bewerten, und – wo erforderlich – Anpassungen im Bereich der Ziele sowie der Maßnahmen vorzuschlagen. Damit soll sichergestellt werden, dass die ambitionierten Ziele der Radstrategie auch unter veränderten Rahmenbedingungen realistisch und erreichbar bleiben.

Drei zentrale Aufgabenstellungen sollen mit der Evaluierung gelöst werden:

1. die Überprüfung der Zielerreichung anhand der definierten Indikatoren und aktueller Daten,
2. eine Anpassung der Zielhorizonte an neue gesellschaftliche, technische und politische Entwicklungen und
3. die Identifizierung von Schwerpunktthemen und Leitprojekten, die für die kommenden Jahre besondere Relevanz haben.

1.1 Methodisches Vorgehen

Für die Evaluierung der Radstrategie wurden eine Vielzahl von Daten zusammengetragen, eingeordnet und die Erreichung der Ziele sowie der Erfolg der 2020 vorgeschlagenen Maßnahmen überprüft. Dazu wurden vorhandene Daten ausgewertet und Akteur:innen in Einzel- und Gruppeninterviews zu ihrer Einschätzung befragt. Daraus ergab sich ein quantitativ und qualitativ ausgewogenes Bild, das alle Aspekte hinreichend abdeckt, um eine gute Antwort auf die Frage nach dem bisherigen Erfolg der Radstrategie zu geben.

Auf Grundlage der durchgeführten Analysen wurde die Diskussion der Zielanpassung eingeleitet (siehe Kap. 2) gefolgt von einer Bewertung, Ergänzung und Anpassung der 2020 formulierten Maßnahmen (siehe Kap. 3).

den aktuellen Stand der Zielerreichung und Maßnahmenumsetzung der Radstrategie zu analysieren sowie Handlungsmöglichkeiten und zukünftige Schwerpunkte zu identifizieren. Die Gespräche wurden durch einen vorab abgestimmten Leitfaden (siehe Anlage 6.7.3) strukturiert und zu einem gewissen Grad vergleichbar gehalten. Durch die verschiedenen Perspektiven der Interviewten konnten die abgefragten Themen beleuchtet und die Antworten eingeordnet werden. Zusammen mit den Gruppeninterviews (s. u.) ergab sich daraus ein umfangreiches und differenziertes Bild des bisherigen oder aktuellen Umsetzungsstandes der Radstrategie 2030. Insbesondere abweichende Antworten enthielten wertvolle Erkenntnisse für die Evaluierung z. B. über blinde Flecken der bisherigen Strategie und Kooperation.

Gruppeninterviews

Parallel zu den Einzelinterviews haben drei Gruppeninterviews mit unterschiedlichen Beteiligten (siehe Anlage 6.7.1) stattgefunden, um inhaltliche Schwerpunkte zu setzen:

- Kreise und kreisfreie Städte
- Mitgliedsgemeinden der RAD.SH
- Akteur:innen aus dem Bereich Radtourismus

Ziel dieser Auswahl war es, die Perspektiven aus verschiedenen Sektoren (Tourismus, kommunale Verwaltung und Planung) und der kleinen und großen Kommunen abzufragen. Durch die Interviewform als Gruppeninterview mit vorformulierten Leitfragen, über die live im Interview abgestimmt wurde, konnten homogene Entwicklungstrends aus dem jeweiligen organisatorischen Blickwinkel abgefragt werden.

Workshop Runder Tisch Radverkehr

Die wichtigsten Analyseergebnisse zur Zielerreichung wurden anschließend im Runden Tisch Radverkehr vorgestellt und durch die Teilnehmenden diskutiert. Die Reflexion der Ergebnisse und Einschätzungen der Gutachter:innen hat diese verbessert und in weiten Teilen bestätigt. Anschließend wurden die Zielanpassung, ergänzende Maßnahmen und Maßnahmenswerpunkte diskutiert, Ergebnisse festgehalten und bewertet.

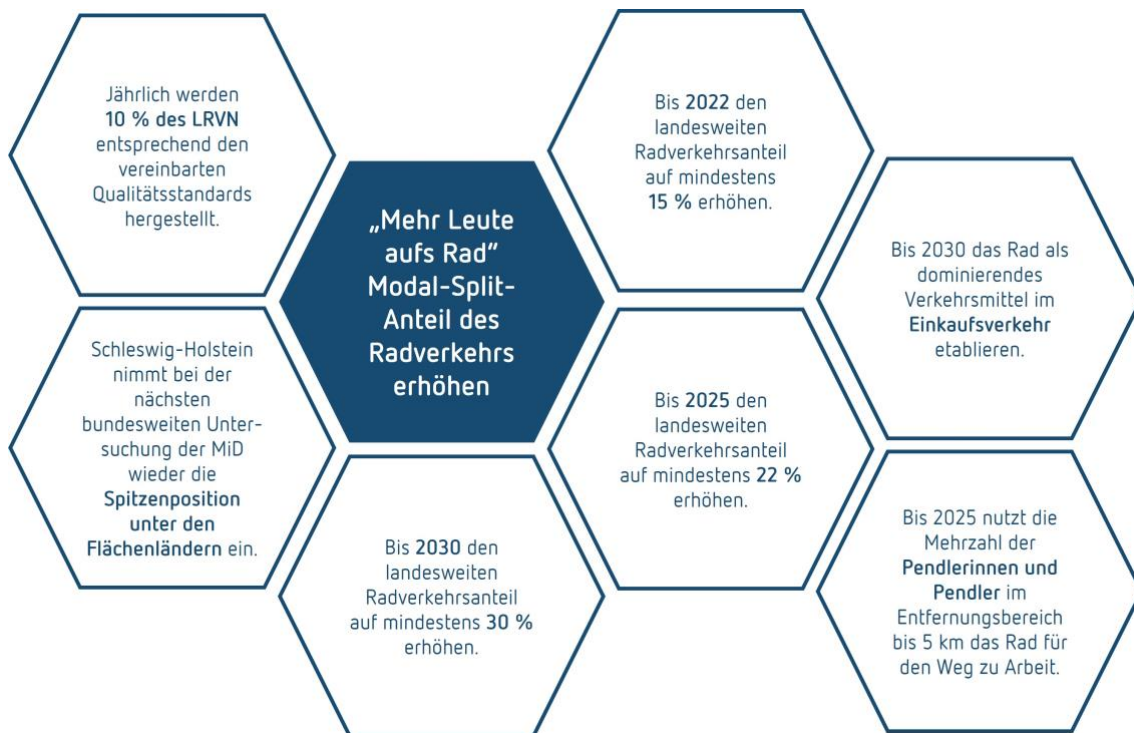
2 Zielerreichung

Das Land Schleswig-Holstein hat sich mit der Radstrategie im Jahr 2020 konkrete Ober- und Unterziele für den Radverkehr gesetzt, die im Prozess erreicht werden sollten. Der Stand der Zielerreichung wird im Folgenden untersucht. Wenn es aus gutachterlicher Sicht notwendig und sinnvoll erscheint, werden Empfehlungen zu möglichen Zielanpassungen gegeben. Dies ist der Fall, wenn aufgrund des bisherigen Fortschrittes eine Zielerreichung bis 2030 nicht realistisch erscheint. Bei der Bewertung der Zielerreichungsperspektive wird auch eine potenziell in den nächsten 5 Jahren verstärkte Umsetzung der 2020 entwickelten Maßnahmen einbezogen. Genauso werden Erfahrungen aus anderen Bundesländern und Kommunen mit ähnlichen Zielen berücksichtigt. Diese relativierenden Einschätzungen bewegen sich allerdings in einem Spannungsfeld des praktisch Umsetzbaren und politisch Gewollten. Es besteht ein Konsens des Runden Tisches Radverkehr, der Politik und auch des MWVATT, weiterhin an ambitionierten Zielen festzuhalten, um einen möglichst großen Fortschritt bei Erreichung der Ziele im Radverkehr zu erzielen.

2.1 „Mehr Leute aufs Rad“ - Modal-Split-Anteil des Radverkehrs erhöhen

Die Förderung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel ist ein zentrales Anliegen der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030. Mit dem Oberziel „Mehr Leute aufs Rad“ soll der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs deutlich gesteigert werden – sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum. Dabei bezeichnet der Modal Split die Verteilung der von Personen im Alltagsverkehr zurückgelegten Wege auf die einzelnen Verkehrsträger.

Abbildung 2: Oberziel „Mehr Leute aufs Rad“ - Modal Split des Radverkehrs erhöhen und die dazugehörigen Unterziele



Quelle: Eigene Darstellung nach Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 aus 2020

Entwicklung des landesweiten Radverkehrsanteils

Zentrales Ziel der Radstrategie ist es, mehr Leute in Schleswig-Holstein aufs Rad zu bringen, bis 2030 soll ein landesweiter Radverkehrsanteil von 30 % der Wege erreicht werden. Das Ziel wurde 2020 bewusst hoch gewählt.

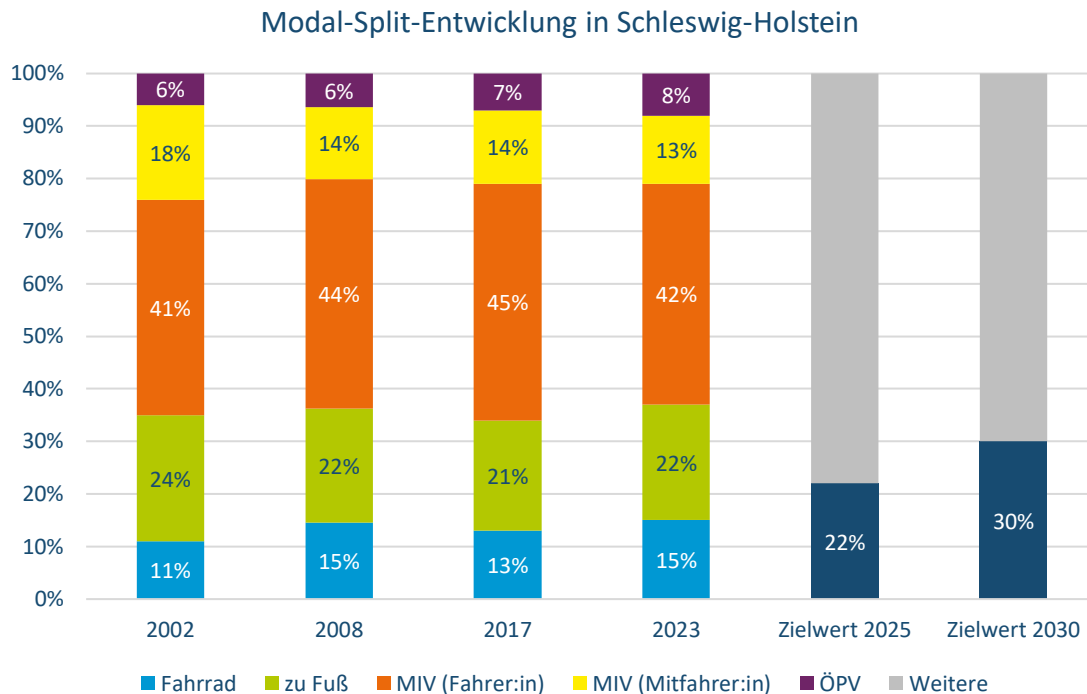
Als Zwischenschritt sollte der Radverkehrsanteil bis 2022 auf 15 % erhöht werden, dieses Ziel wurde laut der MiD-Erhebung 2023 erreicht. Als nächstes Zwischenziel soll der Radverkehrsanteil bis 2025 auf 22 % und bis 2030 auf 30 % gesteigert werden.

Die angestrebten Steigerungen des Radverkehrsanteils erscheinen aus gutachterlicher Sicht vor dem gesetzten Zeitraum auf Ebene eines ganzen Bundeslandes nicht möglich.

In den unterschiedlichen Regionen in Schleswig-Holstein zeigen sich aktuell sehr differenzierte Radverkehrsanteile. In den Großstädten und Regiopolen (siehe Abbildung 4: Kiel und Lübeck) liegt der Radverkehrsanteil im Schnitt bereits bei 24 %, der MIV-Anteil (Motorisierter Individualverkehr) liegt hier bei 36 % (Fahrer:innen und Mitfahrer:innen). In den kleinstädtischen, dörflichen Räumen hingegen bewegt sich der Radverkehrsanteil zwischen 7 % und 11 %, der MIV-Anteil liegt hier bei 65 % (Fahrer:innen und Mitfahrer:innen). Diese differenzierten Modal-Split-Werte lassen sich zu großem Teil auf die bestehenden Siedlungsstrukturen vor Ort zurückführen. Insbesondere in den städtischen Räumen liegen um die 50 % der dort zurückgelegten Wege im Entfernungsbereich zwischen 0,5 km und 5 km. Das sind optimale Entfernungen für den Radverkehr. In den dörflichen Räumen (sowohl in den Stadtregionen als auch in den ländlichen Regionen) liegt dieser Anteil indes nur bei knapp 35 Prozent (siehe Abbildung 5 und Abbildung 6). Auch im Entfernungsbereich von 5 bis 10 km kann das Rad insbesondere bei einer guten interkommunalen Infrastruktur in Konkurrenz

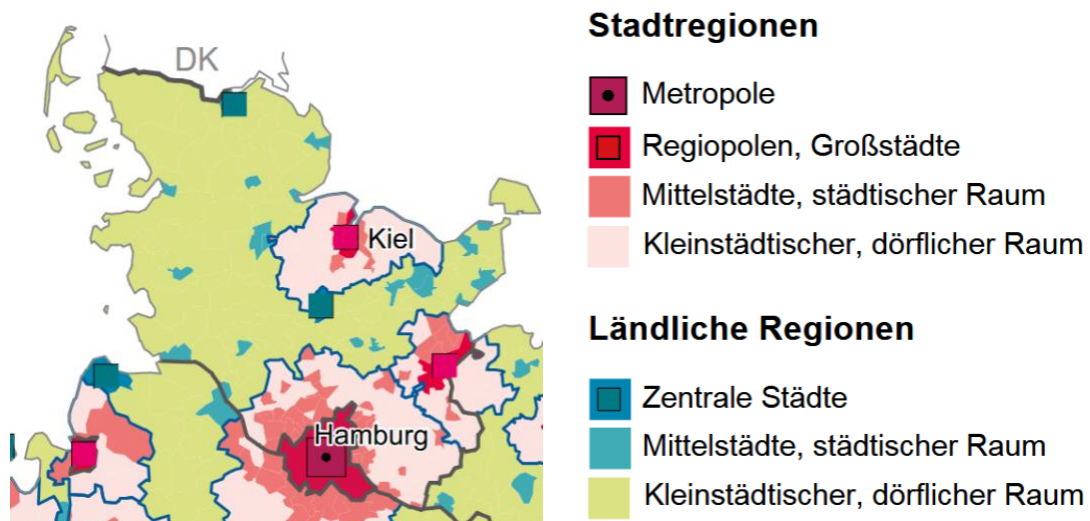
zum Auto treten, der Radverkehrsanteil ist in diesem Entfernungsbereich jedoch schwerer zu erhöhen als auf den kurzen Wegen.

Abbildung 3: Modal-Split-Entwicklung in Schleswig-Holstein inkl. Zielsetzungen für 2025 und 2030



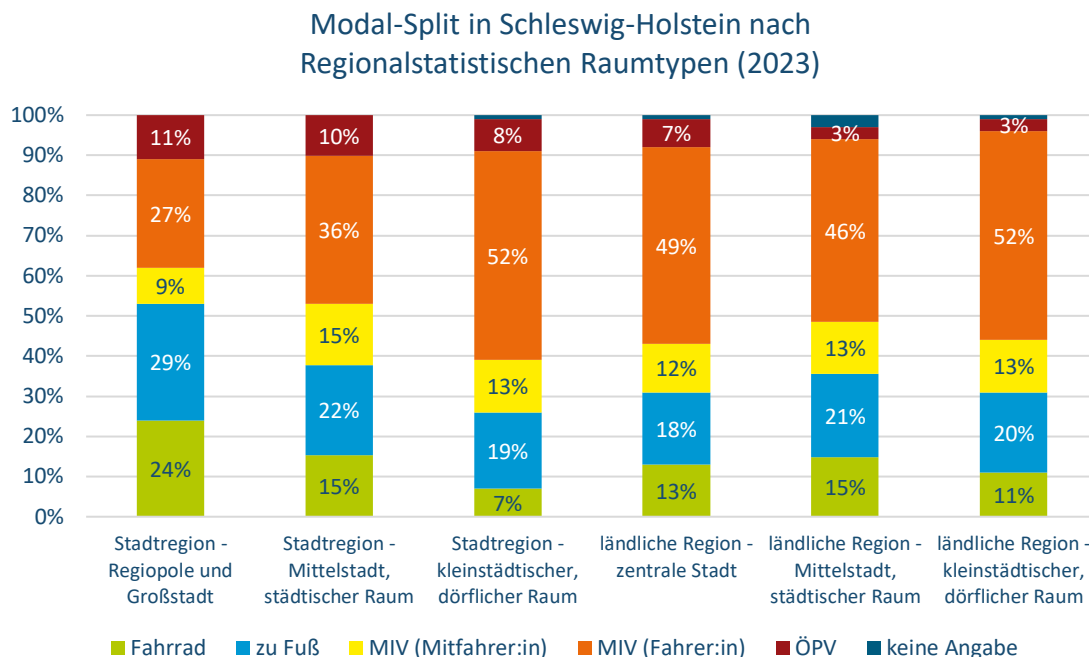
Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen nach Datensätzen der MiD 2002, 2008, 2017 und 2023

Abbildung 4: Kartendarstellung der zusammengefassten Regionalstatistischen Raumtypen in Schleswig-Holstein



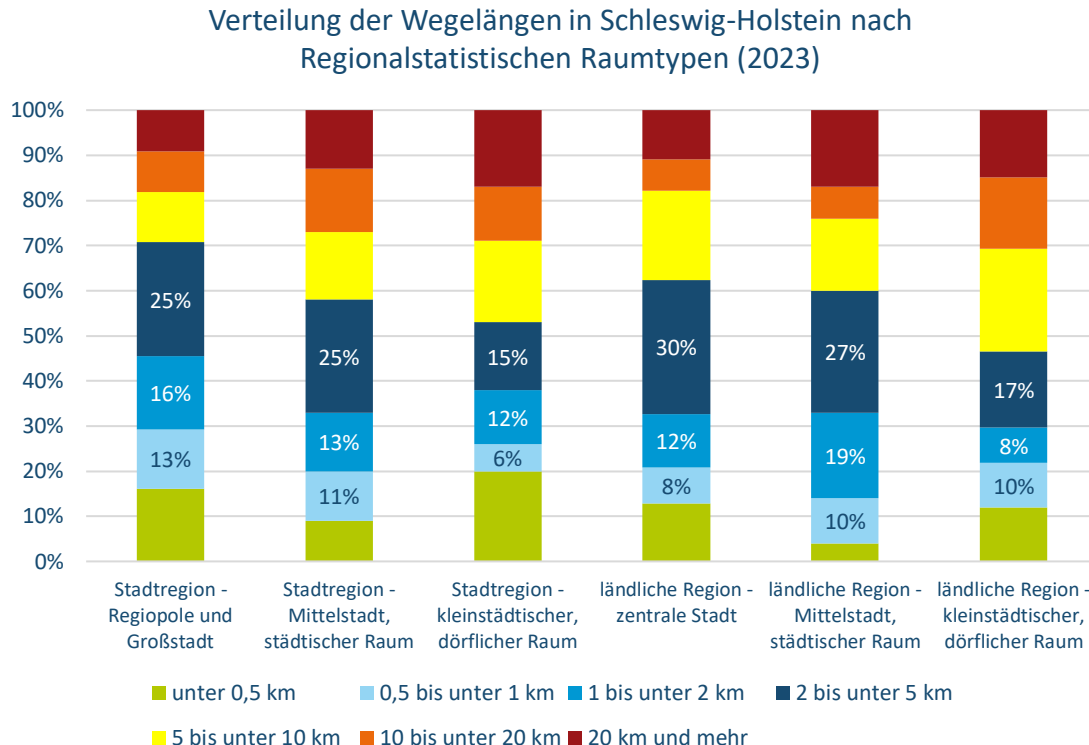
Quelle: Auszug von BBSR Bonn 2018

Abbildung 5: Modal-Split nach Regionalstatistischen Raumtypen²



Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen nach Datensatz der MiD 2023

Abbildung 6: Verteilung der Wegelängen in Schleswig-Holstein nach Regionalstatistischen Raumtypen



Quelle: Eigene Auswertungen und Darstellungen nach Datensatz der MiD 2023

² <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>

Da Fahrten zu bestimmten Zwecken auf kurzen Wegen gut mit dem Rad zu erledigen sind (Schul-, Arbeits-, Freizeitwege) lässt sich selbst im ländlichen Raum und in kleineren Städten ein Radverkehrsanteil von bis zu 10 % einfach und mit überschaubarem Aufwand erzielen. Erste Verbesserungen der Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit und die zunehmende Nutzung von Pedelecs reichen oft aus, um diesen Schwellenwert zu erreichen. Darüber hinaus wird der nötige Aufwand jedoch deutlich größer, wie unter anderem die Studie des Fraunhofer-Instituts im Auftrag des ADFC³ zeigt. Um den Radverkehrsanteil signifikant zu steigern – etwa auf 30 % oder mehr – sind tiefgreifende strukturelle Veränderungen erforderlich: Dazu zählen beispielsweise der deutlich bessere Ausbau sicherer und durchgängiger Radwegenetze, die flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts, eine Neuverteilung des Straßenraums zulasten des motorisierten Verkehrs sowie eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, die kurze Wege und multimodale Verknüpfungen fördert. Die Studie macht deutlich, dass eine solche Verkehrswende nicht allein durch Investitionen, sondern auch durch ordnungsrechtliche Maßnahmen und politischen Willen getragen werden muss.

Die Niederlande haben in den 70er Jahren mit einer systematischen Förderung des Radverkehrs begonnen und haben bis 2023 eine Steigerung des landesweiten Radverkehrsanteils von 20 % auf 28 % erreicht. Auch in Dänemark wurde mit einer systematischen Förderung des Radverkehrs bereits in den 1970er Jahren begonnen. Der landesweite Radverkehrsanteil hat hier seitdem aufgrund der parallelen Entwicklungen im motorisierten Verkehr im gesamten Land sogar abgenommen (von 20 % auf 15 %). Auch Kopenhagen, die viel zitierte Fahrradstadt, konnte die deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils nur durch den konsequenten Ausbau der Radinfrastruktur und die Neuverteilung des Straßenraums ergänzt durch ordnungspolitische Maßnahmen erreichen.

Die oberen Beispiele zeigen, dass (Pull-) Maßnahmen, die das Radfahren attraktiver machen, zur Verlagerung nicht ausreichen. Sie müssen ergänzt werden um korrespondierende (Push-) Maßnahmen, mit denen das Autofahren insbesondere in städtischen Bereichen unattraktiver wird. Die dafür nötigen Veränderungen sind ressourcen- und zeitaufwendig. Der Prozess ist auch politisch aufwendig, da viele Akteure und auch die Bürgerschaft überzeugt werden müssen.

Das Land Schleswig-Holstein hat in fünf Jahren viele Maßnahmen ergriffen, viele Mittel und Personal zur Verfügung gestellt, dennoch braucht es Zeit und weiteres Engagement auf allen Ebenen, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Daher ist aus gutachterlicher Sicht die Anpassung des Unterziels sinnvoll.

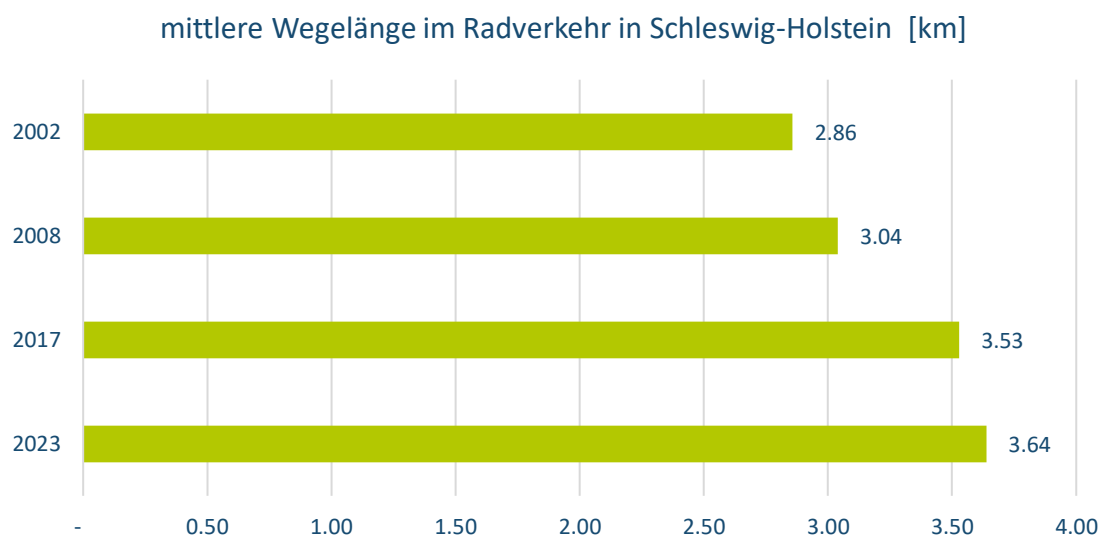
Aus gutachterlicher Sicht ist die **Anpassung des Unterziels** in zeitlicher Hinsicht sinnvoll:

- **Bis 2030 den landesweiten Radverkehrsanteil auf mindestens 20 % erhöhen.**
- **Bis 2040 den landesweiten Radverkehrsanteil auf mindestens 25 % erhöhen.**
- **Bis 2050 den landesweiten Radverkehrsanteil auf mindestens 30 % erhöhen.**

³ Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI im Auftrag des ADFC (2024): „Neuartige Potenzialabschätzung für den ADFC: Radverkehrsanteil in Deutschland könnte mit mehr politischen Maßnahmen deutlich steigen“

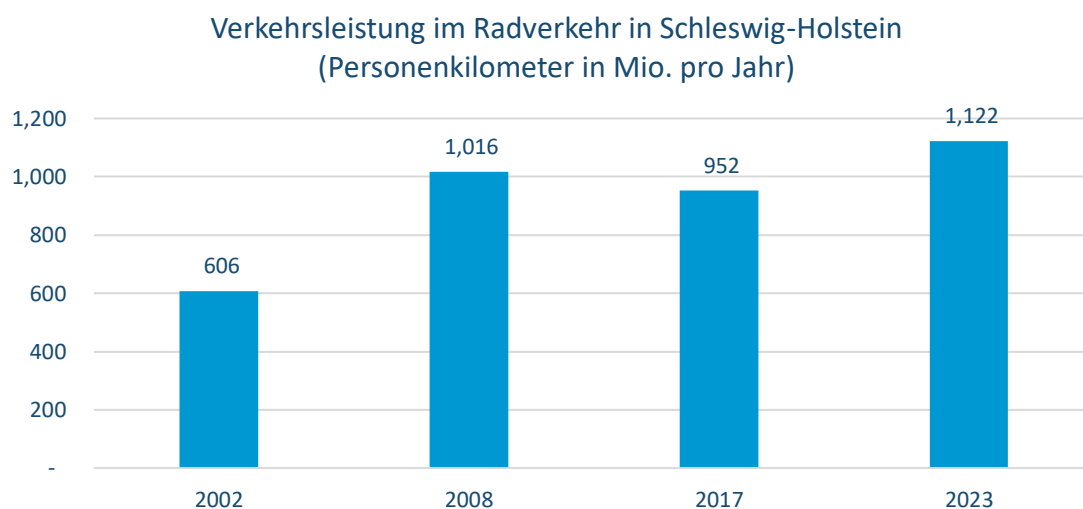
Wenngleich der Modal Split ein wichtiger Indikator der Erfolgsmessung ist, führt eine reine Fokussierung auf diesen Parameter dazu, dass positive Entwicklungen und Trends im Radverkehr in Schleswig-Holstein der zurückliegenden fünf Jahre übersehen werden. So hat beispielsweise die mittlere Wegelänge im Radverkehr in Schleswig-Holstein zugenommen. Längere Wege mit dem Fahrrad werden durch die Verbreitung von elektrounterstützten Rädern attraktiver. Die Verkehrsleistung im Radverkehr hat sich in den vergangenen 20 Jahren nahezu verdoppelt. Im Jahr 2002 legten die Personen in Schleswig-Holstein noch 600 Mio. km mit dem Rad zurück, 2023 waren es knapp 1,12 Mrd. km. Das sind im Jahr knapp 380 km, die jede Person in Schleswig-Holstein mit dem Rad zurücklegt, Platz 2 im Vergleich mit den anderen Flächenländern.

Abbildung 7: Mittlere Wegelänge im Radverkehr in Schleswig-Holstein



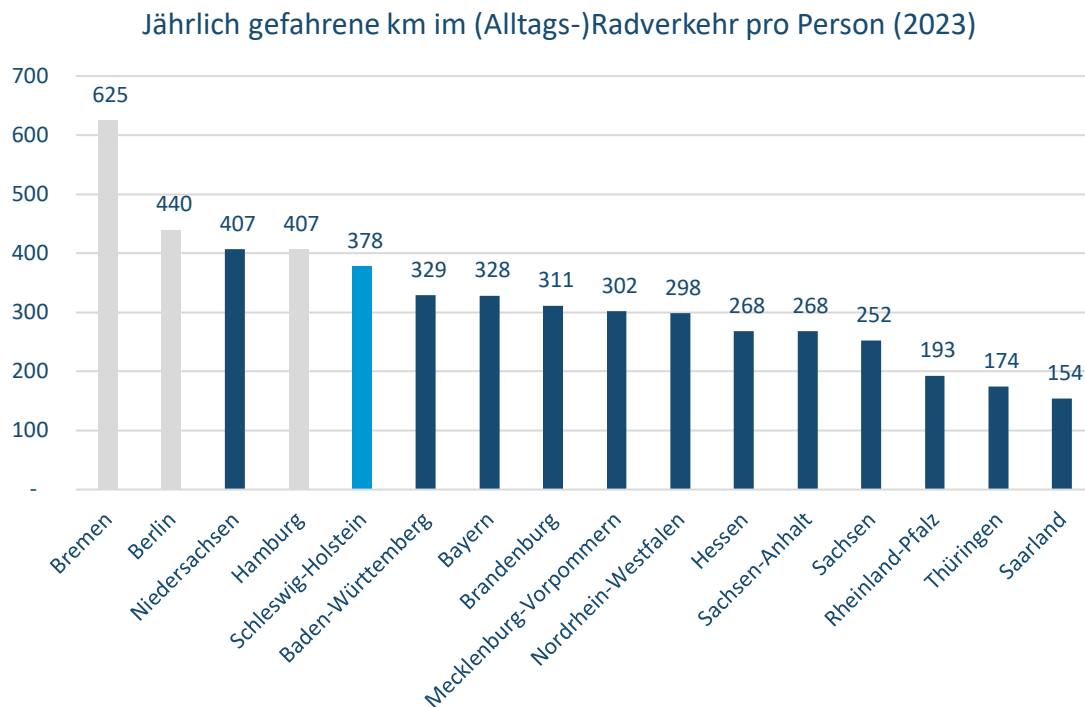
Quelle: Eigene Auswertung und Darstellung nach Daten MiD Datensätze von 2002, 2008, 2017 und 2023

Abbildung 8: Verkehrsleistung im Radverkehr in Schleswig-Holstein



Quelle: Eigene Auswertung, Hochrechnung und Darstellung nach Daten MiD Datensätze von 2002, 2008, 2017 und 2023

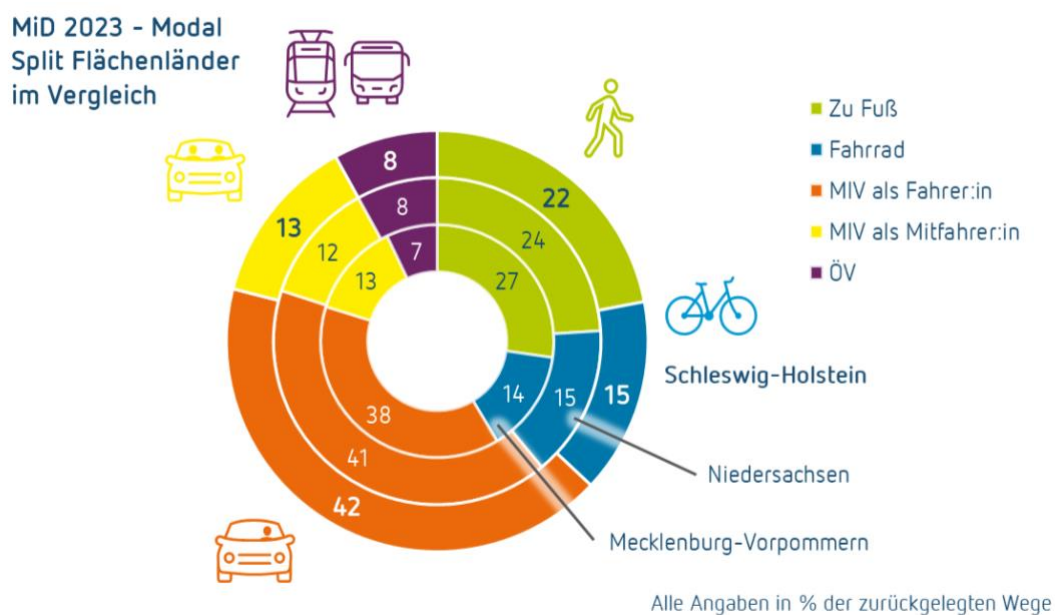
Abbildung 9: Jährlich gefahrene km im (Alltags-)Radverkehr pro Person im Bundesländervergleich



Quelle: Eigene Auswertung, Hochrechnung und Darstellung nach Daten MiD Datensätze von 2023

Ein weiterer in den Zielen der Radstrategie vorgesehener Vergleich mit anderen Flächenländern in Deutschland zeigt, dass Schleswig-Holstein bei der MiD-Erhebung 2023 gemeinsam mit Niedersachsen die Spitzenposition beim Radverkehrsanteil einnimmt. Das gesetzte Teilziel wurde damit erreicht und sollte als Daueraufgabe auch für die nächste bundesweite Untersuchung der MiD (voraussichtlich 2028) beibehalten werden.

Abbildung 10: MiD 2023 – Vergleich im Modal Split der Flächenländer



Quelle: Eigene Auswertung und Darstellung nach Daten MiD Datensätze von 2023

Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN)

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung. Für einen Zuwachs im Radverkehr braucht es in der Regel eine flächendeckend qualitativ hochwertige und sichere Radinfrastruktur. Aus diesem Grunde wurde 2020 ein Ziel zur Qualitätsverbesserung des LRVN formuliert. Jährlich sollten demnach 10 % des LRVN entsprechend den vereinbarten Qualitätsstandards hergestellt werden. Innerhalb von 10 Jahren wäre damit ein landesweit durchgängiges, attraktives Radverkehrsnetz entstanden.

Ein geschlossenes und qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz ist essenziell, um den Radverkehr als sichere, attraktive und alltagstaugliche Mobilitätsform zu fördern. Nur wenn Radverkehrsverbindungen lückenlos miteinander verbunden sind und eine durchgehend hohe Infrastrukturqualität aufweisen – etwa in Bezug auf Breite, Belag, Führung und Sicherheit – können sie von allen Zielgruppen zuverlässig genutzt werden. Der Ausbau des LRVN sollte deswegen in den nächsten Jahren weiterhin bei allen Baulastträgern Priorität bekommen und gezielt weiter vorangetrieben werden.

Die Konzeption und Fortschreibung des LRVN in Schleswig-Holstein wurden 2023 abgeschlossen. Die angestrebten einheitlichen Qualitätsstandards für das LRVN werden zum aktuellen Zeitpunkt (Ende 2025) final abgestimmt.

Mit dem Radverkehrsinformationssystem (RIS.SH) entsteht aktuell eine Plattform, die dafür sorgen wird, dass bestehende Daten zum Radverkehr insbesondere für die Akteure der Radverkehrsförderung (z.B. Ministerium, LBV.SH, Kommunen, Radtourismus) sichtbar und auswertbar werden, um daraus wichtige und abgestimmte Schlüsse für die Planung der Radinfrastruktur ziehen zu können. So wird es möglich sein, Informationen zum Radwegbestand und dessen Qualität baulastträgerübergreifend gebündelt zu erhalten und dann die Infrastruktur systematisch zu verbessern (siehe auch Kapitel 0).

Das LRVN weist derzeit eine Gesamtlänge von rund 7.350 km⁴ auf. Umfassende Datengrundlagen zur bestehenden Radinfrastruktur sowie zu Netzlücken im LRVN liegen derzeit bei den verschiedenen Baulastträgern zwar vor, jedoch in uneinheitlichen Formaten. Im Rahmen der aktuellen Weiterentwicklung des RIS.SH werden diese bislang getrennt vorliegenden Datengrundlagen erstmals in einem digitalen System des Landes zusammengeführt. Ziel des Landes ist es, die Informationen für das gesamte LRVN baulastträgerübergreifend einheitlich darstellen und auswerten zu können.

Schleswig-Holstein verfügt bundesweit über den größten Bestand an Radinfrastruktur⁵. Zum 01.01.2025 sind an 74 %⁶ der Bundesstraßen (Länge gesamt 1.135 km) und an 64 % der Landesstraßen (Länge gesamt 2.352 km) Radverkehrsanlagen vorhanden. An den Kreisstraßen

⁴ https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/lrvn_An11_Bericht.pdf?__blob=publicationFile&v=4

⁵ Eigene Berechnungen nach „Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2024“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

⁶ LBV.SH 2025: Radwegelängen der Kreise und kreisfreien Städte sowie der Straßenmeistereien an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Schleswig-Holstein; Stand: 01.01.2025

beträgt der Ausstattungsgrad 44 %⁷ (Länge gesamt 1.812 km). Demgegenüber bestehen an 399 km der Bundesstraßen, 1.320 km der Landesstraßen und 2.310 km der Kreisstraßen derzeit keine separaten Radverkehrsanlagen. Das Land hat für das Landesweite Radverkehrsnetz diejenigen durchgehenden Radverbindungen ausgewählt, die anhand festgelegter Kriterien (Nutzerpotenzial, Gefahrenlage, Tourismuspotenzial) als relevante Radverkehrsverbindung gelten können. Das LRVN verfolgt nicht das Ziel, entlang sämtlicher klassifizierten Straßen Radwege zu errichten.

In den letzten vier Jahren wurden durch den LBV.SH jährlich durchschnittlich etwa 85 km Radwege an Bundes- und Landesstraße instandgesetzt (2021: 95 km; 2022: 75 km; 2023: 78 km; 2024: 93 km)⁸. Punktuelle Schäden wurden in den vergangenen Jahren fortlaufend durch die jeweils zuständige Straßenmeisterei nach Priorität behoben.

2024 wurde jeweils eine Lücke im LRVN an einer Bundesstraße, einer Landesstraße und einer Kreisstraße geschlossen. Derzeit befinden sich verschiedene Maßnahmen zur Schließung von Lücken im LRVN in einer Machbarkeitsprüfung oder in der Planungs- oder Ausführungsphase. Das Schließen von Lücken im LRVN erfolgt im LBV.SH als kontinuierlicher, fortlaufender Prozess.

Im Rahmen der Interviews insbesondere mit den Kreisen und den Gemeinden wurde vielfach berichtet, dass eine grundlegende Verbreiterung von Radwegen im Rahmen von Sanierungsarbeiten an bestehenden Radwegen oft nicht möglich sei (insbesondere wegen fehlenden Grunderwerbs). Die Förderung einer Maßnahme sei jedoch nur bei Radwegen möglich, die dem ERA-Standard (ERA kurz für: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV) entsprechen. Dementsprechend würden, nach Aussage der Gemeinden, einige solcher Maßnahmen nicht umgesetzt. Insbesondere in ländlichen Räumen wurde die Bestandssanierung als besonders wertvoll beschrieben, um „Mehr Leute aufs Rad“ zu bringen.

Rund 50 % des LRVN liegt an Bundes- und Landesstraßen, die anderen 50 % an Kreisstraßen, Gemeindestraßen und Wirtschaftswegen. In den vergangenen fünf Jahren wurden gute Grundlagen geschaffen (z. B. Analyse von Netzlücken, Entwicklung RIS.SH, Pilotstrecken und „Handlungsempfehlung - Sanierungsmaßnahmen an Radwegen mit Wurzeleinwuchs“, stetige Instandhaltungsmaßnahmen im Bestandsnetz, Entwicklung der „Qualitätsroute Ochsenweg“), um in den kommenden Jahren Verbesserungen am LRVN in die Fläche zu bringen. Neben wichtigen Lückenschlüssen sollten auch schnell umsetzbare Maßnahmen (z. B. Fahrradstraßen, Piktogrammketten) gezielt in die Umsetzung gebracht werden. Die kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH) hat dazu bereits den Katalog "Einfache Maßnahmen zur Förderung von Fuß- und Radverkehr" erstellt.

Aus gutachterlicher Sicht ist die **Anpassung des Unterziels** sinnvoll:

- **Bis 2030 werden jährlich 100 km des LRVN einschließlich der Lückenschlüsse in ihrer Qualität möglichst nach den vereinbarten Qualitätsstandards (Ende 2025 noch in Erarbeitung) für den Radverkehr verbessert.**

⁷ LBV.SH 2025: Radwegelängen der Kreise und kreisfreien Städte sowie der Straßenmeistereien an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Schleswig-Holstein; Stand: 01.01.2025

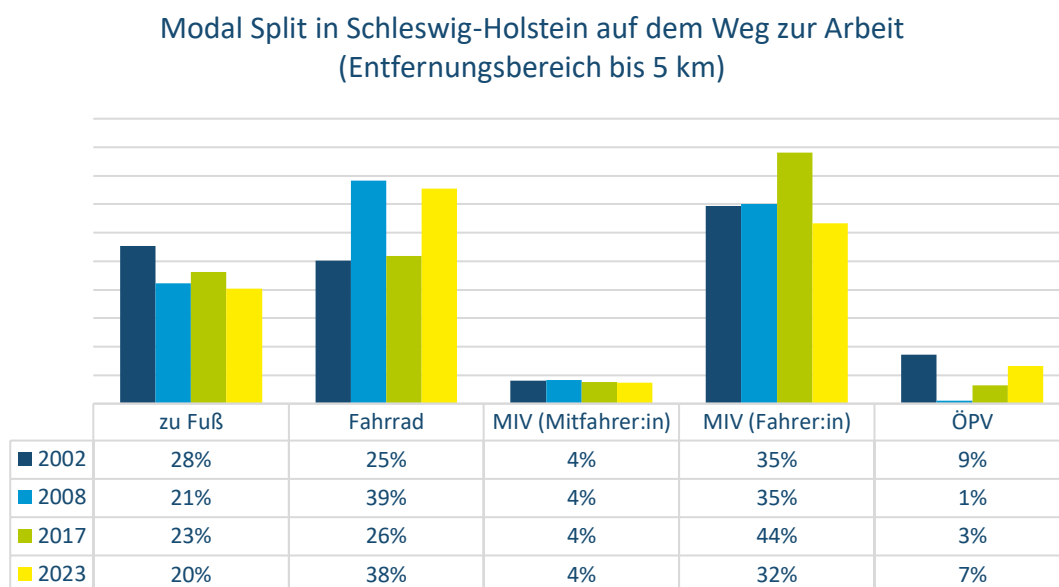
⁸ Erste Evaluierung der Radstrategie und Fortschrittsberichte 2023, 2024

Das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit

Bislang lagen keine umfassenden Auswertungen in Bezug auf das formulierte Unterziel „Bis 2025 nutzt die Mehrzahl der Pendlerinnen und Pendler im Entfernungsbereich bis 5 km das Rad für den Weg zu Arbeit.“ vor. Eine umfassende Auswertung der MiD-Datensätze aus den vergangenen vier Erhebungszeiträumen zeigt, dass das Fahrrad bereits 2008 von der Mehrzahl der Pendlerinnen und Pendler in SH genutzt wurde. Auch 2023 wird in SH das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit auf 38 % der Wege im Entfernungsbereich bis 5 km genutzt.

Der Radverkehr hat in der Zeit von 2002 bis 2023 seine Bedeutung auf dem Weg zur Arbeit weiter ausbauen können⁹. Aber auch die Bedeutung des Kfz-Verkehrs ist in diesem Entfernungsbereich weiterhin konstant hoch. Auf jedem dritten Weg wird das Auto genutzt, Fahrgemeinschaften nehmen nur eine geringe Bedeutung ein.

Abbildung 11: Modal Split in Schleswig-Holstein auf dem Weg zur Arbeit (Entfernungsbereich bis 5 km)



Quelle: Eigene Darstellung nach Datensätzen der MiD 2002, 2008, 2017 und 2023

Das 2020 formulierte Ziel wurde damit erreicht. Die Radstrategie enthält bis 2030 keine weitere Zielvorgabe in diesem Bereich. Da der Radverkehrsanteil jedoch insgesamt steigen soll, erscheint es sinnvoll, sich auch in den kommenden 5 Jahren ein Ziel zu setzen, das die konkrete Förderung des Radfahrens auf dem Weg zu Arbeit vorantreibt.

Entfernungen bis 5 km eignen sich sehr gut, um sie mit dem Rad zurücklegen zu können. Hierfür braucht es gute Infrastrukturen, eine weitere Verbesserung der Radwege und der zugehörigen Infrastruktur wie z. B. mehr überdachte Abstellanlagen aber auch die Motivation der Bürgerinnen und Bürger. Die Erfahrungen, die das Ministerium im Rahmen der Einführung des Bike-Leasings für die Mitarbeitenden gemacht hat (siehe Kapitel 3.6), zeigen, dass das Interesse an der Nutzung des

⁹ Die MiD-Erhebung 2017 stellt im Vergleich zu früheren Mobilitätsstudien einen Ausreißer dar. Dies liegt vor allem an methodischen Veränderungen: Die Stichprobe war deutlich größer und die Erhebungsphase erstreckte sich über mehr als ein Jahr, wodurch saisonale Einflüsse stärker ins Gewicht fielen. Zudem wurden neue digitale Mobilitätsformen wie Carsharing und E-Bikes erstmals systematisch erfasst, was das Mobilitätsbild veränderte.

Fahrrads auf dem Weg zur Arbeit und damit das Potenzial zur Verlagerung von Fahrten mit dem Auto auf das Fahrrad hoch ist.

Aus gutachterlicher Sicht ist die **Erweiterung des Unterziels** – sowohl zeitlich als auch inhaltlich – sinnvoll und zielführend:

- **Bis 2030 liegt der Anteil des Fahrrads an allen Arbeitswegen bis 5 km bei mindestens 45 %.**

Das Fahrrad im Einkaufsverkehr

Neben den Pendelverkehren wurde 2020 ein weiterer Fokus auf den Einkaufsverkehr gelegt. Bis 2030 soll das Fahrrad das dominierende Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr sein. Die MiD-Daten aus dem Jahr 2023 zeigen, dass das Fahrrad nach dem Kfz-Verkehr (Selbstfahrende, über 40 %) und dem Fußverkehr (knapp 30 %) in Schleswig-Holstein aktuell gleichbedeutend mit den MIV-Mitfahrenden ist (13 % zu 12 %) (siehe Abbildung 12).

Einkaufsverkehre werden durch das (in Teilen vermutlich auch empfundene) Transportbedürfnis häufig mit dem Auto oder bei fußläufiger Erreichbarkeit zu Fuß durchgeführt. Das Fahrrad erreicht auch im attraktiven Entfernungsbereich bis 5 km nur 16 % aller Einkaufswege. Konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung wurden in der Radstrategie nicht formuliert und in den vergangenen 5 Jahren nicht systematisch umgesetzt oder in Pilotvorhaben getestet.

Aus gutachterlicher Sicht birgt die Fokussierung auf den Einkaufsverkehr nur ein geringes Potenzial, um „Mehr Leute aufs Rad“ zu bringen. Einkaufsverkehre mit dem Fahrrad sind einerseits sehr abhängig von Einkaufsumfang, Lage und Ausstattung mit geeigneten Fahrrädern. Andererseits hängt die Attraktivität des Fahrrades für Einkäufe stark von der Mitwirkung der Einzelhandelsunternehmen ab. Deshalb ist es von Landesseite schwieriger, Einfluss zu nehmen, z. B. durch Stellplatzsatzungen für den Neubau, Handreichungen etc. Trotz alledem sollte der Einkaufsverkehr nicht aus dem Blick verloren werden und beispielsweise in Kampagnen berücksichtigt werden.

In einer anderen Zielgruppe wird hingegen mehr Potenzial gesehen, auch langfristig „Mehr Leute aufs Rad“ zu bringen. Die Mobilitätssozialisation findet bereits im Kindesalter statt und schafft damit wichtige Kompetenzen für eine radverkehrsorientierte Mobilität im Erwachsenenalter. Die vermehrte (eigene) Nutzung des Fahrrades und positive Einstellungen gegenüber dem Radfahren im Umfeld führen damit – insbesondere in Kombination mit dem gebauten Umfeld (Radinfrastruktur, Wegelängen) – langfristig zu einer Veränderung des Modal Splits hin zum Radverkehr.

Im Ausbildungs- und Schulverkehr wird schon heute (MiD 2023) ein Radanteil von 36 % erreicht. Im Entfernungsbereich bis 5 km liegt der Radverkehrsanteil bereits bei 44 % (siehe Abbildung 13). Gleichzeitig zeigen die Zahlen, dass jede 5. Person im Ausbildungs- und Schulverkehr mit dem Auto gebracht wird. Hier lässt sich gut anknüpfen.

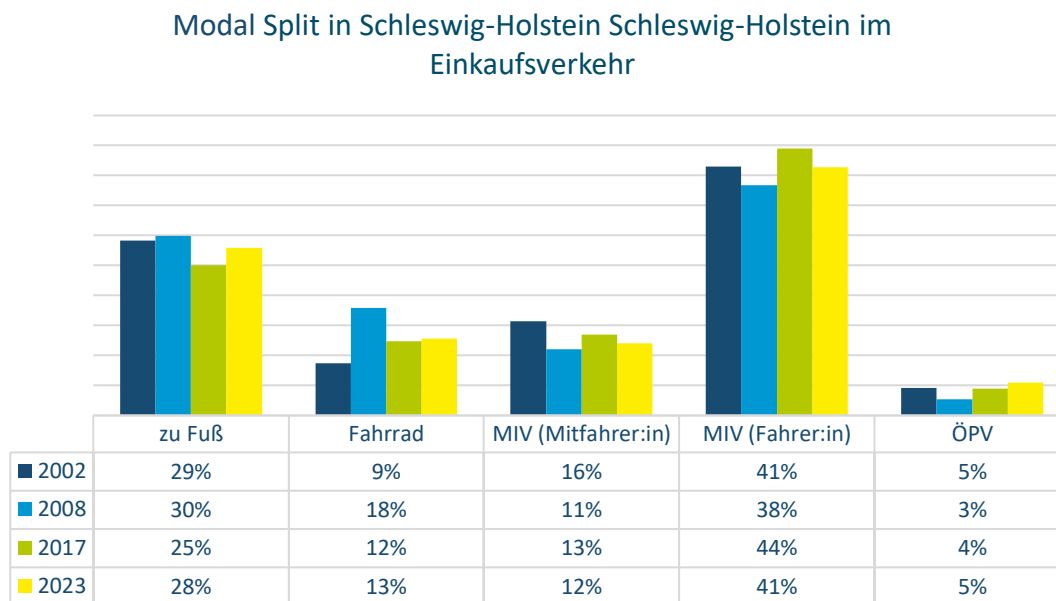
Die Maßnahmenebene ist mit dem Ausbau einer sicheren Infrastruktur, Fahrradabstellanlagen, Schulwegplänen und Mobilitätsbildung deutlich besser aufgestellt als im Bereich Einkaufsverkehr.

Im Sinne einer möglichst frühen Mobilitätssozialisation ist die Zielgruppe von Kindern und Jugendlichen in den Blick zu nehmen.

Aus gutachterlicher Sicht ist die **Anpassung des Unterziels** sinnvoll:

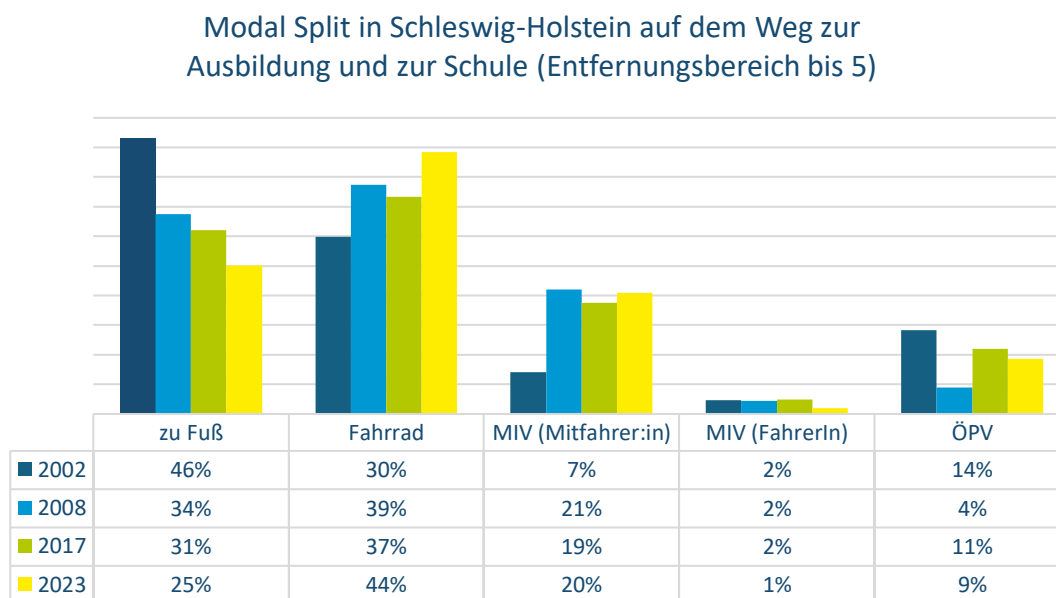
- **Bis 2030 werden mindestens 50 % der Wege zur Schule/Ausbildungsstätte im Entfernungsbereich bis 5 km mit dem Fahrrad zurückgelegt.**

Abbildung 12: Modal Split des Radverkehrs im Einkaufsverkehr in Schleswig-Holstein



Quelle: Eigene Auswertung und Darstellung nach Daten MiD Datensätze von 2002, 2008, 2017 und 2023

Abbildung 13: Modal Split-Entwicklung in Schleswig-Holstein auf dem Weg zur Ausbildung und zur Schule (Entfernungsbereich bis 5 km)



Quelle: Eigene Auswertung und Darstellung nach Daten MiD Datensätze von 2002, 2008, 2017 und 2023

2.2 Unfallzahlen verringern („Vision Zero“)

Die Sicherheit im Radverkehr ist eine Grundvoraussetzung für dessen Akzeptanz und Nutzung. Mit dem Oberziel „Vision Zero“ verfolgt die Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 das langfristige Ziel, schwere Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung vollständig zu vermeiden.

Abbildung 14: Oberziel „Unfallzahlen verringern („Vision Zero“)" und die dazugehörigen Unterziele



Quelle: Eigene Darstellung nach Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 aus 2020

Zahl der Unfälle mit Radbeteiligung reduzieren

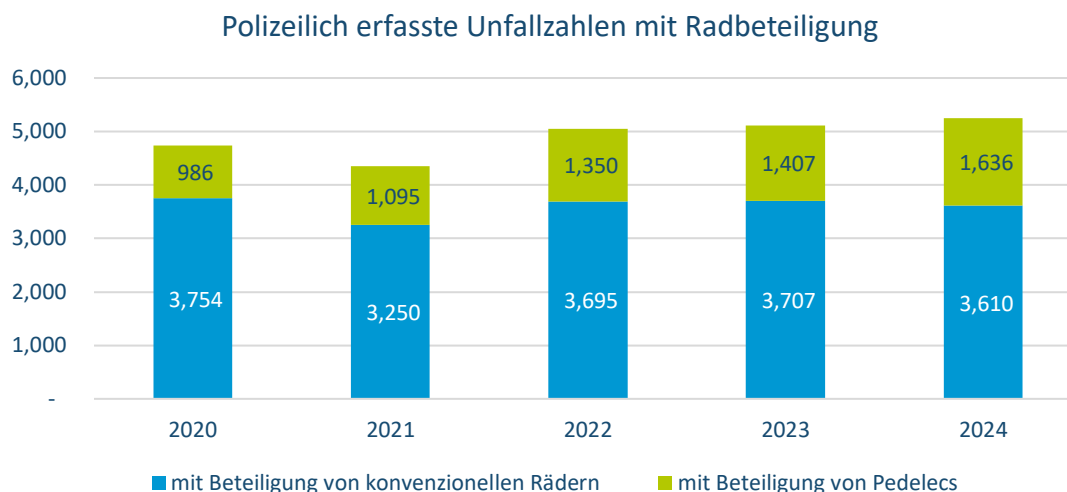
Die Unfallzahlen mit Radbeteiligung sollen kontinuierlich reduziert werden, hierfür wurden zwei Zwischenziele (mit jeweils zwei Zeithorizonten) definiert. Zum einen sollen die allgemeinen Unfallzahlen mit Radbeteiligung reduziert werden, zum anderen werden konkrete Ziele zur Reduktion der Zahl der Radunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten formuliert.

Die **allgemeinen Unfallzahlen** mit Radbeteiligung sollen bis zum Jahr 2025 im Vergleich zu 2020 um 25 % reduziert werden. Umfassende Unfallzahlen für 2025 stehen noch aus, es ist aber nicht realistisch, dass der angestrebte Rückgang noch erreicht werden kann. Rückblickend hat die reine Anzahl an Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung in den vergangenen fünf Jahren zugenommen (Steigerung um 11 %). Insbesondere die Zahl der Pedelec-Unfälle hat im Vergleich stark zugenommen (Steigerung seit 2020 um 66 %), wohingegen die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von konventionellen Rädern geringfügig abgenommen hat (siehe Abbildung 15).

Die Einordnung der Unfallentwicklung ist schwierig. Im Betrachtungszeitraum sind mit der Corona-Pandemie und dem Zuwachs der Radverkehrsleistung zwei wichtige Einflussgrößen des Verkehrsunfallgeschehen geändert worden. Durch die abweichenden Mobilitätsmuster während der Corona-Pandemie 2020 und 2021 kann eine unerwartete Senkung der sonst üblichen Unfallzahlen im Radverkehr vermutet werden. Außerdem hat die Radverkehrsleistung und damit die Expositionszeit der Radfahrenden im Straßenverkehr zugenommen. Dies führt in der Regel zu einem Anstieg des Unfallgeschehens mit Radverkehrsbeteiligung. Selbst bei leicht steigenden

Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung (siehe Abbildung 15) und einem gleichzeitigen Anstieg der Verkehrsleistung des Radverkehrs wäre das Radfahren also relativ gesehen sicherer geworden. Absolut hingegen gab es mehr Unfälle. Ein klares Fazit zur Entwicklungsrichtung der Zielerreichung kann zu diesem Zeitpunkt deshalb nicht gezogen werden.

Abbildung 15: Polizeilich erfasste Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung



Quelle: Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein Landespolizeiamt: Verkehrssicherheitsberichte Schleswig-Holstein 2020 bis 2024

Insgesamt hat seit 2020 auch die Zahl der verunglückten Radfahrenden¹⁰ zugenommen (Ausnahme bildet das Jahr 2021 mit den umfassenden Einschränkungen in der Corona-Pandemie) (siehe Abbildung 16). Auch hier zeigt sich, dass insbesondere die Zahl an verunglückten Pedelecfahrenden zugenommen hat. Dies ist zum einen auf die steigende Zahl an Pedelecs in den Haushalten und damit einer steigenden Verkehrsleistung zurückzuführen. Gleichzeitig zeigt sich, dass viele Nutzerinnen und Nutzer die höhere Geschwindigkeit und veränderte Fahrdynamik unterschätzen. Besonders ältere und unerfahrene Personen sind gefährdet, da sie häufiger Fehler machen und schwerer verletzt werden. Zudem ist die Infrastruktur oft nicht auf Pedelecs und die damit verbundenen höheren Geschwindigkeiten ausgelegt. Auch das subjektive Sicherheitsgefühl beeinflusst das Verhalten, Unsicherheit führt zu Vorsicht oder Vermeidung, während technische Unterstützung manchmal zu riskantem Verhalten verleitet.

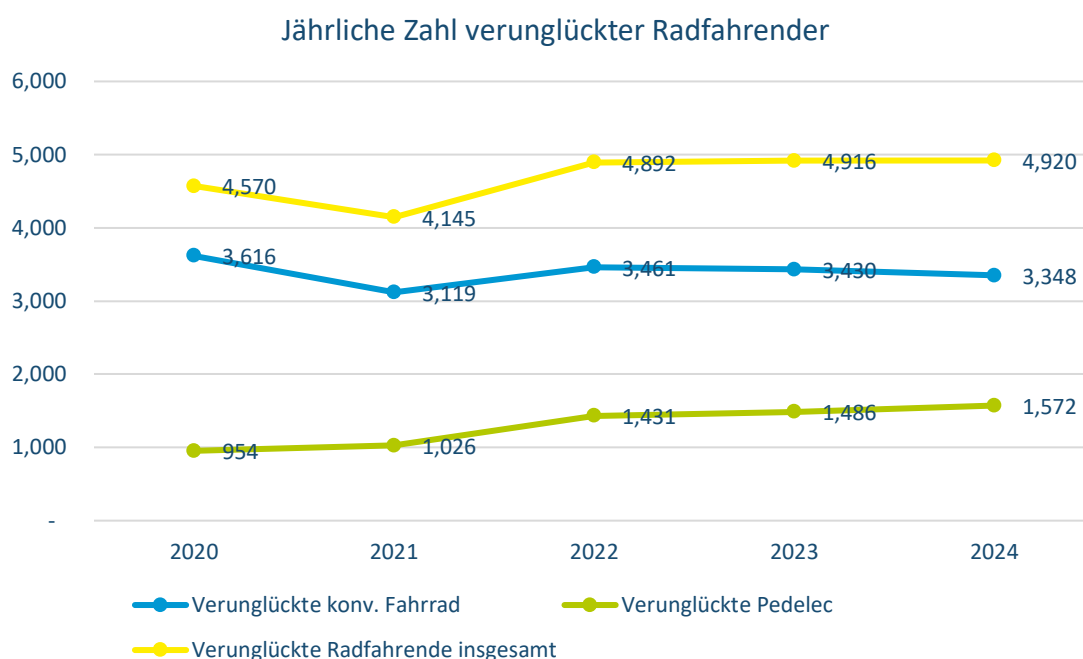
Seit dem Jahr 2020 lässt sich – unter anderem aufgrund der gestiegenen Radverkehrsleistung, d. h. der gefahrene Kilometer – keine Reduktion der Zahl verunglückter Radfahrender bei Unfällen feststellen. Etwa 90 % der Radverkehrsunfälle ereigneten sich 2024 innerorts¹¹. Eine intensive Zusammenarbeit von Land, Kreisen, Städten und Gemeinden ist deswegen erforderlich: Die Veränderung der eigenen Infrastruktur obliegt jedem einzelnen Straßenbaulastträger. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen

¹⁰ Summe der Leichtverletzten, Schwerverletzten und Getöteten Radfahrenden

¹¹ Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein Landespolizeiamt: Verkehrssicherheitsberichte Schleswig-Holstein 2024

erfolgen durch die Straßenverkehrsbehörden (Kreise, kreisfreie Städte, Kommunen)¹². Auf Bundesebene gibt es keine konkreten Zielvorgaben für die Reduktion von allgemeinen Unfallzahlen mit Radbeteiligung. Auf Grund der weitestgehend stagnierenden Unfallzahlen sollten die Zeithorizonte für die Verkehrssicherheitsziele bis 2030 und 2040 überarbeitet werden. Gleichzeitig ist eine deutliche Intensivierung der Maßnahmen erforderlich. Die laufende bzw. bereits abgeschlossene Evaluierung der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit kann hierzu gegebenenfalls weitere Erkenntnisse liefern. Ergänzend sollte eine vertiefte Analyse der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung erfolgen. Die Detailanalyse über das bisherige Niveau hinaus von Unfallverursachenden, der Unfallursachen und -orte helfen, um gezielt lokal wirksame Maßnahmen abzuleiten.

Abbildung 16: Zahl jährlich verunglückter Radfahrender in Schleswig-Holstein



Quelle: Eigene Darstellung nach Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein
Landespolizeiamt: Verkehrssicherheitsberichte Schleswig-Holstein 2020 bis 2024

Aus gutachterlicher Sicht ist die **Anpassung der Unterziele** sinnvoll:

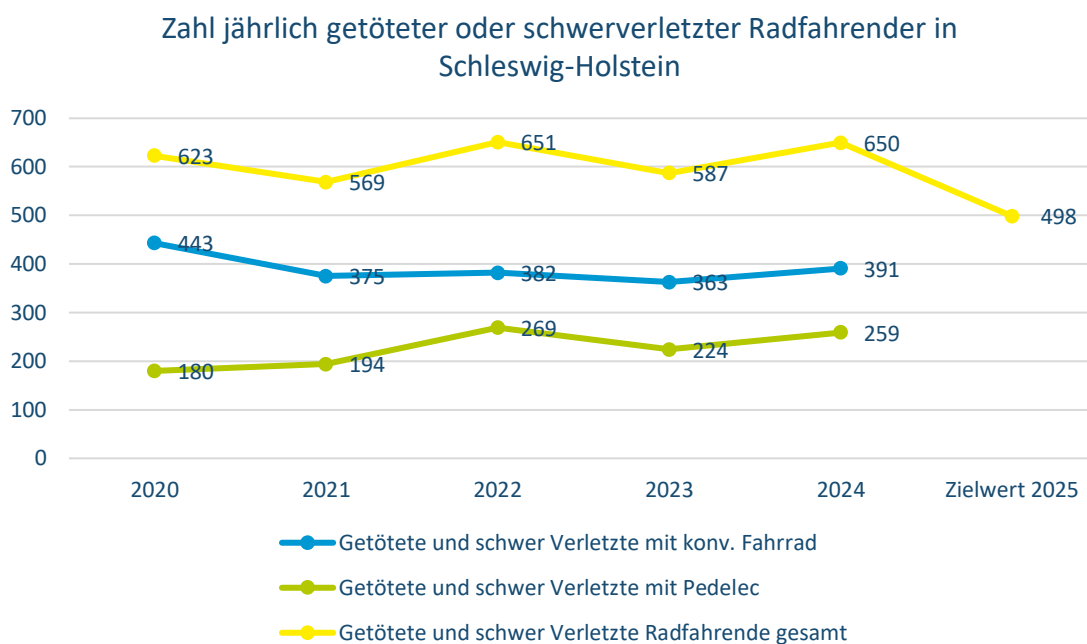
- Die allgemeinen Unfallzahlen mit Radbeteiligung bis zum Jahr 2030 gegenüber 2020 um 25 % reduzieren.
- Die allgemeinen Unfallzahlen mit Radbeteiligung bis zum Jahr 2040 gegenüber 2020 um 50 % reduzieren.

Ein weiteres Ziel der Radstrategie ist es, die Zahl der Radverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten zu reduzieren. Zwar ist die Zahl der getöteten/schwer verletzten Radfahrenden

¹² Außerhalb der Landesbaulast sind insbesondere die Regelungen und Ausbildung für die Verkehrsunfallkommissionen und Verkehrsschauen und die sicherheitsfördernde Allokation von Fördermitteln Hebel für mehr Verkehrssicherheit.

bekannt, jedoch konnten die Gutachter:innen die exakte Zahl der Radunfällen mit Getöteten und Schwerverletzten – wie sie für die Bewertung der Zielerreichung notwendig gewesen wäre - aus den Verkehrssicherheitsberichten der Landespolizei Schleswig-Holstein nicht herausfiltern¹³. Die Auswertung der Zahl an jährlich getöteten und schwerverletzten Radfahrenden zeigt jedoch, dass die Werte noch nicht zurückgegangen sind und das Ziel für 2025 vermutlich nicht erreicht wird. Auch hier sticht die Gruppe der Pedelec-Fahrenden heraus. Im Jahr 2024 starben 15 Radfahrende in Schleswig-Holstein bei Verkehrsunfällen.

Abbildung 17: Zahl jährlich getöteter und schwerverletzter Radfahrender in Schleswig-Holstein



Quelle: Eigene Darstellung nach Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein Landespolizeiamt: Verkehrssicherheitsberichte Schleswig-Holstein 2020 bis 2024

Der Bund hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der im Verkehr getöteten Radfahrenden trotz deutlich mehr Radverkehr von 2019 bis 2030 um 40 Prozent zu senken¹⁴. Das Leitbild ist dabei ebenso die Vision Zero, also die komplette Vermeidung von Verkehrstoten und Schwerverletzten. Das Land Schleswig-Holstein bezieht in seiner Zielsetzung auch die Schwerverletzten mit ein. Es ist wichtig, nicht nur tödliche Fahrradunfälle zu verhindern, sondern auch die Zahl der Schwerverletzten zu reduzieren, da diese deutlich häufiger auftreten und oft zu lebenslangen gesundheitlichen Einschränkungen führen. Zudem verursachen sie hohe gesellschaftliche Kosten und mindern die Attraktivität des Radverkehrs. Eine genaue Vergleichbarkeit der Ziele auf Bundes- und Landesebene ist damit nicht gegeben, die Ziele der Bundesregierung sind in denen des Landes integriert. Eine Differenzierung nach Schwere der Verletzung sollte im Rahmen eines verkehrsmittelübergreifenden, landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes detaillierter betrachtet werden.

¹³ Vgl. z.B. Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein Landespolizeiamt (2025): Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2024

¹⁴ Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Nationaler Radverkehrsplan 3.0

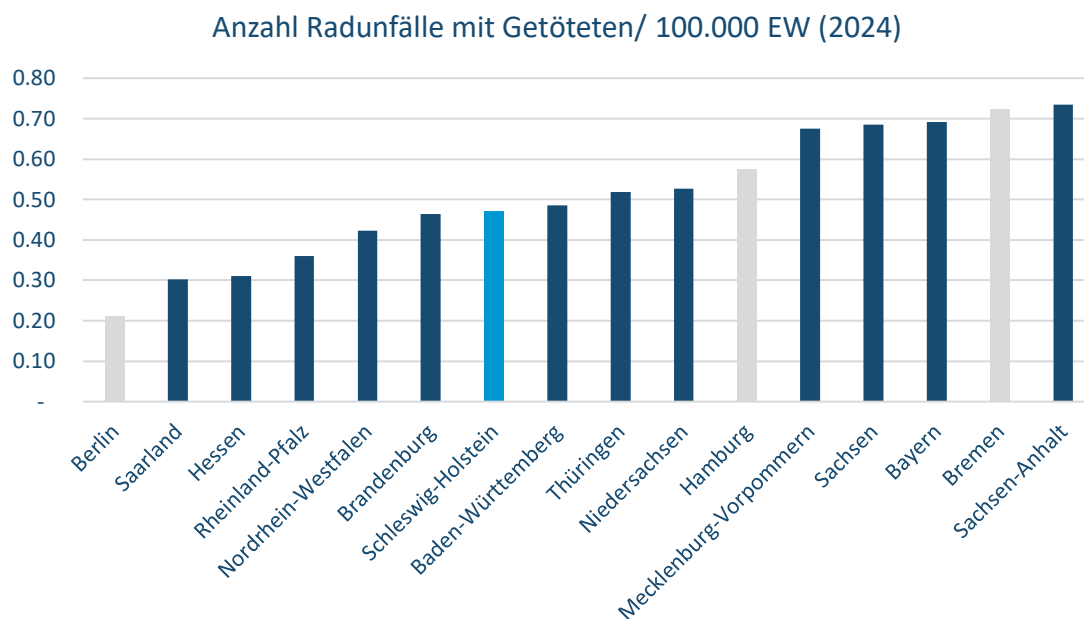
Aus gutachterlicher Sicht ist die **Anpassung der Unterziele** sinnvoll:

- Die Zahl der Radverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten bis zum Jahr 2030 gegenüber 2020 um 20 % reduzieren.
- Die Zahl der Radverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten bis zum Jahr 2040 gegenüber 2020 um 30 % reduzieren.

Niedrigste relative Unfallzahlen in Bezug zu der Zahl der Einwohnenden auf Ebene der Flächenländer

Unterziel der Maßnahmen der Radstrategie 2030 war es, dass Schleswig-Holstein spätestens im Jahr 2030 zu den zwei Flächenländern mit den niedrigsten relativen Unfallzahlen in Bezug auf Getötete (pro Einwohnerzahlen) gehören soll. Der aktuelle Zwischenstand zeigt, dass das Land Schleswig-Holstein im Jahr 2024 auf Platz 6 der Flächenländer lag. Pro 100.000 Einwohnende gab es in Schleswig-Holstein im Jahr 2024 auf Platz 6 der Flächenländer lag. Pro 100.000 Einwohnende gab es in Schleswig-Holstein im Jahr 2024 0,47 getötete Radfahrende. Im Saarland beispielsweise waren es pro 100.000 Einwohnende 0,30 getötete Radfahrende.

Abbildung 18: Anzahl Radunfälle mit Getöteten/100.000 EW (jährlich)



Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach Unfalldaten der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder für 2024; Zahlen zu Einwohnenden des Statistischen Bundesamtes für den 31.12.2023

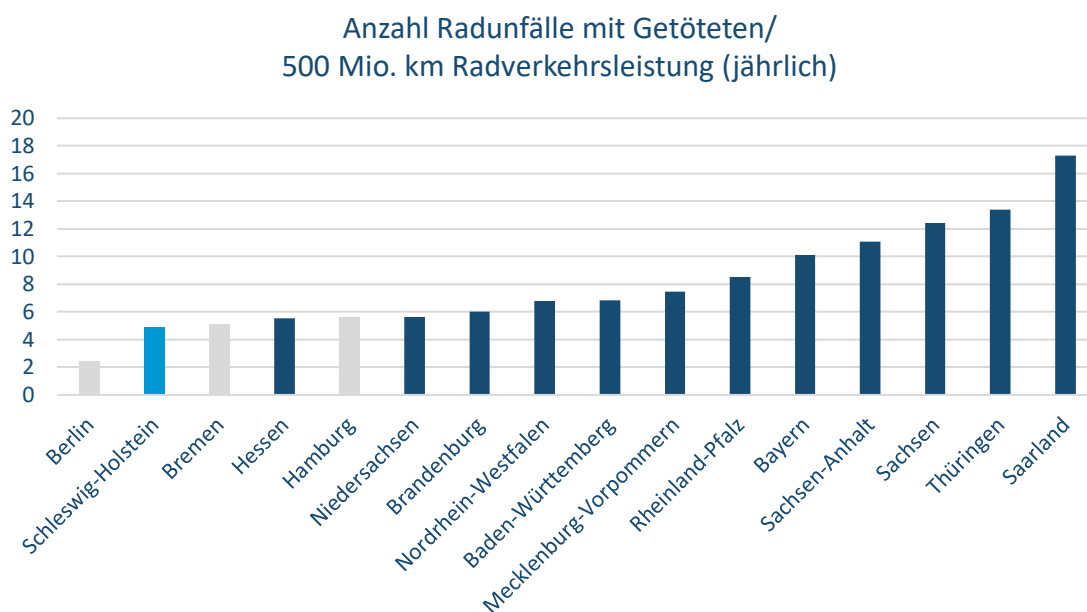
Aus gutachterlicher Sicht vernachlässigt das formulierte Ziel eine wichtige Messeinheit, nämlich den Radverkehrsanteil in den Bundesländern und die verbundene Verkehrsleistung im Radverkehr. Der Radverkehrsanteil im Saarland lag bei der MiD 2023 beispielsweise bei 3 %¹⁵. Das in der Radstrategie formulierte Ziel sagt nur wenig darüber aus, wie sicher das Radfahren in Schleswig-Holstein ist. Aus Sicht der Verkehrssicherheit und mit Blick auf das Ziel Vision Zero muss es

¹⁵ Auswertungen der MiD 2023

hingegen das oberste Ziel bleiben, die absoluten Unfallzahlen, besonders die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Radverkehr, auch bei steigender Radverkehrsleistung zu senken.

Bei der Auswertung der Anzahl der Radunfälle mit Getöteten im Vergleich zu der Radverkehrsleistung zeigt sich ein anderes Bild. In Schleswig-Holstein ereignen sich im Vergleich zu den anderen Flächenländern am wenigsten Radunfälle mit Getöteten/500 Mio. km Radverkehrsleistung. Während sich in Schleswig-Holstein ein Radunfall mit einer getöteten Person alle 100 Mio. Radkilometer ereignet, kommt im Saarland ein Radunfall mit getöteter Person auf 28 Mio. Radkilometer. Damit liegt Schleswig-Holstein auch vor Bremen und Hamburg. Diese Spitzenposition gilt es auch in den kommenden Jahren zu halten und bei allen Maßnahmen das Ziel der Verkehrssicherheit immer mitzudenken, um Radunfällen mit Getöteten möglichst zu verhindern.

Abbildung 19: Anzahl Radunfälle mit Getöteter Person/500 Mio. km Radverkehrsleistung (jährlich)



Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung nach Daten der MiD 2023; Unfalldaten der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder für 2024; Zahlen zu Einwohnenden des Statistischen Bundesamtes für den 31.12.2023

Das Land Schleswig-Holstein verzeichnet aufgrund seines hohen Radverkehrsanteils am Modal Split eine entsprechend höhere Radverkehrsleistung (gefährte Kilometer) sowie eine höhere Unfallhäufigkeit als beispielsweise das Saarland, dessen Radverkehrsanteil deutlich geringer ist. Dieser Zusammenhang wird über den Faktor der Verkehrsleistung berücksichtigt, der sich aus den MiD-Daten ableiten lässt. Die Radverkehrsleistung ist dabei ein zentraler Indikator, da durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs sowohl die Verkehrsleistung des Radverkehrs als auch die Expositionszeit im Straßenverkehr und damit das Unfallrisiko weiter steigen.

Aus gutachterlicher Sicht ist die **Anpassung des Unterziels** sinnvoll:

- **Im Jahr 2030 gehört Schleswig-Holstein weiterhin zu den zwei Flächenländern mit den niedrigsten relativen Unfallzahlen mit Getöteten (in Bezug zur Radverkehrsleistung).**

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

Der Radtourismus nimmt in der Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2030 eine zentrale Rolle ein und wird als Leitangebot im Kernthema „Naturerlebnis“ hervorgehoben. Auch in der Radstrategie 2030 nimmt das Thema eine besondere Stellung ein. Oberziel ist es, Schleswig-Holstein unter die Top-3-Radtourismuskünder in Deutschland zu bringen, als zeitliches Zwischenziel soll bis 2025 Platz 5 unter den Radtourismuskündern erreicht werden.

Abbildung 20: Oberziel „Schleswig-Holstein unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen“ und die dazugehörigen Unterziele



Quelle: Eigene Darstellung nach Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 aus 2020

Im Radreisejahr 2022 lag Schleswig-Holstein auf Platz 9 der meistbefahrenen Bundesländer, im Radreisejahr 2021 war es noch Platz 6 (in dieser Analyse tauchte das Bewertungskriterium zum ersten Mal auf). Seit dem Radreisejahr 2023 unterscheidet die ADFC-Radreiseanalyse bei den meistbereisten Bundesländern zusätzlich nach den drei Reisearten „Radfahren im Urlaub“, „Radreisen 1-2 Übernachtungen“ und „Radreisen 3 Übernachtungen +“.

Der Runde Tisch Radverkehr hat sich daraufhin in seiner 13. Sitzung am 04.07.2024 darauf geeinigt, das Messkriterium für die Zielerreichung im Radtourismus anzupassen, um auch zukünftig eine Erfolgskontrolle der Radstrategie gewährleisten zu können. Für die Bewertung des Oberziels und der Zwischenziele soll demnach in Zukunft der Mittelwert aus der Abfrage zur Art der Reise innerhalb der ADFC-Radreiseanalyse als Kriterium herangezogen werden. Bezug wird hier auf die bereisten Bundesländer genommen.

Im Radreisejahr 2023 belegt das Bundesland Schleswig-Holstein im Mittelwert der drei betrachteten Reisearten ungefähr den 7. Rang (vgl. Abbildung 21). Besonders stark positioniert sich das Land im Segment „Radfahren im Urlaub“, in dem es hinter Mecklenburg-Vorpommern den zweiten Platz einnimmt.

In den Interviews mit dem Runden Tisch Radverkehr wurde betont, dass Schleswig-Holstein aufgrund seiner touristischen Infrastruktur und der naturräumlichen Vorzüge eine hohe Eignung für Radtouren im Rahmen eines stationären Urlaubs aufweise. Die Mehrzahl der Touristinnen und Touristen würden insbesondere sternförmige Ausflüge und Tagestouren mit dem Rad vom Übernachtungsort ausgehend unternehmen. Außerdem würden die Vielzahl an fahrradfreundlichen Unterkünften, darunter etwa 160 zertifizierte Betriebe nach dem „Bett+Bike“-Standard, sowie das Gastgeberverzeichnis „Radlerquartiere“ eine komfortable und zielgruppenorientierte Unterbringung für mehrtägige Radreisen ermöglichen. Allerdings würde insbesondere in der Hauptsaison ein deutlicher Mangel an den entsprechenden Unterkünften bestehen, insbesondere für ein bis zwei Übernachtungen.

Für das Radreisejahr 2024 liegen zum aktuellen Zeitpunkt (Stand: Oktober 2025) noch keine belastbaren Daten vor. Eine abschließende Bewertung der Zielerreichung für das Jahr 2025 ist daher derzeit nicht möglich. Durch die geänderte Fragestellung und Auswertung in der Radreiseanalyse des ADFC seit dem Radreisejahr 2023 lässt sich aktuell keine Aussage zur Entwicklung der Platzierungen des Landes Schleswig-Holstein treffen.

Abbildung 21: Platzierung des Landes Schleswig-Holstein bei der Bewertung der meistbereisten Bundesländer nach Reiseart



Quelle: Eigene Darstellung nach ADFC-Radreiseanalyse 2024

Aus gutachterlicher Sicht ist die Anpassung des Unterziels nicht notwendig oder sinnvoll. Vielmehr sollten die Ergebnisse der nächsten Radreiseanalyse des ADFC in den Blick genommen werden, um eine Einschätzung und auch eine Entwicklung der Platzierung im Länderranking zu ermöglichen.

Entwicklung von Radfernwegen, D-Routen und Eurovelo-Routen zu Qualitätsrouten

Qualitätsrouten spielen im Radtourismus eine zentrale Rolle, da sie ein verlässliches Qualitätsversprechen gegenüber Radreisenden darstellen und wesentlich zur Attraktivität einer

Destination beitragen. Radfernwege, die als ADFC-Qualitätsradrouten ausgezeichnet werden, erfüllen definierte Mindeststandards hinsichtlich Wegweisung, Oberflächenbeschaffenheit, Routenführung, Verkehrssicherheit sowie touristischer Infrastruktur mit Unterkünften, Gastronomie und Serviceangeboten entlang der Strecke.

Bis 2022 sollten zwei Radfernwege zu Qualitätsrouten entwickelt werden. Die Entwicklung des Ochsenweges zur ersten Qualitätsroute Ochsenweg ist seit 2022 im Prozess (siehe Kapitel 3.3), weitere Routen sollen ertüchtigt werden.

Die Erfahrungen mit dem Modellprojekt „Ochsenweg“ zeigen, dass die Entwicklung von Radfernwegen zu Qualitätsrouten deutlich mehr Zeit erfordert als ursprünglich angenommen. In den Interviews wurden vor allem unklare Zuständigkeiten sowie fehlende personelle und finanzielle Ressourcen als zentrale Gründe für die Verzögerungen genannt. Insbesondere auf kommunaler Ebene fehle es lange an klaren Ansprechpartnern und an Kapazitäten für Planung, Umsetzung und Pflege. Zudem wurde betont, dass der gesamte Qualifizierungsprozess sehr komplex sei: Neben organisatorischen Fragen würden auch die baulichen Anforderungen – etwa an Oberflächen, Wegweisung oder Sicherheit – hohe Hürden darstellen. Diese ließen sich nicht kurzfristig umsetzen, sondern erforderten langfristige Planung, Abstimmung und Investitionen. Auch die Einhaltung von Qualitätsstandards, etwa im Rahmen einer ADFC-Zertifizierung, sei mit erheblichem Aufwand verbunden.

Darüber hinaus wurde betont, dass eine zentrale Koordination und dauerhafte Managementstruktur entscheidend für den Erfolg solcher Routen sei – wie sie im Fall des Ochsenweges inzwischen durch den Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e. V. im Rahmen eines Pilotprojekts übernommen wurde. Für eine flächendeckende Qualitätsentwicklung touristischer Routen in Schleswig-Holstein sei daher eine verstetigte Struktur mit klaren Zuständigkeiten und ausreichender Ressourcenausstattung unerlässlich.

Aus gutachterlicher Sicht ist die **zeitliche Anpassung des Unterziels** deswegen sinnvoll

- **Bis 2030 sollen mindestens zwei Radfernwege zu Qualitätsrouten entwickelt werden.**

Das Ziel, alle D-Routen und EuroVelo-Routen bis 2025 zu Qualitätsrouten weiterzuentwickeln, stellt eine besondere Herausforderung dar, da bei der Qualitätsbewertung die gesamte Route betrachtet wird. Da die konkrete Umsetzung vor Ort in der Verantwortung der einzelnen Bundesländer und Kommunen liegt, hat das Land Schleswig-Holstein nur begrenzten Einfluss auf Maßnahmen außerhalb seines eigenen Zuständigkeitsbereichs. Bei den Routen kommen zudem weitere internationale und nationale Akteure hinzu. Vor diesem Hintergrund gestaltet sich die koordinierte Entwicklung eines durchgängig hochwertigen Routennetzes als sehr zeitaufwendig. Das Land Schleswig-Holstein kann mit gutem Beispiel vorangehen und die Abschnitte in seinem Zuständigkeitsbereich langfristig attraktiver für den Radtourismus gestalten, indem es diese mit der Optimierung weiterer Radfernwege zu Qualitätsradrouten kombiniert.

Aus gutachterlicher Sicht ist deswegen die **Aufhebung des Zeithorizontes 2030** sinnvoll

- **Alle D-Routen/EuroVelo-Routen sollen langfristig zu Qualitätsrouten entwickelt werden.**

Etablierung von Radreiseregionen

Bis 2030 sollen in Schleswig-Holstein zwei Radreiseregionen gemäß den ADFC-Kriterien etabliert werden – ein Ziel, das bereits konkrete Formen angenommen hat. Aus einem landesweiten Wettbewerb gingen die Regionen **Herzogtum Lauenburg** und **Ostseefjord Schlei** als Gewinner hervor. Der vom Land initiierte und geförderte Entwicklungsprozess für diese beiden Regionen ist im Frühjahr 2024 gestartet. Die Entwicklung der Regionen ist ein umfangreicher Prozess und erstreckt sich über rund drei Jahre. Die Zielerreichung scheint damit sehr realistisch.

Eine Anpassung des Zieles wird aus gutachterlicher Sicht nicht empfohlen.

Bedeutung der und Gästezufriedenheit mit den Radfahrmöglichkeiten

Landesweite Gästebefragungen in Schleswig-Holstein zeigen, dass das Radfahren ein wichtiger **Entscheidungsgrund** für das Reiseziel Schleswig-Holstein ist. Das Land hat sich zum Ziel gesetzt, dass bis 2030 für mehr als 40 % der Gäste die Radfahrmöglichkeiten ein wichtiger Grund für die Entscheidung ist, in Schleswig-Holstein Urlaub zu machen. Im Jahr 2021 nannten 38 % der Befragten die Radfahrmöglichkeiten als einen zentralen Entscheidungsgrund für das Reiseziel, im Jahr 2017 waren es noch 26 % (siehe Abbildung 22). Die damals geltenden Corona-Bestimmungen haben insgesamt die Bedeutung von Aktivitäten an der frischen Luft gehoben. Daten aus der landesweiten Gästebefragung Schleswig-Holstein 2024 zeigen, dass die Bedeutung im Vergleich zu 2021 wieder abgenommen hat, diese tendenziell jedoch steigend ist.

Um die Bedeutung des Radverkehrs bei der Entscheidung, in Schleswig-Holstein Urlaub zu machen, weiter zu steigern, wurden durch die Entwicklung von Radreiseregionen und einer ersten Qualitätsroute bereits wichtige Bausteine geschaffen. Und auch im Bereich der Kommunikation wurden in den vergangenen Jahren wichtige Grundlagen geschaffen. (siehe Kapitel 3.3)

Eine Anpassung des Zieles wird aus gutachterlicher Sicht nicht empfohlen.

Als weiteres Ziel der Radstrategie sollte die Gästezufriedenheit mit den Radfahrmöglichkeiten auf 1,6 gesteigert werden. **Dieses Ziel wurde 2024 erreicht** und soll gegen potenziell wachsende Konkurrenz aus anderen Bundesländern gehalten werden.

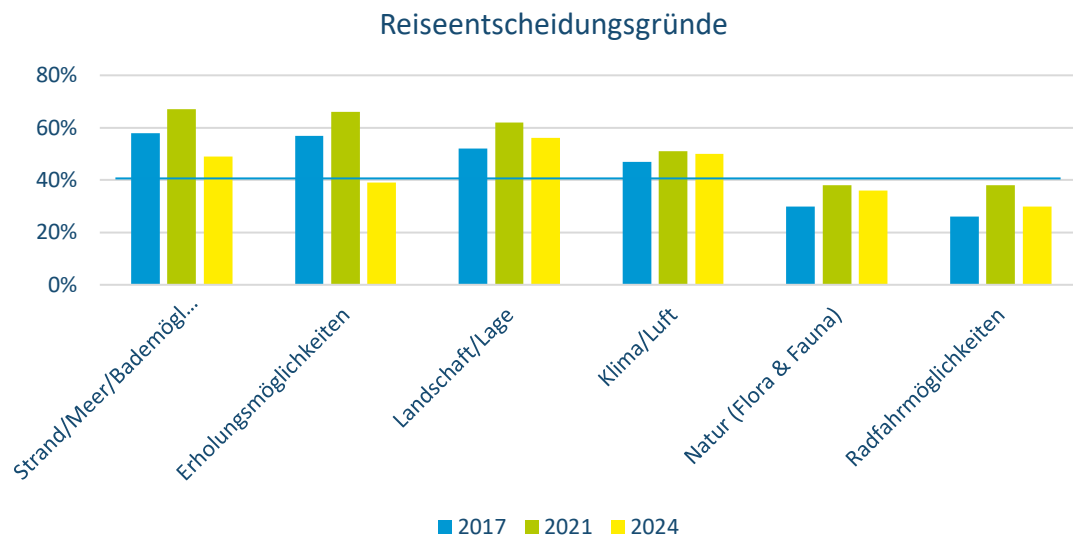
In der Vergangenheit hat der Anteil der Gäste, die die Radfahrmöglichkeiten in ihrem Urlaub nutzen, stetig zugenommen. Im Jahr 2024 nutzen fast drei von vier Gästen (71 %) in ihrem Urlaub die Radfahrmöglichkeiten vor Ort, 2021 waren es noch 63 %, 2017 erst 54 %¹⁶. Bei diesen steigenden Zahlen gleichzeitig auch die Benotung zu verbessern, wird aus gutachterlicher Sicht als

¹⁶ landesweiten Gästebefragungen Schleswig-Holstein (2017, 2021 und 2024)

großer Erfolg gesehen. Eine weitere Verbesserung wird insofern als eher unrealistisch und auch nicht erforderlich eingeschätzt.

Aus gutachterlicher Sicht sollte auch in den kommenden Jahren die Gästezufriedenheit eine wichtige Bedeutung in der Stärkung des Radtourismus einnehmen: **Bis 2030 soll die Gästezufriedenheit mit den Radfahrmöglichkeiten mindestens bei 1,6 gehalten werden.**

Abbildung 22: Entwicklung der Reiseentscheidungsgründe (von 2017 bis 2024)

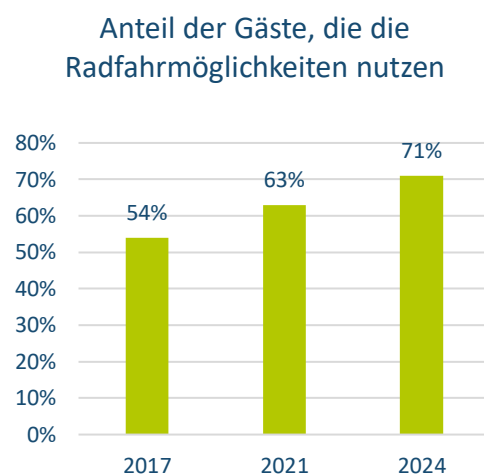


Quelle: Eigene Darstellung nach Landesweite Gästebefragung Schleswig-Holstein 2021 (GBSH 2021 und Zentrale Ergebnisse 2024¹⁷)

Abbildung 23: Entwicklung Gästezufriedenheit mit den Radfahrmöglichkeiten



Abbildung 24: Entwicklung Anteil Gäste, die die Radfahrmöglichkeiten nutzen



Quellen: Eigene Darstellung nach landesweiten Gästebefragungen Schleswig-Holstein (2017, 2021 und 2024)

¹⁷ https://www.sh-business.de/fileadmin/user_upload/Studien_und_Publikationen/NIT_GBSH-Land_2024_Zentrale-Ergebnisse.pdf

2.4 Übergeordnete Wirkungen und Erfolge der Radstrategie

Neben den rein messbaren und durch die Ziele der Radstrategie abgebildeten Erfolgen haben die vergangenen Jahre viele Dinge bewirkt, die bei den unterschiedlichen Akteuren sehr positiv wahrgenommen wurden (siehe Abbildung 25).

Die Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 hat entscheidend dazu beigetragen, die Bedeutung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein sichtbar zu machen. Die Radstrategie diente vielerorts als argumentative Grundlage für Entscheidungen auf unterschiedlichen kommunalen Ebenen. Sie hat die Diskussion vereinfacht und den Stellenwert des Radverkehrs vielerorts deutlich erhöht.

„Die Strategie war vom Timing her genau richtig – sie wird gesehen, sie wird nachgefragt, sie hat etwas bewegt.“

Interviewzitat

„Erst durch die Radstrategie kam das Thema Fahrrad im Land Schleswig-Holstein mal so richtig inhaltlich auf den Tisch.“

Interviewzitat

„Die Radstrategie hat das Thema Radverkehr in den politischen Fokus gerückt – das Engagement der Abgeordneten ist deutlich spürbar.“

Interviewzitat

Abbildung 25: Zusammenstellung wichtiger Erfolge der Radstrategie



Quelle: Eigene Darstellung

Durch die vielfältigen Angebote der RAD.SH, die in den vergangenen Jahren laufend ausgebaut wurden, wurde das Thema Radverkehr unbürokratisch in vielen Bereichen des Landes gestärkt. Diese Angebote reichten von Informationsmaterialien über Fach-Veranstaltungen und Aktionen bis hin zu praxisnahen Unterstützungsleistungen für Kommunen.

Schließlich wurde durch die Umsetzung der Radstrategie auch die übergreifende Zusammenarbeit intensiviert. Die Strategie hat dazu geführt, Menschen, Institutionen und Parteien

zusammenzubringen und die Zusammenarbeit im Bereich Radverkehr parteiübergreifend deutlich auszubauen (gestartet bereits durch das BYPAD und den Prozess der Erarbeitung). Durch die Vernetzung verschiedener Akteure konnten Synergien genutzt und gemeinsame Projekte initiiert werden. Durch den Aufbau von Akteursnetzwerken entstand ein starkes Fundament für die langfristige Stärkung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein.

Als besonders wichtig wurde die Entwicklung gemeinsamer Zielsetzungen angesehen, insbesondere durch die Entwicklung des LRVN und die Initiativen im Radtourismus. Dadurch entstand eine einheitliche Ausrichtung, die Planung und Umsetzung erleichtert hat.

Ein weiterer Erfolg war die Schaffung klarer Zuständigkeiten und die Einstellung zusätzlicher personeller Ressourcen für den Radverkehr. Besonders hervorzuheben sind hier die neu geschaffenen Stellen für den Radverkehr beim MWVATT, die Gründung der Stabstelle Radverkehr bei LBV.SH sowie die Gründung des "mobilityteam by NAH.SH". Dies hat die Umsetzung der Strategie beschleunigt und für mehr Verbindlichkeit in der Organisation gesorgt. Auch die Einführung und Ausweitung von Förderprogrammen, insbesondere für kleinere Maßnahmen, war ein großer Erfolg. Dadurch konnten viele Projekte vor Ort umgesetzt werden, die den Radverkehr konkret verbessern. Insgesamt haben sich die bereitgestellten Haushaltsmittel von Bund und Land in Schleswig-Holstein für den Radverkehr seit 2020 von 9 Mio. Euro auf etwa 44 Mio. Euro mehr als vervierfacht (siehe auch Abbildung 30, Seite 41).

„Wir haben die kommunale Ebene dazu bewegen können, über das Thema Radverkehr nicht nur nachzudenken, sondern da auch aktiv zu werden.“

Interviewzitat

„Der Radverkehr hat eine Professionalisierung erfahren – raus aus dem Ehrenamtscharakter, hin zu einem fachlich eigenständigen Thema.“

Interviewzitat

„Vor der Radstrategie gab es auf Landesebene jahrelang kaum Bewegung im Radverkehr – jetzt gibt es Strukturen, Ansprechpartner und Fördermittel.“

Interviewzitat

„Eine gute Strategie mit politischer Unterstützung bringt Geld – das war in diesem Fall so.“

Interviewzitat

„Die Landesradstrategie hat es geschafft, die Strukturen zu etablieren, die notwendig sind für eine Radverkehrsförderung.“

Interviewzitat

3 Maßnahmenumsetzung und -empfehlung

Das Land Schleswig-Holstein hat in den vergangenen fünf Jahren bereits viele Dinge der Radstrategie beginnen und in Teilen umsetzen können.

Die Akteure haben in den Gesprächen rückblickend insbesondere die drei Handlungsfelder „Strukturen, Kommunikation und Kooperation“, „Radtourismus“ und „Infrastruktur“ positiv hervorgehoben. In diesen drei Handlungsfeldern sei bereits besonders viel passiert, die Umsetzung laufe bereits gut. Bei den drei Handlungsfeldern „Multimodalität/Verknüpfung der Verkehrsarten“, „Landesweites Datenmanagement & Digitalisieren“ und „Verkehrssicherheit“ wurde nur vereinzelt angeführt, dass hier bereits viel passiert sei.

Die drei Handlungsfelder „Verkehrssicherheit“, „Strukturen, Kommunikation & Kooperation“ sowie „Landesweites Datenmanagement & Digitalisieren“ werden als besonders wichtig angesehen, um die Ziele im Radverkehr zukünftig erreichen zu können.

Abbildung 26: Übersicht über die Handlungsfelder der Radstrategie 2030

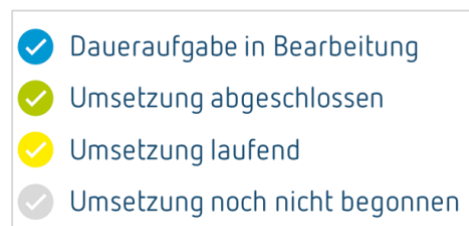


Quelle: Eigene Darstellung

In den folgenden Kapiteln wird der Umsetzungsfortschritt der Maßnahmen in den Handlungsfeldern dargestellt. Zu Beginn jedes Handlungsfeldes zeigt eine Übersichtstabelle die wichtigsten Meilensteine der vergangenen fünf Jahre sowie den aktuellen Umsetzungsstand (siehe Abbildung 27).

Anschließend folgen detaillierte Angaben zum Umsetzungsstand und eine gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung. Maßnahmen, die in den kommenden fünf Jahren besonders relevant sind, sind mit einem Ausrufezeichen, prioritäre Empfehlungen mit zwei Ausrufezeichen gekennzeichnet.

Abbildung 27: Legende zum Umsetzungsstatus in den Übersichten (Kapitel 3.1 bis 3.7)













Quelle: Eigene Darstellung

3.1 Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption

Um den Radverkehr in Schleswig-Holstein systematisch und nachhaltig zu fördern, braucht es eine klare strategische Ausrichtung. Ziel dieses Handlungsfeldes ist es, übergeordnete Leitlinien und konkrete Zielsetzungen zu entwickeln, die als verbindlicher Rahmen für alle weiteren Maßnahmen dienen.

Abbildung 28: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 1

Maßnahme in der Radstrategie	Wichtige Meilensteine	Umsetzungsstatus
Schlüsselmaßnahme: Einbindung der Radstrategie in landesweite Planungsgrundlagen (LEP, RPs, LNVP, LBO ...)	Einbindung in Landesentwicklungsplan (LEP), Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) und Landesbauordnung (LBO) abgeschlossen; Regionalpläne (RP) befinden sich aktuell in der Neuaufstellung	 
Schlüsselmaßnahme: Weiterentwicklung des LRVN	Überarbeitetes LRVN liegt vor; Qualitätsstandards in der finalen Abstimmung; Radverkehrskonzepte und Mobilitätskonzepte bei den Kreisen schreiten weiter voran (in 10 von 11 Kreisen abgeschlossen)	
Schlüsselmaßnahme: Einführung eines landesweiten Runden Tisches Radverkehr zur Umsetzung der Radstrategie	Unmittelbar nach Verabschiedung der Radstrategie eingeführt und laufender Austausch in bereits 16 Terminen	
Zielgruppenorientierte Radverkehrsförderung	Integration wichtiger Zielgruppen in das LRVN; Intensivierung der Angebote der RAD.SH	
Evaluierung Radstrategie	Erste Evaluierung 2022; danach jährliche Fortschrittsberichte; 2025 Halbzeit-Evaluierung	
Verfahren zur Prüfung von Handlungsempfehlungen	Im Rahmen der Evaluierungen und Fortschrittsberichte, begleitende Diskussion im Runden Tisch Radverkehr	
Rechtsrahmen und Regelwerke	Erlasse: Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung; Radwegweisung; Fahrradstraßen; Piktogrammketten	 
Personelle und finanzielle Ressourcen	Radteam im Ministerium, Umstrukturierung im MWVATT; „Stabsstelle Radverkehr“ beim LBV.SH; RAD.SH personell und finanziell verstärkt; Förderung von hauptamtlichen Radverkehrsplanerinnen und Radverkehrsplanern beim Kreis möglich	

Legende: siehe Abbildung 27, Seite 30

Die in der Radstrategie formulierten Schlüsselmaßnahmen wurden in großen Teilen bereits abgeschlossen oder werden als Daueraufgabe weiterverfolgt. Auch von den meisten enthaltenen „weiteren Maßnahmen/Aktivitäten“ wurden in den vergangenen Jahren bereits einzelne Komponenten umgesetzt. Ausschließlich mit der Entwicklung eines „Verfahren zur Prüfung von Handlungsempfehlungen“ wurde noch nicht begonnen. Insgesamt bewerten die Schlüsselakteure (insbesondere auf Ministeriumsebene und auf Ebene der Kommunen) rückblickend, dass im Handlungsfeld 1 bereits sehr viel umgesetzt wurde und dies ausschlaggebend für den bisherigen Erfolg der Radstrategie sei.

Als besonders wirkungsstark wurde immer wieder die personelle und finanzielle Ausstattung hervorgehoben, die durch die kontinuierliche Finanzierung durch das MWVATT ermöglicht wurde und wird. Ebenso wurde positiv hervorgehoben, dass durch die Erstellung der Radstrategie eine stärkere Vernetzung und erstmals eine klare strategische Ausrichtung der Radverkehrsförderung geschaffen worden sei. Dies zeige sich zum Beispiel im LRVN, welches erstmals eine landesweite Planungsgrundlage definierte und damit auch eine Vorbildwirkung für die Planungen der Kommunen entfalte. Besonders hervorgehoben wurde der Runde Tisch Radverkehr als das zentrale Instrument, um Ziele, Vernetzung und Transparenz in der Radverkehrsförderung zu gestalten.

Schlüsselmaßnahme: Einbindung der Radstrategie in landesweite Planungsgrundlagen

Der Radverkehr ist inzwischen in mehreren zentralen Planungsinstrumenten des Landes Schleswig-Holstein verankert. Sowohl im Landesentwicklungsplan 2021, in Regionalplänen, im Landesweiten Nahverkehrsplan 2022–2027 als auch in der Landesbauordnung (LBO) 2024 findet er Berücksichtigung – wenn auch in unterschiedlicher Tiefe.

Im **Landesentwicklungsplan** wird der Radverkehr als integraler Bestandteil einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilitätsstrategie hervorgehoben. Er trägt zur klimafreundlichen Verkehrsentwicklung bei und wird als wichtiges Element der Raumplanung betrachtet.

Der **Landesweite Nahverkehrsplan** erkennt die Bedeutung des Fahrrads insbesondere in der Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr. Ziel ist es, die intermodale Mobilität zu fördern – also die Kombination von Fahrrad, Bus und Bahn zu erleichtern. Dafür sind unter anderem bessere Abstellmöglichkeiten und die Integration von Sharing-Angeboten vorgesehen.

In der **Landesbauordnung** hingegen wird der Radverkehr nicht explizit thematisiert, ist aber über die Regelungen zu Stellplätzen indirekt eingebunden. Kommunen können über Satzungen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen definieren und so die Radinfrastruktur im Rahmen von Bauvorhaben stärken.

Die **Regionalpläne** für die drei Planungsräume in Schleswig-Holstein befinden sich aktuell in der Neuaufstellung und sollen künftig die noch geltenden Regionalpläne für die ehemals fünf Planungsräume in Schleswig-Holstein ersetzen. Das MWVATT wurde bei der Erstellung der Regionalpläne beteiligt und die Belange des Radverkehrs werden in der Neuaufstellung berücksichtigt. Die Regionalpläne schaffen den planerischen Rahmen, innerhalb dessen kommunale und landesweite Maßnahmen umgesetzt werden können.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Kurzfristig sollten bestehende Spielräume z. B. über Stellplatznachweise in der LBO zu Gunsten des Radverkehrs genutzt werden
- Das Land sollte sich weiterhin für eine stärkere und verbindlichere Verankerung des Radverkehrs in landesweiten Planungsgrundlagen einsetzen

Schlüsselmaßnahme: Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes

Als weitere landesweite Planungsgrundlage wurde das **LRVN** beschlossen, das auf Grundlage der Radstrategie entwickelt wurde und aktuell als maßgebliches Kriterium für Förderprogramme bei Planungs- und Bauvorhaben dient. Das LRVN bildet eine gute Grundlage für die gezielte Entwicklung der Radinfrastruktur im gesamten Land. Da es so weit wie möglich in Abstimmung mit den Kommunen, kreisfreien Städten und Kreisen erarbeitet worden ist, deckt es die grundlegenden überörtlichen Mobilitätsbedarfe im Radverkehr ab. Zentral ist es, das Netz flächig und zeitnah in seiner Qualität zu verbessern. Zudem wird die stetige Weiterentwicklung des LRVN mithilfe des RIS.SH angestrebt.

Einheitliche Qualitätsstandards für das LRVN werden aktuell (Ende 2025) noch final abgestimmt und sollen zukünftig auf landeseigenen und vom Land geförderten Strecken des LRVN als Zielmarke gelten. Für kommunale Radverkehrsverbindungen strebt das MWVATT eine freiwillige Anwendung in Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden an. Der Bestand des Radnetzes und vorhandene Netzlücken werden aktuell analysiert und im RIS.SH abgebildet. Dieses System soll künftig als Grundlage für die Priorisierung der Abschnitte dienen. Die Investitionen und Umsetzungsmaßnahmen des Landes sollen sich dabei vorrangig auf die prioritären Abschnitte des LRVN konzentrieren.

Kreisweite Radverkehrskonzepte sind besonders wichtig für die Umsetzung vor Ort, da sie die Brücke zwischen Landesstrategie und kommunaler Realität schlagen. Zudem dienen sie als Grundlage für Förderanträge und die Integration in kommunale Verkehrsplanungen. Radverkehr wird insbesondere auch durch kreisweite/kommunale Radverkehrskonzepte gesichert. Hier hat die Anzahl in den vergangenen fünf Jahren deutlich zugenommen. Bereits im Oktober 2023 hatten laut Angabe von RAD.SH 10 von 11 Kreisen ein Radverkehrskonzept¹⁸.

Je nach Erstellungszeitpunkt und Auftrag bzw. Ziel der Kreisradwegkonzepte sind diese aber noch nicht immer deckungsgleich mit dem LRVN. Die gleiche Problematik gilt für **kommunale Radverkehrskonzepte**. In beiden Fällen ist eine Aktualisierung bzw. ein Abgleich mit dem LRVN oder des LRVN selbst erforderlich.

¹⁸ <https://rad.sh/wp-content/uploads/2023/11/RAD.SH-Radverkehrskonzepte-in-Eigenregie-Auswertung-2021-2023-.pdf>

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Koordinierung eines baulastträgerübergreifenden Ausbaus, der zusammenhängende Abschnitte des LRVN herstellt
- Verstetigung der Eigenmittel des Landes und Fördermittel für die Kommunen
- Zusammenführung der Informationen (z.B. Radwegebestand, Baulastträgerschaft, Netzlücken, Nutzungspotenziale, Unfallzahlen) zur Weiterentwicklung des LRVN im RIS.SH

Schlüsselmaßnahme: Einführung des landesweiten Runden Tisches Radverkehr zur Umsetzung der Radstrategie

Der Runde Tisch Radverkehr ist aus Sicht der Interviewten eine sehr erfolgreiche Maßnahme der Radstrategie. Die Kombination aus hoher Expertise, konstruktiver Arbeitsatmosphäre, fairem Miteinander und organisationsübergreifendem Austausch wurde besonders hervorgehoben. In bereits 16 Sitzungen, die abwechselnd vor Ort und digital durchgeführt wurden, habe sich ein erfolgreicher Modus Operandi etabliert.

Die einstimmige Empfehlung lautet, den Runden Tisch Radverkehr zu erhalten und fortzuführen, auch über den Zeitraum der Radstrategie 2030 hinaus.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung



- Beibehaltung des Runden Tisches Radverkehr als Format für strukturierten, gleichberechtigten Austausch
- Die ganzheitliche Perspektive, die Vernetzung, Transparenz und die kreativen Ansätze sind beizubehalten und auszubauen

Zielgruppenorientierte Radverkehrsförderung

Ziel der Maßnahme war es, besondere Zielgruppen in den Blick zu nehmen und darauf zugeschnitten umfassende Maßnahmen zu konzipieren. Damit hat die Maßnahme große Schnittmengen mit dem Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation. Dabei sollte auch die Vorbildfunktion des Landes für das Radfahren thematisiert werden (siehe auch Maßnahme „Vorbildfunktion durch die Landesregierung“, Seite 65). Da jährlich gesetzte Schwerpunkte bisher ausblieben, wird vorgeschlagen, die Maßnahme zu überarbeiten und neu zuzuschneiden.

Ein wichtiger zielgruppenorientierter Ansatz wurde bei der Entwicklung des LRVN beachtet. Das Netz für den Alltagsradverkehr im LRVN berücksichtigt vor allem Schulverkehre sowie Arbeits- und Ausbildungsverkehre.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Radverkehrspotentiale (Schulwege und Pendler) stärker bei der Priorisierung von Maßnahmen berücksichtigen
- Arbeitgeber bei der Attraktivierung von Radverkehr (Job-Bike-Angebote, Mobilitätsbudget, Auszeichnung fahrradfreundlicher Arbeitgeber) unterstützen
- Erstellung einer Gesamtstrategie, um das Radfahren für Schüler:innen sicherer und gleichzeitig attraktiver zu machen (neue Zielsetzung siehe Kapitel 2.1)

Evaluierung der Radstrategie

Die Evaluierung der Radstrategie hat zum ersten Mal 2022 und in zwei Fortschrittsberichten 2023 und 2024 stattgefunden. Mit der vorliegenden Evaluation wurde die grundsätzliche Zielrichtung überprüft und in weiten Teilen bestätigt. Die Anpassung der Ziele und Maßnahmen zeigt die Notwendigkeit, die Maßnahme fortzuführen.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Eine Fortsetzung der Fortschrittsberichte ist ab 2026 zu empfehlen
- Erfolge, Misserfolge und Anpassungsnotwendigkeiten sollten erneut in einem Beteiligungsprozess herausgearbeitet werden
- Erneute, umfassende Evaluierung 2030; Fortschreibung der Radstrategie bis 2040 (Fortschreibungsbedarf aus der Evaluierung abgeleitet)

Verfahren zur Prüfung von Handlungsempfehlungen

Ziel war die Erarbeitung eines Verfahrens zur Prüfung von Handlungsempfehlungen vor der Umsetzung. Geprüft werden sollte einerseits die Effektivität, also ob die Maßnahme geeignet ist, das übergeordnete Ziel zu erreichen. Andererseits sollte die Effizienz der Maßnahme geprüft werden, also ob die eingesetzten finanziellen Mittel zu einem größtmöglichen Nutzen für die Radfahrenden führen. Damit sollten Bedarfs-, Kosten- und Nutzenanalysen verbunden sein.

Abweichend von der in der Radstrategie formulierten Maßnahmen hat sich der Runde Tisch Radverkehr darauf verständigt auf aufwendige Analysen auf eine qualitative Bewertung von Maßnahmenwirkungen zu verzichten. Im Rahmen der ersten Evaluierung der Radstrategie sowie in den laufenden Terminen des Runden Tisches Radverkehr fanden laufend gemeinsame Abstimmungen zu den Wirkungen von Maßnahmen und Schwerpunktsetzungen statt.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Weiterführung der Abstimmung mit dem Runden Tisch Radverkehr zu den Wirkungen von Maßnahmen und laufende Definition prioritärer Maßnahmen (mit besonders starker Wirkung)
- Aufbau eines transparenten und einheitlichen Verfahrens zur Schwerpunktsetzung

Anpassung von Rechtsrahmen und Regelwerken

Die Anpassung des Rechtsrahmens und der Regelwerke zum Bau und Betrieb von Straßen und Radinfrastruktur liegt nur zum kleinen Teil in der Hand des Landes. Für die StVO ist der Bund zuständig. Hier hat das Land nur über die durchgeführten Informationsveranstaltungen zur StVO-Novelle und die aus der Novelle ableitbaren Erlasse (s. o.) wirken können.

Das MWVATT hat die bundesrechtlichen Vorgaben z. B. durch Erlasse (z. B. straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung, Radwegweisung, Fahrradstraßen und Piktogrammketten) konkretisiert, um eine einheitliche Anwendung im Land sicherzustellen.

Die Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist Aufgabe der Kreise, kreisfreien Städte und von Städten mit mehr als 20.000 Einwohnenden als untere Straßenverkehrsbehörden. Besonders bei kleineren Kommunen bleiben die neuen rechtlichen Möglichkeiten zur Radverkehrsförderung aber noch ungenutzt.

Darüber hinaus wurden in den Interviews zur Halbzeit-Evaluierung Prüfungen Probleme beim Radwegneubau (außerorts) angesprochen – im Fokus standen hier insbesondere die Themen Grunderwerb, naturschutzfachliche Auflagen sowie langwierige Planungsprozesse. Mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich vom 30.09.2024 wurden zur Beschleunigung des Radwegebaus Änderungen im Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) vorgenommen. Für den Bau straßenbegleitender Radwege bis zu einer Länge von 5 km an bestehenden Straßen muss keine UVP-Vorprüfung durchgeführt werden. Die Befreiung von der UVP führt bereits zu einer Vereinfachung, daraus kann ggf. zudem folgen, dass keine Planfeststellung erforderlich ist. Zudem kann in Schleswig-Holstein unter engen Vorgaben ein Planfeststellungsverfahren entbehrlich sein und stattdessen eine Plangenehmigung erteilt werden.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung



- Kurzfristig den Spielraum der StVO-Novelle für radverkehrsfreundliche Erlasse (z. B. Überarbeitung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Schulwegsicherung) nutzen und z. B. durch Fortbildungsangebote der RAD.SH vermitteln
- Entwicklung und Umsetzung von Strategien zur Verfahrensbeschleunigung für eine schnellere Realisierbarkeit von Maßnahmen z. B. bzgl. Vereinfachung naturschutzrechtlicher Belange
- Weiterhin aktive Mitgestaltung und Einbringung des MWVATT bei Gesetzesnovellen auf Bundesebene für progressive und radverkehrsfreundliche Änderungen

Personelle und finanzielle Ressourcen

Der bisherige personelle und finanzielle Ausbau für den Radverkehr besonders beim MWVATT und LBV.SH wurde in den Interviews als sehr positiv bewertet. Die erstmalige Benennung von Zuständigkeiten und Schaffung von Stellen für Ansprechpersonen wurden auch aus

organisatorischer Sicht herausgehoben. Auch RAD.SH als zentralem beratenden Organ für die Kommunen wurde in dem Kontext eine sehr hohe Relevanz bescheinigt.

Kritisiert wurde teilweise jedoch die Planungsunsicherheit, die sich durch nicht langfristig gesicherte Budgets (RAD.SH) und nicht dauerhaft gefestigte Stellenbesetzungen (MWVATT) ergeben würden. Um dem langfristigen Ansatz einer systematischen Radverkehrsförderung zu entsprechen, sollte das Land, wo immer möglich wie auch in den vergangenen Jahren die personellen und finanziellen Ressourcen im Radverkehr auf allen Ebenen halten und erhöhen.

Die personellen Ressourcen und das Fachwissen für den Radverkehr vor allem in kleinen Kommunen wurden im Rahmen der Interviews hingegen als nicht ausreichend beschrieben. Eine professionelle und proaktive Radverkehrsplanung sei damit nicht flächendeckend gewährleistet.

Auf regionaler Ebene werden hierfür seit 2025 hauptamtliche Radverkehrsplanerinnen und Radverkehrsplaner bei Kreisen über das Programm „Ab aufs Rad“ gefördert. Diese sollen die Planung und den Bau von Radinfrastruktur in der Baulast der Kreise koordinieren und die interkommunalen Planungen der kreisangehörigen Gemeinden mit ihrer Expertise unterstützen.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung







- Erhalt der aufgebauten Strukturen zur Umsetzung der Radstrategie und Koordinierung der Radverkehrsplanung in SH
- Verstetigung und Ausbau von Personalstellen und Finanzmitteln bei MWVATT, LBV.SH und RAD.SH
- Anwerben und Ausbilden von Fachkräften durch gezielte Kooperationen (z. B. Vortragsreihen, Praktika) mit Universitäten und Hochschulen im Land

3.2 Handlungsfeld 2: Infrastruktur

Eine leistungsfähige und sichere Radinfrastruktur ist die Grundlage für attraktives Radfahren im Alltag und in der Freizeit. Ziel dieses Handlungsfeldes ist der flächendeckende Ausbau eines durchgängigen, komfortablen und sicheren Radwegenetzes in Schleswig-Holstein. Dazu gehören die Schließung von Netzlücken, die Modernisierung bestehender Anlagen, die Umsetzung von einheitlichen Standards sowie die Schaffung hochwertiger Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern zur Förderung der Intermodalität.

Abbildung 29: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 2

Maßnahme in der Radstrategie	Wichtige Meilensteine	Umsetzungsstatus
Schlüsselmaßnahme: Qualität der Radinfrastruktur erfassen, durch landesweite Standards verbessern und sichern	Qualitätserfassung Radwege an Landesstraßen, an den touristischen D-Routen und Radfernwegen erfolgt; Qualitätsstandards in Abstimmung	 
Schlüsselmaßnahme: Programme mit Signal- und Breitenwirkung durchführen (u. a. Fahrradbügel)	Finanzielle Förderung von über 7.250 Fahrradbügeln und über 130 Self-Service-Stationen	
Schlüsselmaßnahme: Anpassung der Förderkulisse für Radverkehrsanlagen (u. a. Radschnellverbindungen, Mobilitätsstationen)	Förderkulisse "Ab aufs Rad" (seit 2022 aktiv): investive Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität touristischer Radwege, Ausbau von Radschnellverbindungen und Konzepte sind ergänzt; vorrangige Förderung von Strecken, die im LRVN sind; Binnenlandtourismus (investive und nicht-investive Projekte)	 
Aufwertung Fahrradparken	Finanzielle Förderung von Fahrradbügeln in einem Sonderprogramm; Ausbau Fahrradparken an Bahnhaltepunkten durch die NAH.SH	
Ausbau und Sanierung Radinfrastruktur	Pilotstrecken und Entwicklung von „Handlungsempfehlung - Sanierungsmaßnahmen an Radwegen mit Wurzeleinwuchs“; Sanierung von etwa 85 km jährlich an Bundes- und Landesstraßen von 2021 bis 2024	 
Förderung baulastträgerübergreifender Zusammenarbeit	Förderung interkommunaler Projekte über „Ab aufs Rad“ (z.B. Planung der Radroute Plus von der Landesgrenze HH bis nach Pinneberg oder den Radweg auf der alten Kreisbahntrasse Schlei); Förderung der Koordinierungsstelle Radtourismus bei der RAD.SH durch das Land	

Legende: siehe Abbildung 27, Seite 30

Die in der Radstrategie formulierten Schlüsselmaßnahmen wurden in großen Teilen mindestens begonnen oder bereits abgeschlossen. Auch die meisten enthaltenen „weiteren Maßnahmen/Aktivitäten“ wurden in den vergangenen Jahren bereits zumindest in Ansätzen in der Praxis erprobt. Insgesamt bewerten die Schlüsselakteure rückblickend, dass im Handlungsfeld 2 bereits wichtige Impulse gesetzt werden konnten, jedoch besonders auf baulicher Ebene angesichts des dichten Radverkehrsnetzes in Schleswig-Holstein die Sanierung als Daueraufgabe und große Herausforderung bleibt.

Als besonders wirkungstark wurde das Fahrradbügelprogramm geschildert, das schnell und unbürokratisch eine große Flächenwirkung im ganzen Land entfalten konnte. Es wurde von den Befragten in Kommunen und Kreisen als Blaupause für weitere Förderaktivitäten des Landes genannt. Ebenso wurde positiv hervorgehoben, dass durch den Prozess zur Erstellung des LRVN und der in Arbeit befindlichen zugehörigen Qualitätsstandards eine deutlich stärkere Verbindlichkeit für der Ausgestaltung des Radnetzes eingeführt worden ist. Diese strahlt auch auf andere Radverkehrsplanungen ab. Besonders hervorgehoben wurden die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Wurzelaufrüche. Der LBV.SH hat hierzu gemeinsam mit dem ADFC eine „Handlungsempfehlung für Sanierungsmaßnahmen an Radwegen mit Wurzeleinwuchs“ veröffentlicht, die kompakt Maßnahmen zur Schadensbehebung und -vermeidung benennt.

Schlüsselmaßnahme: Qualität der Radinfrastruktur erfassen, durch landesweite Standards verbessern und sichern

Eine Zustandserfassung der Radwege an Landesstraßen und für die 13 Radfernwege ist erfolgt. Auch an kommunalen Radwegen wurden und werden kreisweise Zustandserfassungen durchgeführt. Eine Identifikation und Priorisierung wichtiger Netzlücken im LRVN ist mit Hilfe des RIS.SH bereits erfolgt und wird weiterentwickelt.

Aktuell werden einheitliche Qualitätsstandards für das LRVN akteursübergreifend erstellt und final abgestimmt. Die Qualitätsstandards sind notwendig, um die Qualität des gesamten Radverkehrsnetzes in Schleswig-Holstein langfristig zu verbessern. In begründeten Ausnahmefällen (z.B. aufgrund von fehlenden Grundstücken, Baumbestand, weitere bauliche Beschränkungen) und auf kurzen Abschnitten sollte ein Abweichen von den Standards möglich sein, um z.B. wichtige Lückenschlüsse nicht zu verhindern.

Im Runden Tisch Radverkehr und in den Interviews wurde vielfach der Wunsch geäußert, eine fehlerverzeihende Radinfrastruktur stärker in den Qualitätsstandards zu verankern. Kernziel ist, dass individuelles Fehlverhalten nicht zu schweren Unfällen und Verletzungen führt. Diese erwünschte Eigenschaft der Radinfrastruktur soll zukünftig stärker baulich umgesetzt werden. Dies gilt sowohl für das LRVN als auch für kommunale Strecken. Eine einheitliche Definition von fehlerverzeihender Infrastruktur gibt es nicht. Um menschliche Fehler auszugleichen, sind zumeist unterschiedliche Infrastrukturmaßnahmen notwendig.



Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Zügige Verabschiedung und Einführung von Qualitätsstandards für das LRVN; Vereinbarung mit den Kommunen, die Qualitätsstandards für Radwege des LRVN in kommunaler Zuständigkeit ebenfalls anzuwenden
- Gemeinsame Erarbeitung von landesweit wichtigen Bausteinen fehlerverziehender Infrastruktur (ggf. im Rahmen einer fachübergreifenden Arbeitsgruppe); Kommunikation der Bausteine mit nachvollziehbaren Beispielen; z. B. Sicherheitsabstände (auch bei Schutzstreifen), Abgrenzungen zur Fahrbahn, Querungsstellen, Freihalten von Sichtdreiecken, angepasste Geschwindigkeiten, rutschfeste Oberflächen, Verzicht auf Kanten und Poller; Abgleich mit den Ergebnissen der Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit und Integration ggf. in eine Verkehrssicherheitsstrategie
- Vermittlung der Kernelemente fehlerverziehender Infrastrukturen auf eine breite Basis stellen vor allem über die RAD.SH und z. B. durch separate Handreichungen ergänzen

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

Die landesweite Förderung von Fahrradbügeln (ca. 7.500) und Self-Service-Stationen (ca. 140) war nach Eindruck der Mitglieder des Runden Tisches Radverkehr und auch der Kommunen eine der erfolgreichen Maßnahmen, die im Rahmen der Radstrategie umgesetzt worden ist. Es konnte schnell eine große Flächenwirkung erreicht werden.

Hervorgehoben wurden besonders die Niederschwelligkeit und Geschwindigkeit der Antragsstellung bei den zwei vergangenen Programmen. Die Fortsetzung dieses erfolgreichen Ansatzes wird deswegen empfohlen.

Eine Kombination mit anderen Schwerpunkten ist sinnvoll, z. B. der Stärkung des Radfahrens im Ausbildungs- und Schulverkehr. Sinnvoll wäre also ein niederschwelliges Programm für das sichere Abstellen von Rädern an Schulen, Hochschulen und anderen Ausbildungsstätten mit einer konkreten Zielzahl zu ertüchtigender Radabstellanlagen.



Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Auflage von mehrjährigen wechselnden Programmen mit Außenwirkung und Breitenwirkung zu mehrjährigen Schwerpunktthemen
- Mögliche Themen: qualitativer und quantitativer Ausbau des Fahrradparkens an Schulen, Hochschulen und anderen Ausbildungsstätten; sichere Querungshilfen an Ortseingängen; Radwegüberfahrten an Einmündungen
- Zuschnitt der Programme auf überschaubare Themen (relevant für viele Kommunen)

Schlüsselmaßnahme: Anpassung der Förderkulisse für Radverkehrsanlagen

Ziel der Maßnahme ist die Vereinfachung der Förderkulisse und die zielgerichtetere Unterstützung von Kreisen und Gemeinden zum Bau und Betrieb hochwertiger Radinfrastruktur.

Mit der Einführung der Radstrategie wurde das Förderprogramm "Ab aufs Rad" ins Leben gerufen, mit dem das Land konkret investive und nicht-investive Vorhaben in verschiedenen Bereichen des Radverkehrs fördert. Die Fördergegenstände wurden nach ersten Erfahrungen, aber auch um aktuellen Entwicklungen (z. B. Fertigstellung des LRVN) gerecht zu werden, angepasst. Auch die Förderung von Radfernwegen oder Radwegweisungen wurden integriert, sodass auch der Radtourismus konkret mitgedacht wurde.

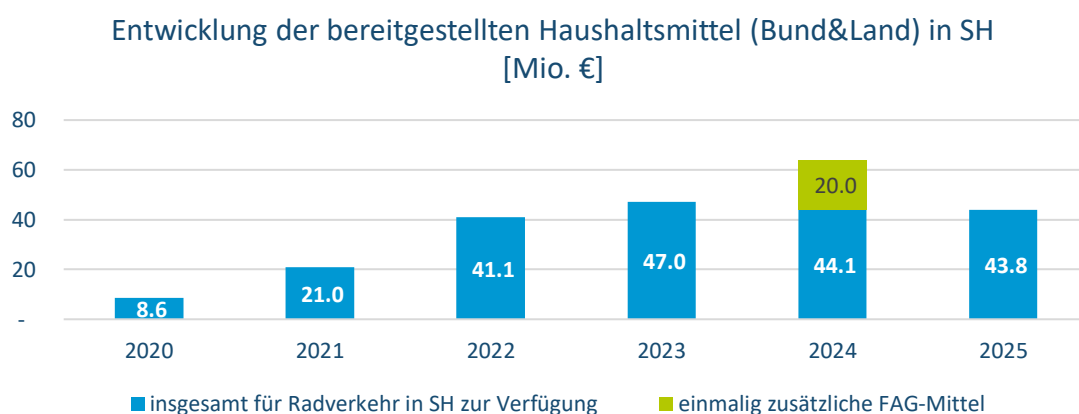
Die vom Land und vom Bund bereitgestellten Haushaltsmittel in Schleswig-Holstein haben sich in den vergangenen Jahren seit Einführung der Radstrategie mehr als verfünffacht (siehe Abbildung 30). Im Jahr 2024 kamen einmalig zusätzliche FAG-Mittel hinzu, die die Kommunen in Radverkehrsprojekte investieren konnten.

Die Intensivierung der Beratungsleistung und Unterstützung bei der Antragstellung vor allem durch die RAD.SH wurde im Runden Tisch Radverkehr positiv hervorgehoben, ebenso die vereinfachte Mittelvergabe für Radverkehrsprojekte bei den FAG-Mitteln im Jahr 2024.

Kritik wurde an der Teilfinanzierung durch Kommunen bei Lückenschlüssen von Radwegen entlang von Landesstraßen geäußert. Mit Hinweis auf andere Bundesländer wurde eine Entlastung der Kommunen von diesen finanziellen Aufwänden gefordert. Das MWVATT beabsichtigt derzeit, die bestehende Regelung anzupassen, sodass die Kosten für die Durchführung von Lückenschlussmaßnahmen an Landesstraßen künftig vollständig vom Land übernommen werden, sofern die betroffenen Gemeinden die Umsetzung übernehmen.

Insgesamt gab es von den Interviewpartner:innen eine gute Rückmeldung zu den bisherigen niederschweligen Förderinstrumenten. Dies sollte – den richtigen rechtlichen Rahmen vorausgesetzt – wiederholt und verstetigt werden, um den Radverkehr dauerhaft weiterzuentwickeln. Die Anzahl und Komplexität der Förderprogramme sollten im Blick behalten werden, um einen möglichst einfachen Zugang zu den Fördermitteln zu gewährleisten.

Abbildung 30: Entwicklung der bereitgestellten Haushaltsmittel (Bund und Land) für den Radverkehr in Schleswig-Holstein



Quelle: eigene Darstellung nach Daten MWVATT



Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Niedrigschwellige Förderung für kleine bauliche Maßnahmen, Mikroprojekte, Abstellanlagen mit geringem bürokratischem Aufwand anbieten
- Förderung der Sanierung von Radwegen unterhalb der in den Qualitätsstandards definierten Breiten möglich machen, wenn diese nach der „Handlungsempfehlung für Sanierungsmaßnahmen an Radwegen mit Wurzeleinwuchs“ hergestellt werden
- Lücken im LRVN an Radwegen an Landesstraßen sollen prioritär durch den LBV.SH, hilfsweise durch Kommunen geschlossen werden. Dazu sollen einheitliche Mustervereinbarungen zwischen LBV.SH und Kommunen vorgesehen werden, die eine 100%ige Kostenübernahme für Planung und Umsetzung durch das Land vorsehen.

Aufwertung Fahrradparken

Das Fahrradparken ist als ein zentraler Baustein des Radverkehrs identifiziert und bereits durch mehrere Projekte verbessert worden. Dazu gehört die Unterstützung des Landes bei der Verbesserung des Fahrradparkens am Wohnort und an Verkehrszielen durch finanzielle Förderung. Das Fahrradbügelprogramm führte zur Aufstellung von 7.500 Fahrradbügeln im ganzen Land (vgl. Schlüsselmaßnahme: Programme mit Signal- und Breitenwirkung durchführen). Ebenso wurden mit dem Ausbau der Radabstellanlagen an Bahnhaltungen (Bike + Ride) unter Federführung der NAH.SH die Verknüpfung von ÖV und Radverkehr verbessert. Im Runden Tisch Radverkehr wurde ein zukünftiger Schwerpunkt-Ausbau des Fahrradparkens an Schulen vorgeschlagen, um den Schulverkehr mit dem Fahrrad weiter zu stärken.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Weiterer Ausbau des Fahrradparkens durch Verstetigung der Mittel aus dem „Stadt und Land-Programm“ des Bundes. Berücksichtigung auch von Lastenrädern
- Schwerpunktsetzung auf den Ausbau an Schulen und ÖPNV-Haltestellen, um eine möglichst breite Wirkung zu erzielen
- Ggf. Einbezug in die LRVN-Standards, um landesweit einheitliche Standards zu haben

Ausbau und Sanierung Radinfrastruktur

Durch das bereits recht umfangreiche Radverkehrsnetz in Schleswig-Holstein stand in den vergangenen Jahren die Sanierung von Radwegen im Fokus. Allein 2024 wurden über 80 km Radwege an Landesstraßen durch das Land Schleswig-Holstein erneuert. Mit der Arbeitsgruppe Wurzelaufbrüche wurden effiziente Methoden evaluiert und Erfahrungen zusammengetragen, um Wurzeleinwüchse auf Bestandsradwegen zu verhindern. Auch die Kommunen leisteten ihren Teil mit der Sanierung der eigenen Infrastruktur und haben die Möglichkeit der Förderung von Sanierungen positiv hervorgehoben. Ebenfalls positiv wurde der Start der Datenerfassung und

Auswertung im RIS.SH hervorgehoben, wodurch erstmalig eine gute Datenbasis für die Priorisierung der Sanierung entstehe.

Um das gesamte LRVN in absehbarer Zeit zu sanieren, auszubauen und identifizierte Lücken zu schließen, müssten alle Baulastträger jedes Jahr mehrere 100 km in Angriff nehmen. Abgesehen von den bereits erwähnten Hinderungsgründen wie fehlender Grunderwerb und hohe Naturschutzaufgaben, würde es Land und Kommunen finanziell und personell überfordern. Daher wird ein schrittweises Vorgehen empfohlen.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Fokus auf einen zügigen Ausbau von priorisierten Radverbindungen des LRVN legen, um dort die Qualität zu erhöhen und Lücken zügig zu schließen
- Gezielte Anpassung des LRVN durch Umlegung von Routen auf bereits vorhandene oder gut auszubauende (z.B. Wirtschafts-) Wege
- Förderung von Sanierungsvorhaben von Kommunen und Kreisen im LRVN (punktuelle Unterschreitungen der Qualitätsstandards, wenn begründet, zulassen)
- Vereinfachung von naturschutzfachrechtlichen Prüfungen zur Beschleunigung des Ausbaus (vgl. Maßnahme Anpassung von Rechtsrahmen und Regelwerken im Handlungsfeld 1)

Förderung baulastträgerübergreifender Zusammenarbeit

Ziel der Maßnahme ist die Stärkung der baulastträgerübergreifenden Zusammenarbeit. Planung und Umsetzung sollten z. B. auch bei unterschiedlichen Baulastträgern in eine Hand gelegt werden können. Dieser Ansatz ist bisher noch nicht flächendeckend weiterverfolgt worden.

Gleichzeitig gibt es aber mit der Entwicklung von hochwertigen Radfernwegen (Qualitätsrouten im Raddtourismus) und der Umsetzung des LRVN vielversprechende Versuche, diese Kooperationen zu erproben und zu verfestigen. Die genaue Ausgestaltung dieser Zusammenarbeit ist jeweils projektbezogen zu diskutieren. Als gutes Beispiel gilt die Zusammenarbeit beim Ausbau des Ochsenweges als Qualitätsroute.

Interkommunale Projekte werden über die Förderrichtlinie „Ab aufs Rad“ gefördert. Hierüber können auch nicht-investive Maßnahmen wie beispielsweise die gemeinsame Beauftragung eines Planungsbüros gefördert werden. Auch durch die länderseitige Förderung der Koordinierungsstelle Raddtourismus bei der RAD.SH wird ein wichtiger Beitrag zur baulastträgerübergreifenden Zusammenarbeit geleistet.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Entwicklung von übertragbaren Kooperationsformaten, z. B. mit Musterverträgen, Ablaufplänen und Zusammenstellung erfolgreicher Kooperationsbeispiele
- Beauftragung von Projektagenturen wie Kiel-Region oder Regionalentwickler mit der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen bei Vorhandensein mehrerer Baulastträger

3.3 Handlungsfeld 3: Radtourismus

Der Fahrradtourismus bietet großes Potenzial für nachhaltige Mobilität und regionale Wertschöpfung. Ziel dieses Handlungsfeldes ist es, Schleswig-Holstein als attraktives Reiseziel für Radtouristen zu positionieren. Dafür sollen touristische Radrouten ausgebaut, die Infrastruktur entlang dieser Strecken verbessert und die Angebote besser vermarktet und vernetzt werden – sowohl digital als auch vor Ort.

Abbildung 31: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 3

Maßnahme in der Radstrategie	Wichtige Meilensteine	Umsetzungsstatus
<p>Schlüsselmaßnahme:</p> <p>Radfernwege zu Qualitätsradrouten entwickeln (Qualitätsstandards, Bestandsanalyse, Ausbau)</p>	<p>Alle 13 Fernwege wurden befahren, Mängelsteckbriefe an die Straßenbausträger übergeben; Auswahl 2021 einer zu entwickelnden Qualitätsroute (Ochsenweg) und erste bauliche Maßnahmen (2022); Aufbau eines Partnernetzwerkes</p> <p>Veröffentlichung der „Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein“ (2021); Aufbau digitales touristisches Radnetz</p>	
<p>Schlüsselmaßnahme:</p> <p>Koordinierungsstelle Radtourismus einrichten (zentrale Steuerung, übergreifende Zusammenarbeit)</p>	<p>Koordinierungsstelle Radtourismus wurde 2023 mit befristeter Förderung bei RAD.SH eingerichtet</p>	
<p>Schlüsselmaßnahme:</p> <p>Förderprogramm zur Entwicklung radtouristischer Angebote aufstellen (Service, Entwicklung Radreiseregionen)</p>	<p>Berücksichtigung des touristischen Radverkehrs in der Richtlinie "Ab aufs Rad" erfolgt; Förderung Binnenlandtourismus 2025; Förderung von 2 Radreiseregionen</p>	 
<p>Entwicklung eines Leitfadens zur Förderkulisse für den Radtourismus</p>	<p>RAD.SH berät zu zahlreichen Fördermöglichkeiten im Radverkehr - auch touristischen Radverkehr</p>	
<p>Optimierung und Qualitätssicherung der landesweiten Radwegweisung</p>	<p>Neuer Radverkehrswegweisungserlass Schleswig-Holstein</p>	
<p>Weiterentwicklung und Intensivierung eines übergreifenden Marketings für das „Radtourismusland Der Echte Norden“</p>	<p>Radverkehr im Themenmarketing der TA.SH enthalten; Verstetigung des Themas Radtourismus bei der TA.SH durch unterschiedliche Angebote (Dachmarke „echt nordiSH“)</p>	

Legende: siehe Abbildung 27, Seite 30

Die in der Radstrategie formulierten Schlüsselmaßnahmen wurden in großen Teilen bereits abgeschlossen oder werden als Daueraufgabe weiterverfolgt. Die Entwicklung des ersten Radfernweges zu einer Qualitätsroute hat gezeigt, dass die angestrebten Zeiträume der Radstrategie nur schwer einzuhalten waren, aber auch bei dieser Schlüsselmaßnahme gibt es wichtige Fortschritte. Auch von den meisten enthaltenen „weiteren Maßnahmen/Aktivitäten“ wurden in den vergangenen Jahren bereits einzelne Komponenten umgesetzt.

Insgesamt bewerten die Schlüsselakteure rückblickend, dass im Handlungsfeld Tourismus bereits sehr viel passiert sei und das Handlungsfeld einen wesentlichen Anteil an dem bisherigen Erfolg der Radstrategie habe. Die Radstrategie habe dem Radtourismus im Land wichtige Impulse gegeben.

Ebenso wurde positiv hervorgehoben, dass durch die Erstellung der Radstrategie eine stärkere Vernetzung und erstmals eine klare strategische Ausrichtung des Radtourismus auf Landesebene geschaffen worden ist. Dies zeigt sich zum Beispiel in der Radwerkstatt Tourismus oder der Einrichtung der Koordinierungsstelle Radtourismus.

Die in der Radstrategie formulierten Schlüsselmaßnahmen wurden in weiten Teilen bereits erfolgreich umgesetzt oder befinden sich in kontinuierlicher Bearbeitung als dauerhafte Aufgaben. Auch zahlreiche der unter „weitere Maßnahmen/Aktivitäten“ aufgeführten Punkte wurden in den vergangenen Jahren zumindest in Teilen realisiert und tragen bereits sichtbar zur Entwicklung des Radtourismus bei.

In der Rückschau bewerten die zentralen Akteure auf allen Ebenen das Handlungsfeld Tourismus als besonders dynamisch und wirkungsvoll. Es wird übereinstimmend festgestellt, dass hier bereits erhebliche Fortschritte erzielt wurden, die maßgeblich zum bisherigen Erfolg der Radstrategie beigetragen haben.

Besonders hervorgehoben wird immer wieder die gezielte Förderung der Infrastruktur, die systematische Befahrung und Bewertung der Radfernwege sowie die Entwicklung und Etablierung von Qualitätsstandards für den Radtourismus. Diese Maßnahmen gelten als besonders wirkungsvoll und nachhaltig.

Die Radstrategie hat nicht nur eine strategische Ausrichtung des Radtourismus auf Landesebene ermöglicht und erstmals eine substanzielle finanzielle Ausstattung bereitgestellt, sondern auch die Vernetzung relevanter Akteure deutlich gestärkt. Die verbesserte Koordination und Zusammenarbeit gelten als zentrale Erfolgsfaktoren. Dies ist unter anderem auch auf die Radwerkstatt Tourismus sowie die Einrichtung der Koordinierungsstelle Radtourismus zurückzuführen. Beide haben sich als wichtige Impulsgeber und Plattformen für Austausch, Innovation und Qualitätssicherung etabliert.

Schlüsselmaßnahme: Radfernwege zu Qualitätsradrouten entwickeln (Qualitätsstandards, Bestandsanalyse, Ausbau)

Im Rahmen der strategischen Weiterentwicklung des Radtourismus in Schleswig-Holstein wurden alle 13 Radfernwege systematisch befahren und analysiert. Dabei entstanden detaillierte Mängelsteckbriefe, die den jeweiligen Baulastträgern zur Verfügung gestellt wurden, um gezielte Verbesserungsmaßnahmen zu ermöglichen.

Der Ochsenweg wurde 2021 im Rahmen eines Wettbewerbs als erste Route definiert, die zu einer Qualitätsroute entwickelt werden soll. Bereits im Folgejahr 2022 konnten hier erste bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur umgesetzt werden.

Parallel dazu wurde ein Partnernetzwerk (Radwerkstatt Tourismus) aufgebaut, das Landesverwaltung, Tourismuswirtschaft und kommunale Praxis eng verzahnt, um die Qualitätsentwicklung gemeinschaftlich voranzutreiben. Ein Meilenstein war die Veröffentlichung der „Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein“ im Jahr 2021. Diese Standards definieren klare Anforderungen an Radwegeinfrastruktur, Wegweisung sowie begleitende Infrastruktur und dienen als Checkliste und Orientierungshilfe für Kommunen, Tourismusorganisationen und Infrastrukturträger.

Zudem wurde ein digitales touristisches Radnetz aufgebaut, um einen einheitlichen Datensatz für die touristischen Routen anzulegen und diese pflegen zu können.

Um Radfernwege als Qualitätsradrouten zertifizieren zu können, braucht es umfassende Maßnahmen in unterschiedlichen Bereichen: Ausbau der Infrastrukturen, Wegweisung, Routenführung, Angebots- und Produktentwicklung, Marketing. Hierzu sind klare und verlässliche Strukturen notwendig, die die Entwicklungen in die Hand nehmen.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung



- Gemeinsame Auswahl der nächsten Radfernwege, die sich zur Entwicklung von Qualitätsrouten eignen, mit allen Akteuren
- Aufbau von Geschäftsstellen zur weiteren Qualifizierung der Radfernwege, gemeinsame Angebots- und Produktentwicklung (Vorbild: Projektmanagement Ochsenweg c/o Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e.V.)
- Gesamtkoordination aller Radfernwege; zentrale Steuerung durch die Koordinierungsstelle Radtourismus

Schlüsselmaßnahme: Koordinierungsstelle Radtourismus einrichten (zentrale Steuerung, übergreifende Zusammenarbeit)

Seit Februar 2023 ist bei RAD.SH die Koordinierungsstelle Radtourismus angesiedelt. Sie steht den radtouristischen Akteuren beratend zur Seite und unterstützt bei allen Fragen rund um die Infrastruktur der touristischen Radwege. Ein zentraler Bestandteil der Arbeit ist der vierteljährlich stattfindende Arbeitskreis Tourismus, der als Plattform für fachlichen Austausch und Impulse dient. Darüber hinaus übernimmt die Koordinatorin die laufende Pflege der Radfernwegedaten im digitalen touristischen Radnetz und sorgt so für eine aktuelle und verlässliche Datenbasis. Der Wert der Koordinierungsstelle wurde in den Interviews deutlich, sie sollte dauerhaft eingerichtet und finanziell gesichert werden.



Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Koordinierungsstelle Radtourismus dauerhaft fortführen und stärken (weitere Angebote zum Austausch und der Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure (Kommunen, LTO, TMO))

Schlüsselmaßnahme: Förderprogramm zur Entwicklung radtouristischer Angebote aufstellen (Service, Entwicklung Radreiseregionen)

Es wurden gezielte Förderinstrumente geschaffen, um die Entwicklung radtouristischer Angebote systematisch voranzutreiben. Mit der Aufnahme des touristischen Radverkehrs in die Förderrichtlinie „Ab aufs Rad“ können nun auch Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung und Infrastrukturentwicklung entlang touristischer Routen finanziell unterstützt werden.

Ein bedeutender Meilenstein war außerdem der Wettbewerb zur Entwicklung von zwei Radreiseregionen. Für jede Region stellt das Land 200.000 Euro zur Verfügung, um die erarbeiteten Maßnahmen in die Praxis zu bringen.

Darüber hinaus wurde im Rahmen des Landesprogramms Wirtschaft 2021–2027 ein weiterer Förderansatz etabliert. Dieser unterstützt sowohl nicht-investive als auch investive Vorhaben, die zur nachhaltigen und integrierten Entwicklung des Tourismus in strukturschwachen Regionen beitragen – mit besonderem Fokus auf die Stärkung des Binnenlandtourismus.

Die Ergebnisse sind sichtbar und spürbar: hochwertige Wege, bessere Beschilderung und attraktive Rastmöglichkeiten laden zum Radreisen ein. Nun gilt es, diesen Fortschritt auch kommunikativ zu begleiten. Gezieltes Marketing und eine stärkere Öffentlichkeitsarbeit sind entscheidend, um die Bekanntheit der Angebote zu steigern und neue Zielgruppen zu erreichen. Aktuell werden allerdings nur ausgewählte nicht-investive-Maßnahmen über die Förderrichtlinie „Ab aufs Rad“ gefördert (insbesondere Radkampagnen und -aktionen mit landesweiter Ausstrahlung; Akteurs- oder baulastträgerübergreifende Maßnahmen zur nachhaltigen Qualitäts- und Angebotsentwicklung im Radverkehr). Die maximale Förderung für nicht-investive Maßnahmen liegt hier bei 50.000 Euro. Durch die Deckelung der Fördersumme gibt es speziell im Bereich Kooperation und Kommunikation von Projekten wie z. B. zur Entwicklung weiterer Qualitätsrouten und Radreiseregionen eine Förderlücke.



Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Fördermöglichkeiten für nicht-investive Maßnahmen im Radtourismus schaffen (Angebots- und Produktentwicklung, Radreiseregionen, Qualitätsrouten, Kooperation und Kommunikation)

Entwicklung eines Leitfadens zur Förderkulisse für den Radtourismus

Zwar wurde zunächst die Entwicklung eines Leitfadens zur Förderkulisse im Radtourismus angedacht, jedoch bewusst darauf verzichtet, da das Thema Fördermittel hochdynamisch ist und eine dauerhafte Aktualität in einem statischen Dokument nicht gewährleistet werden kann. Stattdessen setzt das Land auf flexible und praxisnahe Beratung: Die bei RAD.SH angesiedelte Fördermittelberatung informiert regelmäßig über aktuelle Fördermöglichkeiten – auch im Bereich des touristischen Radverkehrs – und steht Kommunen sowie Tourismusorganisationen beratend zur Seite. Ergänzend dazu hat das MWVATT ein Infoblatt zur Bundesförderung „Ausbau und Erweiterung Radnetz Deutschland“ veröffentlicht, das einen kompakten Überblick über die wichtigsten Förderinhalte und Voraussetzungen bietet.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Keinen Leitfaden erstellen, Aktualität kann nicht gewährleistet werden
- Stattdessen gute und übersichtliche Webseite mit einem Überblick über die Fördermöglichkeiten und mit dem Hinweis auf Beratung durch die RAD.SH ausbauen und aktuell halten → Beispiel <https://www.foerderfinder.nrw.de/>
- Wichtige Fördermittelberatung bei der RAD.SH fortführen

Optimierung und Qualitätssicherung der landesweiten Radwegweisung

Ziel dieser Maßnahme ist es, die Beschilderung von Radwegen in Schleswig-Holstein nicht nur funktional, sondern auch visuell und nutzerorientiert weiterzuentwickeln und zu vereinheitlichen. Der neue Erlass zur Radverkehrswegweisung, veröffentlicht im Mai 2023, ersetzt die bisherigen Regelungen. Er berücksichtigt aktuelle Anforderungen, insbesondere durch die gestiegene Nutzung von Pedelecs und digitalen Navigationshilfen. Wichtige Neuerungen sind: eine Anpassung der Schildergrößen an Empfehlungen der FGSV und eine Standardisierung der Beschilderung für Radfernwege, Kreisradwegenetze und regionale Routen.

Zur praktischen Unterstützung wurde im August 2025 das Handbuch zur Radwegweisung veröffentlicht. Es enthält konkrete Hinweise, Skizzen und Beispiele für die Umsetzung vor Ort und richtet sich an Kommunen, Planungsbüros und Tourismusakteure. Das Handbuch basiert auf dem Erlass und dient der einheitlichen Anwendung in der Praxis.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Kontinuierliche Erfassung und Vereinheitlichung der Wegweisung auf Basis des neuen Erlasses

Weiterentwicklung und Intensivierung eines übergreifenden Marketings für das „Radtourismusland Der Echte Norden“

Mit dem kontinuierlichen Ausbau der Radinfrastruktur in Schleswig-Holstein rückt nun die kommunikative Begleitung und Vermarktung stärker in den Fokus. Ziel ist es, das Land als „Radtourismusland Der Echte Norden“ überregional sichtbar zu machen und die vielfältigen Angebote gezielt zu bewerben.

Die Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (TA.SH) hat den Radverkehr fest im Themenmarketing verankert. Unter der Dachmarke „echtnordiSH“ wird der Radtourismus als eigenständige Themenlinie geführt und kontinuierlich weiterentwickelt. Die Verstetigung des Themas zeigt sich in zahlreichen Maßnahmen: Dazu zählen das Radbooklet, die Social-Media-Radwoche, die Präsentation auf Tourismusbörsen sowie die Radkarte in englischer und dänischer Sprache.

Ein weiterer Schritt war die erstmalige Präsenz auf der ADFC-Fahrradmesse, die mit einem gebrandeten Cargo-Bike und aktualisierter Radkampagne unter „echtnordiSH“ begleitet wurde. Diese Aktivitäten tragen dazu bei, die Bekanntheit des Radtourismusangebots zu steigern und Schleswig-Holstein als attraktives Reiseziel für Radurlauber zu positionieren.


Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung






- Zielgruppenorientiertes Kampagnenmarketing für fahrradaffine Gruppen wie z. B. Familien, Genussradler:innen, sportlich Aktive, internationale Gäste
- Teilnahme an Fach- und Publikumsmessen sowie an regionalen Veranstaltungen
- Ausbau der Online-Kommunikation u. a. durch Social-Media-Kampagnen, Kooperationen mit Influencer:innen und Erlebnisberichte

3.4 Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten

Ein modernes Mobilitätssystem lebt von der intelligenten Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel. Ziel dieses Handlungsfeldes ist es, das Fahrrad als integralen Bestandteil multimodaler Mobilitätsketten zu etablieren. Dazu sollen Umstiege zwischen Fahrrad, Bahn, Bus und Sharing-Angeboten erleichtert, Schnittstellen ausgebaut und die Mitnahme sowie das Abstellen von Fahrrädern komfortabler gestaltet werden.

Abbildung 32: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 4

Maßnahme in der Radstrategie	Wichtige Meilensteine	Umsetzungsstatus
Schlüsselmaßnahme: ÖPNV-Knoten zu Mobilitätsstationen ausbauen	Gründung des "mobiliteam by NAH.SH" (3 Personen); 40 Kommunen haben bereits für das Modulsystem für Bike+Ride-Anlagen umgesetzt/angefragt	

Maßnahme in der Radstrategie	Wichtige Meilensteine	Umsetzungsstatus
Schlüsselmaßnahme: Sicherstellung der Anbindung von ÖPNV-Stationen ("letzte Meile")	2022: vom MWVATT einberufene "Arbeitsgruppe Multimodalität" befasst sich mit der Anbindung von ÖV-Stationen	
Schlüsselmaßnahme: Förderung innovativer Angebote zur Multimodalität	Modellprojekt „SMILE24“ 2023 für 3 Jahre gestartet (NAH.SH, Kreis Rendsburg-Eckernförde und Kreis Schleswig-Flensburg), Verlängerung bis 2026 beschlossen	
Erweiterung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV	Austausch in der "Arbeitsgruppe Multimodalität" erfolgt: großflächige Radmitnahme aus mehreren Gründen nicht umsetzbar	
Weiterentwicklung und Systematisierung von Fahrradverleih und Bike-Sharing an ÖPNV-Stationen	SprottenFlotte an den Standorten Kiel, Rendsburg, Eckernförde, Preetz und Plön; 50 neue Bike-Sharing-Stationen im Rahmen von „SMILE24“	
Weiterführung der parallelen B+R-Förderprogramme von NAH.SH und LBV.SH (via Sonderprogramm „Stadt und Land“) mit Erweiterung auf Bushaltestellen	Ausstattung von Bahnhöfen und Bushaltestellen mit Fahrradabstellanlagen	

Legende: siehe Abbildung 27, Seite 30

Die in der Radstrategie formulierten Maßnahmen im Handlungsfeld Multimodalität wurden bereits in Teilen begonnen und befinden sich teilweise in laufender Umsetzung als Daueraufgaben. Ein vollständiger Abschluss aller Maßnahmen steht noch aus. Dennoch konnten bereits wichtige Impulse gesetzt und erste Erfolge erzielt werden. Das Thema der Fahrradmitnahme im ÖV wurde in einer „Arbeitsgruppe Multimodalität“ thematisiert und gemeinsam erst einmal hintenangestellt.

Ein bedeutender Meilenstein war die Gründung des mobilteam by NAH.SH. Mit einem modularen Baukastensystem bietet das mobilteam praxisnahe Werkzeuge, Beratungsangebote und Qualifizierungen, um kommunale Mobilitätsstationen individuell und bedarfsgerecht zu gestalten. So konnten bereits zahlreiche Mobilitätsstationen realisiert werden. Diese Maßnahmen tragen zur besseren Verknüpfung von Verkehrsarten bei und stärken die Attraktivität multimodaler Angebote.

Ein Beispiel für die Förderung innovativer Mobilitätslösungen ist das Modellprojekt SMILE24 in der Schlei-Region, das neue Ansätze zur Multimodalität erprobt und wertvolle Erkenntnisse für die landesweite Umsetzung liefert.

Schlüsselmaßnahme: ÖPNV-Knoten zu Mobilitätsstationen ausbauen

Eine zentrale Maßnahme zur Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr ist der Ausbau von ÖPNV-Knoten zu modernen Mobilitätsstationen. Sie verbinden die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander und ermöglichen komfortable Umstiege.

Ein wichtiger Schritt war die Gründung des „mobilteam by NAH.SH“, das Kommunen bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen unterstützt. Das Team besteht aus drei Expertinnen und begleitet Modellprojekte vor Ort. Parallel dazu bietet NAH.SH ein Weiterbildungsangebot zum kommunalen Mobilitätsmanagement, um Fachwissen in den Kommunen zu stärken und die Umsetzung vor Ort zu unterstützen.

Es wurden bereits vielfältige Mobilitätsstationen z. B. in Form von Bike+Ride oder auch beim Neubau von Haltepunkten (z. B. Lübeck-Moisling) umgesetzt. Aktuell ist der Ausbau von der Aktivität der Kommunen abhängig. Diese müssen aktiv auf die NAH.SH zugehen, eine wie in der Radstrategie formulierte Bedarfsanalyse wurde bisher nicht durchgeführt. Dabei ist diese besonders relevant, um langfristig alle Haltestellen, an denen die Kombination von Radverkehr und öffentlichem Verkehr sinnvoll ist, mit ausreichend Abstellanlagen auszustatten.

Um eine landesweite, möglichst flächendeckende Entwicklung mit einheitlichem Layout zu erreichen, ist eine proaktive Herangehensweise mit einer vorgelagerten Analyse wichtiger Stationen sinnvoll. Dies würde den Ausbau weiter beschleunigen.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung



- Stationsprogramm NAH.SH weiterführen ergänzend zu der Förderung über das Sonderprogramm „Stadt und Land“
- Erstellung eines landesweiten Mobilitätsstationen-Konzeptes in Zusammenarbeit mit der NAH.SH (Bedarfsanalyse; Integration einer Erreichbarkeitsanalyse von Bushaltestellen entlang wichtiger Linien mit Verbindungsfunktion) mit anschließenden Feinkonzepten auf Kreisebene (Integration in eine Neuaufstellung des LNVP ab 2031 ist zu prüfen)
- Systematischer Ausbau der Mobilitätsstationen

Schlüsselmaßnahme: Sicherstellung der Anbindung von ÖPNV-Stationen ("letzte Meile")

Die Anbindung von ÖPNV-Stationen auf der „letzten Meile“ ist ein zentraler Baustein für die erfolgreiche Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr. Um dieses Thema systematisch zu bearbeiten, wurde die Arbeitsgruppe Multimodalität ins Leben gerufen. Sie begleitet die strategische Weiterentwicklung und sorgt für eine stärkere Integration multimodaler Mobilitätsangebote.

Im Rahmen der Beratung durch die NAH.SH wird die „letzte Meile“ zunehmend in den Fokus genommen. Dabei zeigt sich: Die Lage und Erreichbarkeit von Bike+Ride-Anlagen und Mobilitätsstationen beeinflussen deren Nutzung maßgeblich. Eine gute Anbindung an Ortskerne und Siedlungsbereiche über sicher und komfortabel ausgebaute Radverkehrsanlagen sowie eine klare Wegweisung steigern die Akzeptanz des Fahrrads als Zubringer zum ÖPNV.

Aktuell fehlt jedoch eine systematische Betrachtung der Haltestellenumfelder. Diese sollte zeitnah erfolgen, um die Qualität und Nutzbarkeit auch bereits realisierter Mobilitätsstationen weiter zu verbessern. Nur durch eine ganzheitliche Planung lässt sich das volle Potenzial multimodaler Mobilität ausschöpfen.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung



- Bewertung der bestehenden Infrastrukturen für den Radverkehr im Umfeld der bereits hergestellten Mobilitätsstationen; Verbesserung der Situation, z.B. durch Infrastrukturmaßnahmen
- Übertragung der Ergebnisse für Mobilitätsstationen/B+R-Anlagen, die zukünftig gebaut werden
- Berücksichtigung dieser Maßnahmen in Förderprogramm integrieren (Maßnahmen zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes sind bereits Förderbestandteil; Integration von Maßnahmen an Radinfrastrukturen wird empfohlen)

Schlüsselmaßnahme: Förderung innovativer Angebote zur Multimodalität

Neben bereits erprobten Bausteinen zur Gestaltung und Bereitstellung innovativer Angebote zur Multimodalität besteht weiterhin großer Raum für neue Ideen und Konzepte, insbesondere im Zusammenspiel von Radverkehr und ÖPNV.

Das Land zeigt deutliches Interesse an innovativen Ansätzen zur Multimodalität und unterstützt vielversprechende Modellprojekte sowohl organisatorisch als auch finanziell. Dazu zählen auch die Initiierung und Begleitung von Wettbewerben sowie die Förderung von Forschungsvorhaben, die neue Impulse für die Mobilitätsentwicklung liefern können.

Ein Beispiel für die Umsetzung innovativer Mobilitätslösungen ist das Modellprojekt SMILE24 in der Schlei-Region. Ziel ist es, den Menschen im ländlichen Raum eine rund um die Uhr verfügbare, klimafreundliche Mobilität zu ermöglichen – ganz ohne eigenes Auto. Das Projekt wurde mit über 36 Millionen Euro durch Bund und Land gefördert und umfasst ein breites Spektrum an Mobilitätsangeboten. Unter anderem entstanden durch das Projekt 50 neue Bike-Sharing Stationen in der Region. Eine Verlängerung des Projektes ab 2026 wurde bereits beschlossen.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Systematische Ausweitung erfolgreicher Modellprojekte: Projekte wie SMILE24 sollten evaluiert und bei positiver Bilanz auf weitere Regionen übertragen werden
- Förderung von neuen Pilotprojekten mit hohem Innovationsgrad
- Stärkere Einbindung touristischer Zielgruppen: Multimodale Angebote sollten auch für den Tourismus nutzbar und attraktiv gestaltet werden – z. B. durch Verleihsysteme an touristischen Hotspot

Erweiterung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV

Die ursprünglich formulierte Maßnahme zur Förderung der Fahrradmitnahme im ÖPNV – insbesondere durch Kompakträder, Fahrradträger oder tarifliche Paketangebote – ist in der Praxis nicht tragfähig. Die Rückmeldungen aus dem Runden Tisch und die Einschätzung von NAH.SH zeigen deutlich, dass eine Ausweitung der Fahrradmitnahme nicht realisierbar ist. Gründe sind: Kapazitätsengpässe in Zügen und Bussen, insbesondere in den Spitzenzeiten, Infrastrukturgrenzen wie zu kurze Bahnsteige für längere Fahrzeuge, Verzögerungen beim Ein- und Ausstieg, die den Betriebsablauf stören, fehlende wirtschaftliche Tragfähigkeit der vorgeschlagenen Lösungen. Die Förderung von Kompakträdern (z. B. Falträdern) wurde zwar nicht ausgeschlossen, aber nicht als prioritäre Maßnahme bewertet.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Bestehende Maßnahme nicht prioritär weiterverfolgen oder deutlich begrenzen
- Stattdessen Fokus auf die bereits erfolgreichen und ausbaufähigen Maßnahmen legen: Ausbau von Bike-&-Ride-Anlagen an ÖPNV-Knoten, Förderung von Fahrradverleihsystemen in Kombination mit dem ÖPNV, multimodale Mobilitätsstationen mit guter Radanbindung

Weiterentwicklung und Systematisierung von Fahrradverleih und Bike-Sharing an ÖPNV-Stationen

Zur Entlastung der Fahrzeugkapazitäten im ÖPNV und zur Förderung nachhaltiger Mobilität wird gezielt der Ausbau von Fahrradverleih- und Bike-Sharing-Angeboten an ÖPNV-Knotenpunkten vorangetrieben. Ziel ist es, die Fahrradnutzung auf der letzten Meile – also zwischen Haltestelle und Zielort – attraktiver zu gestalten und gleichzeitig die kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV zu vereinfachen.

Ein zentraler Baustein ist die Systematisierung und Weiterentwicklung bestehender Verleihsysteme, insbesondere durch die Auswertung der Erfahrungen mit der „SprottenFlotte“. Dieses Fahrradverleihsystem hat sich in der Region Kiel und Umgebung etabliert und dient als Modell für weitere Regionen.

Die Ausweitung der SprottenFlotte in die Gemeinden der Ämter Probstei und Hüttener Berge wird durch das Land als Modellprojekt gefördert. Damit wird der Zugang zu Leihfahrrädern auch in ländlicheren Räumen verbessert und die Verknüpfung mit dem ÖPNV gestärkt. Die Wirtschaftlichkeit des Modellprojektes sollte nach Abschluss bewertet werden.

Langfristig sollen Betreiber- und Kooperationsmodelle entwickelt werden, die auch regionsübergreifend funktionieren und insbesondere die Buchungs- und Bezahlssysteme vereinheitlichen. Dies ist nicht nur für den Alltagsverkehr relevant, sondern auch für den Tourismus, wo flexible und nachhaltige Mobilitätsangebote zunehmend gefragt sind.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Systematische Integration von Fahrradverleihsystemen als festen Bestandteil einer intermodalen ÖPNV-Planung
- Regionenübergreifende Vernetzung und Standardisierung, z. B. einheitliche Buchungs- und Bezahlssysteme
- Einbindung lokaler Anbieter und Kooperationen, um bestehende Strukturen zu nutzen und die Akzeptanz vor Ort zu erhöhen
- Monitoring und Qualitätssicherung

Weiterführung des B+R-Förderprogramms mit Erweiterung auf Bushaltestellen

Mit der Bike+Ride-Offensive an Bahnstationen hat das Land unter der Regie der NAH.SH bereits deutliche Fortschritte erzielt. Zahlreiche Anlagen wurden errichtet und eine landesweite Datenbank zur Erfassung der B+R-Infrastruktur befindet sich im Aufbau. Diese soll künftig auch für die Information der ÖPNV-Nutzenden zur Verfügung stehen. Der Fokus liegt aktuell auf dem Ausbau gesicherter Abstellmöglichkeiten wie Radstationen und Fahrradboxen, insbesondere an kleineren Bahnstationen und unter Berücksichtigung neuer Anforderungen wie der Nutzung von Pedelecs. Darüber hinaus wird der Ausbau von B+R-Angeboten an Bushaltestellen vorbereitet, um die ÖPNV-Erschließung im ländlichen Raum zu verbessern.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung


- Fortführung des bestehenden B+R-Programms der NAH.SH und Ausweitung auf stark frequentierte Bushaltestellen (Analyse von wichtigen Haltestellen kann auch durch das Mobilitätsstationen-Konzept abgedeckt werden)



3.5 Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit

Sicheres Radfahren ist eine zentrale Voraussetzung für die Akzeptanz und Nutzung des Fahrrads im Alltag. Ziel dieses Handlungsfeldes ist es, die Verkehrssicherheit für Radfahrende deutlich zu erhöhen – durch bauliche Maßnahmen, gezielte Aufklärung und ein respektvolles Miteinander im Straßenverkehr. Besonders gefährdete Gruppen wie Kinder, ältere Menschen und Berufspendelnde sollen dabei vorrangig berücksichtigt werden.

Abbildung 33: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 5

Maßnahme in der Radstrategie	Wichtige Meilensteine	Umsetzungsstatus
Schlüsselmaßnahme: Entwicklung eines landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes	Evaluierung der aktuellen Maßnahmen in Schleswig-Holstein laufend	
Schlüsselmaßnahme: Kampagnen und Aktionen für mehr Verkehrssicherheit	landesweite Kampagnen (2025: „#besserankommen Rücksicht steht allen gut“; 2024: „Abstand halten – 1,5m innerorts“); Verteilung von Dialog-Displays und Fahrradhelmen	
Schlüsselmaßnahme: Intensivierung von zielgruppenorientierten Präventionsmaßnahmen	z. B. Kreativwettbewerbe, Pedelec-Schulungen, Flüchtlingskurse, erste Großveranstaltungen; Radfahrausbildung; Ausbildung von Verkehrshelferinnen und Verkehrshelfern; Handpuppenbühnen der Landespolizei; Verteilen von Helmen bei Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtradeln“	
Verkehrssicherheitscreening (VSS)	Umsetzung wurde bewusst vor dem Hintergrund der Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit zunächst zurückgestellt	
Unfallstatistik und Unfallanalyse	Jährlicher Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein durch Landespolizeiamt	
Verkehrsschauen	Präventive und anlassbezogene Durchführung durch die unteren Straßenverkehrsbehörden unter Beteiligung der Straßenbaubehörde und Polizei	
Unfallkommissionen	Derzeit Überarbeitung und Finalisierung einer Richtlinie für die örtliche Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr Landesinterne Schulungen von Mitgliedern von Unfallkommissionen werden verstärkt durchgeführt. Pilotschulung hat im Januar 2025 stattgefunden, weitere Schulungen sollen folgen	 
Mobilitätsbildung	Differenzierte Angebote durch die IQ.SH: Verkehrssicherheitstage an Schulen, Unterrichtsmaterialien; landesweites Kooperationsprojekt "wir sind dabei" an Grundschulen. Initiierung Runder Tisch Schulwegsicherheit	
Sichere Schulwege - Radschulwegpläne	Initiierung Runder Tisch Schulwegsicherheit	
Überwachung	Laufende Überwachung durch die Polizei	

Legende: siehe Abbildung 27, Seite 30

Vorab ist im Bereich der Verkehrssicherheit eine prozessuale Besonderheit festzustellen. Durch die vom MWVATT beauftragte und aktuell durchgeführte Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit ist der gesamte Bereich im Fluss und definitive Bewertungen sind schwierig. Ebenso wird die Evaluation dort eigene Handlungsempfehlungen beinhalten, die in die Radstrategie zurückgespiegelt werden müssen.

Die in der Radstrategie formulierten Schlüsselmaßnahmen wurden zu einem größeren Teil bereits als Daueraufgabe bearbeitet. Auch von den meisten enthaltenen „weiteren Maßnahmen/Aktivitäten“ laufen viele als Daueraufgaben. Allerdings wurde mit der Umsetzung der Schlüsselmaßnahme „Entwicklung eines landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes“ noch nicht einmal begonnen. Diese fehlende übergreifende Spange steht sinnbildlich für die fragmentierte Verkehrssicherheitsarbeit. Insgesamt bewerten die befragten Akteur:innen rückblickend, dass das Handlungsfeld 5 im Vergleich wenig bearbeitet worden ist und noch viele Wünsche offenlässt. Auch die Bearbeitungsqualität der einzelnen Maßnahmen, die als Daueraufgaben laufen, wurde deutlich kritisiert („Stillstand“).

Eine besonders wirkungsstarke Einzelmaßnahme wurde nicht hervorgehoben. Positiv wurde aber bemerkt, dass zahlreiche Einzelmaßnahmen z. B. in der Mobilitätsbildung oder der zielgruppenspezifischen Präventionsarbeit schon dauerhaft erfolgreich umgesetzt werden. Negativ konnotiert wurden die Qualität der Arbeit von Unfallkommissionen und bei Verkehrsschauen, die Sicherheitsaspekte des Radverkehrs nicht hinreichend gewichten. Auffällig ist neben dem oben erwähnten Fehlen des Verkehrssicherheitskonzeptes das noch nicht angestoßene Verkehrssicherheitscreening.

Schlüsselmaßnahme: Entwicklung eines landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes

Die Verkehrssicherheitsarbeit wurde von den meisten Interviewpartner:innen und im Runden Tisch Radverkehr als stark ausbaufähig bewertet. Besonders das Fehlen einer integrierten Strategie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurde kritisiert, da damit auch eine Perspektive zur Reduzierung der stagnierenden Unfall- und Verletztanzahlen im Radverkehr fehle.

Gefordert wurde eine systematische und koordinierte Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsmittel.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung



- Die Erstellung des landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes sollte im Anschluss an die Evaluierung unmittelbar angestoßen werden
- Die Einbettung des Radverkehrs als eine Hauptverkehrsart in die verkehrsmittelübergreifende Verkehrssicherheitsstrategie ist sinnvoll und beugt einer einseitigen Fokussierung vor. Auch der Runde Tisch Radverkehr sollte dazu beteiligt werden

Schlüsselmaßnahme: Kampagnen und Aktionen für mehr Verkehrssicherheit

Im Rahmen dieser Maßnahme sind zahlreiche Einzelaktionen durchgeführt worden. Ein Schwerpunkt lag auf der Radfahrausbildung von Kindern. Die Polizei führte parallel regelmäßige Fahrradkontrollen durch, um technische Mängel und sicherheitsrelevantes Verhalten zu überprüfen. Für Pedelec-Nutzende – insbesondere ältere Menschen – wurde die Präventionsarbeit intensiviert, da die Unfallzahlen in dieser Gruppe deutlich gestiegen sind. Zudem beteiligte sich das Land an der bundesweiten Aktion „sicher.mobil.leben – Radfahrende im Blick“, die gezielt auf die Sensibilisierung und den Schutz von Radfahrenden abzielte. Daneben wurden Dialogdisplays zur Anzeige der Geschwindigkeit an die Kommunen verlost. Zur Verbesserung des Abstandhaltens zu Radfahrenden wurde die landesweite Kampagne „Abstand halten – 1,5 m innerorts“ durch RAD.SH durchgeführt. Die Radkampagne „#besserankommen - Rücksicht steht allen gut“ von MWVATT und LPA mit Online- und Außenwerbung soll für mehr Rücksicht und Regeltreue im Straßenverkehr sensibilisieren.

Ein übergeordnetes Element war außerdem die Information der Kreise und Kommunen zu den neuen Möglichkeiten der StVO, die durch Landeserlasse zu Fahrradstraßen und Piktogrammketten konkretisiert worden sind.

Insgesamt wurde die Anzahl an Aktivitäten als sehr positiv bewertet, wenn auch nicht alle Kampagnen allen Kommunen bekannt waren. Hier liegt ein Schlüssel zur Verbesserung der Kommunikationsarbeit in der Verkehrssicherheit.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Fortführung der Kommunikation als Daueraufgabe
- Landesweite Koordinierung und Abstimmung der Kommunikation beibehalten und vertiefen
- Verbesserung der Streuung in die Fläche, damit die Kampagnen in allen Kommunen ankommen und dort genutzt werden können
- Zusammenstellung der vorhandenen Kampagnen in einer zentralen Datenbank

Schlüsselmaßnahme: Intensivierung von zielgruppenorientierten Präventionsmaßnahmen

Ähnlich wie bei der obenstehenden Maßnahme wird auch in der zielgruppenorientierten Präventionsarbeit eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen durch verschiedene Akteure durchgeführt. Kritisiert wurde aber die mangelnde Koordination und Übersicht über die verschiedenen Programme. Ebenfalls in der Kritik stand die mangelnde Betrachtung der Unfallverursachenden, um eine deutliche Reduktion der Verkehrsunfälle zu erreichen.



Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Fortführung der bestehenden Maßnahmen als Daueraufgabe
- Gesamtzusammenstellung vorhandener Angebote und Kooperationspartner
- Übersichtliche und umfassende Kommunikation bestehender Angebote an die Kommunen, Schulen und Eltern
- Ergebnisse der Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit zur Verbesserung der zielgruppenorientierten Präventionsarbeit nutzen
- Informationsmaterialien, Schulungen und Veranstaltungen für verschiedene Zielgruppen möglichst landesweit ausweiten und weiter bewerben
- Einen Fokus auch auf die Verursacher:innen von Unfällen richten

Verkehrssicherheitscreening (VSS)

Perspektivisch wird ein landesweites, datenbankbasiertes VSS angestrebt, das den gesamten Arbeitsablauf von der Sicherheitsanalyse über die Maßnahmenentwicklung bis zur Evaluation der Maßnahmen unterstützt und eine baulastträgerübergreifende Zusammenarbeit erleichtert. Es soll auf einer zentralen Datenplattform alle relevanten Daten umfassen, die zur Unfallanalyse und zur Beseitigung von unfallbedingten Mängeln in der Verkehrsinfrastruktur benötigt werden. Damit sollen der LBV.SH, die kommunalen Verwaltungen, die Unfallkommissionen sowie weitere Akteure in ihrer Arbeit unterstützt und die Verkehrssicherheitsarbeit effizienter gestaltet werden.

Erste Überlegungen zur einem landesweiten VSS haben bereits stattgefunden. Insgesamt ist das Land sich der Bedeutung eines VSS bewusst. Die Erstellung wurde jedoch vor dem Hintergrund der Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit zunächst zurückgestellt.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Zuständigkeit prüfen und ggf. neu festlegen
- Synergieeffekte in Zusammenhang zwischen VSS und RIS prüfen (Überschneidungen nutzen)
- Maßnahme vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit umsetzen und Umsetzungsstand kommunizieren

Unfallstatistik und Unfallanalyse

Die Verfügbarmachung von Unfalldaten und die vertiefte Unfallanalyse wurden als zentrale Voraussetzung für die Vermeidung von Radverkehrsunfällen benannt. Durch die Daueraufgabe der jährlichen polizeilichen Berichte zum Unfallgeschehen können zentrale Kenndaten für das Radunfallgeschehen im Land ermittelt werden. Problematisch ist aber, dass die Übertragung auf die lokale Situation und die Ableitung präziser Unfalldaten und Schlussfolgerungen daraus nicht

flächendeckend stattfinden kann. Den Kommunen fehlt dazu in der Regel das Know-how. Ebenso bleiben Alleinunfälle, die einen Großteil der Unfälle im Radverkehr ausmachen, im Wesentlichen unbeleuchtet und fließen nur bruchstückhaft in die Verbesserung der Radinfrastruktur ein.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Stärkere Unterstützung der Kommunen bei der Analyse von Unfalldaten und Ableitung von Handlungsnotwendigkeiten. Datengrundlagen für die Kommunen schaffen. Landesweit einheitliche Auswertungen von Unfällen mit Radbeteiligung
- Einbezug von Alleinunfällen in die Statistik zum Beispiel über eigene Erhebungen oder die Übernahme von Forschungsergebnissen.
- Langfristige Übernahme des EUSKA-Systems für einheitliche Unfalldaten und Schnittstellen

Verkehrsschauen

Verkehrsschauen werden als Daueraufgabe in den Kommunen durchgeführt. In der Praxis wurde jedoch die mangelnde Schulung der ausführenden Organe für Radverkehrsbelange kritisiert. Der Wissensstand entsprach gemäß der Kritik der Interviewten häufig nicht dem Stand aus (VwV-) StVO und aktuellen Erlassen des Landes. Ebenso wurde der sporadische oder fallabhängige Einsatz von Verkehrsschauen als zu selten bewertet, um eine flächige Verbesserung der Radverkehrssicherheit anstoßen zu können.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Verkehrsschauen als präventives Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit häufiger und mit stärkerem Radverkehrsfokus durchführen
- Professionalisierung und Vereinheitlichung der Verkehrsschauen in Anlehnung an die FGSV-Vorgaben
- Resultate der Verkehrsschauen zügiger und konsequenter umsetzen

Unfallkommissionen

Für die Arbeit der wichtigen Unfallkommissionen gilt das oben Gesagte ebenfalls. Auch hier wurde die unzureichende Schulung und ein mangelhafter Wissensstand der ausführenden Personen in Radverkehrsbelangen kritisiert. Auch hier wird die Tätigkeit als zu reaktiv und zu wenig präventiv wahrgenommen. Als Reaktion darauf wird derzeit der Erlass bzw. die Richtlinie für die Unfallkommissionen durch das MWVATT in Abstimmung mit LBV.SH, Landespolizei Schleswig-Holstein (LPA) und RAD.SH überarbeitet. Ziel ist es, Radverkehrsbelange stärker in der Arbeit der Unfallkommissionen zu verankern.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Paradigmenwechsel hin zu einer stärker präventiv geprägten Arbeit der Verkehrsunfallkommissionen
- Verbesserte Ausbildung und Qualitätssicherung der Unfallkommissionen

Mobilitätsbildung

In der Mobilitätsbildung mit dem Fokus auf Schulen wurden und werden laufend differenzierte Angebote in Zusammenarbeit von IQ.SH, Schulen, Polizei, Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein e.V. (LVW.SH), Unfallkasse Nord usw. bereitgestellt. Die Fortsetzung dieses erfolgreichen Formates soll in Zukunft gesichert werden. Der Fokus auf die Schulen ergibt sich aus der Möglichkeit, hier früh eine positive Nahmobilitätsprägung der Kinder und Jugendlichen zu erreichen. Kritisch hinterfragt wurde angesichts steigender schulischer Anforderungen die Zeit und der Aufwand, den die Schulen abseits des eigentlichen Lehrplans in diese Art der Bildung investieren müssen.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Weitere Sicherung des Angebotes und stärkere Einbindung in den Lehrplan, z. B. durch Themen- oder Projektwochen
- Stärkere Vernetzung mit landesweiten Kampagnen, die auch für die Schulen von Belang sind
- Weiterentwicklung der Lehrinhalte anhand aktueller Entwicklungen
- Einsatz externer Expert:innen, um die Lehrkräfte zu entlasten und das Thema professionell zu vermitteln

Sichere Schulwege – Radschulwegpläne

Laut § 63 Abs. 22 des Schulgesetzes Schleswig-Holstein sind Schulen für die Erstellung und Aktualisierung von Schulwegplänen zuständig. Die Schulkonferenz muss diese beschließen. Die Erstellung wird empfohlen, ist aktuell jedoch keine Pflicht. Dies wurde im Runden Tisch Radverkehr kritisiert, weil deswegen keine flächendeckende Analyse und Sicherung von Schulwegen stattfände. Ebenso fehle ein Überblick über die Anzahl der Schulen mit Schulwegplänen und deren Aktualität. Die Ergebnisse aus dem Workshop und auch den Interviews lassen jedoch darauf schließen, dass viele Schulen noch keinen Schulwegplan erstellt haben, obwohl es empfohlen wird.

Kommunen wie die Landeshauptstadt Kiel und auch RAD.SH bieten bereits Leitfäden, Kartenmaterial und Beratung an, um Schulen bei der Erstellung zu unterstützen. Die KielRegion bietet ein digitales Tool zur Erstellung von Schulwegplänen an. Die Erstellung ist trotz alledem aufwendig – sie erfordert eine Schulwegkommission, Begehungen, Abstimmungen mit Polizei und Verkehrsbehörden sowie die Einbindung der Eltern. Das kann Schulen ohne Mobilitätsbeauftragte oder mit begrenzten Ressourcen abschrecken.

Die Mobilität von Schulkindern sollte weiterhin als Gesamtkonzept gedacht werden, auch das Ministerium für Allgemeine und Berufliche Bildung, Wissenschaft, Forschung und Kultur ist hier mit einzubeziehen.

Ein Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Schulwege sicher gestalten“ wurde im September 2025 einstimmig vom Landtag beschlossen ([Drucksache 20/3593](#)). Die hierin enthaltenen Punkte zur sicheren Gestaltung von Schulwegen sind auch für die weitere Förderung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein voranzutreiben. Im Antrag formuliert sind u. a. digitale Tools zur Entwicklung von Schulwegplänen, die Anpassung des Erlasses zu Schulwegen an die neue StVO, die Information der unteren Verkehrsbehörden über Möglichkeiten zur Förderung der Sicherheit von Schulwegen etc.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung



- Erstellung von Radschulwegplänen an weiterführenden Schulen verpflichtend machen (Appell an das Land SH). Im Gegenzug Unterstützung der Schulen und Kommunen bei dieser Aufgabe
- Entwicklung von Radschulwegplänen an Grundschulen durch weitere Empfehlungen und Unterstützungsangebote vorantreiben
- Klare Zuständigkeiten zwischen Schule und Kommune schaffen und die Erstellung der Pläne mit einem einfachen und definierten Prozess unterstützen
- Einbindung der Schulwegpläne/Radschulwegpläne in ein Gesamtkonzept zum schulischen Mobilitätsmanagement (s. o.)
- Erfolge durch einheitliche, einfach durchzuführende Mobilitätsbefragungen (vor Planerstellung und 1 Jahr nach Einführung des Plans) abbilden und ggf. nachsteuern

Überwachung

Die Verkehrsüberwachung ist Aufgabe der Polizei und der kommunalen Ordnungsämter. Neben der dauerhaften Überwachung des Straßenverkehrs finden schwerpunktmäßige Kontrollaktionen statt. Diese sind z. B. die jährliche Aktion "sicher.mobil.leben", die einwöchige europäische Aktionswoche für Geschwindigkeitskontrollen „Speedweek“ oder Schwerpunktkontrollen im Radverkehr.

Gleichzeitig wurde im Runden Tisch Radverkehr die Rückmeldung gegeben, dass angesichts vielfältiger Aufgaben und einer dünnen Personaldecke eine flächendeckende Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs durch die Polizei nicht möglich ist. Auch zusätzliche Aufgaben wie die Mobilitätsbildung benötigen dieselben knappen verkehrspolizeilichen Ressourcen. Deswegen wurde die Idee geäußert, dass Kommunen und die anderen Landesministerien und -behörden die polizeiliche Arbeit mit eigenen Ressourcen unterstützen. Damit soll die Kontrolldichte und -tiefe erhöht werden, um unfallursächliches Verhalten stärker zu verhindern.






Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Verstärkter Einsatz von kommunalen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und Geschwindigkeitsanzeigern im fließenden Verkehr
- Verstärkter Einsatz kommunaler Ordnungsdienste für die Überwachung des ruhenden Verkehrs
- Ausweitung von Kontrollen, um die Regelakzeptanz zu fördern

3.6 Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation

Eine erfolgreiche Radverkehrsförderung braucht stabile organisatorische Strukturen und eine wirksame Kommunikation. Ziel dieses Handlungsfeldes ist es, klare Zuständigkeiten zu schaffen, die Zusammenarbeit zwischen Akteuren zu stärken und den Radverkehr als gesellschaftliches Anliegen sichtbar zu machen. Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsformate sollen Akzeptanz und Engagement gefördert werden.

Abbildung 34: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 6

Maßnahme in der Radstrategie	Wichtige Meilensteine	Umsetzungsstatus
Schlüsselmaßnahme: Stärkung und Weiterentwicklung der RAD.SH	Fördermittelberatung für alle Kommunen (nicht nur Mitgliedskommunen); Planungsberatung, Verleih von Radzählstellen; Veröffentlichung von Handreichungen, Infos etc.; Erstellung von Musterlösungen; Fachveranstaltungen zu aktuellen Themen; Förderung des Austausches durch Facharbeitskreise; Fortbildungsveranstaltungen; Einrichtung der Koordinierungsstelle Radtourismus; Fachstelle Fußverkehr	 
Schlüsselmaßnahme: Konzeption und Durchführung thematischer Veranstaltungen und landesweiter Kampagnen	Jährliche Fachtagung Radverkehr des MWVATT; "Mit dem Rad zur Arbeit"; "Stadtradeln"; Konzeption von #MoinRadland gestartet	 
Schlüsselmaßnahme: Aufbau, Darstellung und Kommunikation der künftigen Strukturen und Verantwortlichkeiten zur Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein		

Maßnahme in der Radstrategie	Wichtige Meilensteine	Umsetzungsstatus
Vorbildfunktion durch die Landesregierung	Seit 2023: MWVATT ist „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“; Mobilitätsbefragung aller Landesbediensteten gefolgt von Maßnahmenumsetzung (Ausbau von Fahrradabstellanlagen, Duschen, Homeoffice); Dienstradleasing für Landesbeamte und Mitarbeitende	 
Beratung zu Förderkulissen	Umfassende Beratung bei RAD.SH und NAH.SH	
Verbesserung der Kommunikationsstruktur innerhalb der Landesministerien	wöchentliche/zweiwöchentliche fachbereichsübergreifende Treffen	
Kompetenzstellen Radverkehr im MWVATT und LBV.SH sicherstellen	gemeinsame monatliche Jour Fixe mit MWVATT, LBV.SH und RAD.SH	
Zusammenarbeit wesentlicher Akteure fördern	Zusammensetzung unterschiedlicher Arbeitsgruppen (AG Verkehrssicherheit, AG Multimodalität, AG Fahrradfreundlicher Arbeitgeber, AG Digitales Touristisches Radnetz, AG Befahrung, AG Radwegweisung, AG Wurzelaufbrüche)	

Legende: siehe Abbildung 27, Seite 30

Die in der Radstrategie formulierten Schlüsselmaßnahmen wurden in großen Teilen bereits umgesetzt und in Daueraufgaben überführt. Auch von den meisten enthaltenen „weiteren Maßnahmen/Aktivitäten“ wurden in den vergangenen Jahren bereits einzelne Komponenten umgesetzt. Insgesamt bewerten die befragten Akteur:innen das Handlungsfeld 6 ähnlich positiv wie das Handlungsfeld 1. Dies überrascht angesichts der inhaltlichen Überschneidungen nicht. Und so wird auch hier konstatiert, dass bereits sehr viel passiert sei und diese Aktivitäten ausschlaggebend für den bisherigen Erfolg der Radstrategie gewesen seien. Zugleich verbleibt der Eindruck, dass bei den meisten Maßnahmen noch Raum für Verbesserungen bleibt.

Als besonders wirkungsstark wurde immer wieder die Rolle der RAD.SH benannt. Ebenso wurde die Strukturierung und Professionalisierung der Prozesse rund um die Radverkehrsförderung positiv hervorgehoben. Zugleich wurde der Eindruck verfestigt, dass bei den meisten Maßnahmen noch Raum für Verbesserungen bleibt. So wird z. B. die inter- und intraministerielle Abstimmung und Zusammenarbeit als noch immer konfliktbehaftet wahrgenommen.

Schlüsselmaßnahme: Stärkung und Weiterentwicklung der RAD.SH

RAD.SH ist als Organisation und für ihre inhaltlichen Angebote durchweg positiv bewertet worden. Die Vielzahl an Aktivitäten zeigt die Breite und Tiefe ihres Angebotes: Beratung bei Radthemen, Veröffentlichung von Handreichungen und Informationen, Erstellung von Musterlösungen, Fachveranstaltungen zu aktuellen Themen, Förderberatung, Förderung des Austausches durch

Facharbeitskreise, Fortbildungsveranstaltungen, Koordinierungsstelle Radtourismus, Frühjahrstagung, Kampagne „Winterhelden“, Verleih von Radzählstellen u. v. m.

Die Bedeutung der RAD.SH in ihrer Rolle als Vermittlerin von Wissen und Netzwerkerin zeigt sich besonders darin, dass viele (kleinere) Kommunen nicht über das nötige Know-how und Personal verfügen, um eine adäquate Radverkehrsplanung durchzuführen. Dasselbe gilt für die Vielzahl komplexer Förderprogramme. Das macht es notwendig, die Kommunen aktiv anzusprechen und so weit wie möglich zu unterstützen.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung



- Zugang zu Informationen zu Förderprogrammen und Beratung beim Antragsprozess durch RAD.SH fortführen und optimieren
- Informationsangebote für alle Gemeindegrößen und Raumtypen (ländlich bis städtisch) zugänglich machen. Beratungs- und Informationsangebote (z.B. Planungsberatung, Beratung Radtourismus, Beratung Fußverkehr) nicht von der RAD.SH-Mitgliedschaft abhängig machen

Schlüsselmaßnahme: Konzeption und Durchführung thematischer Veranstaltungen und landesweiter Kampagnen

Landesweite Kampagnen und Aktionen für das Radfahren sind bereits erfolgreich durchgeführt worden. Dazu gehören seit Jahren z. B. das „Stadtradeln“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“. Auch die Kampagne „#MoinRadland“ wurde erfolgreich gestartet. An die Radakteure gerichtete Formate sind die jährliche Fachtagung Radverkehr des MWVATT oder die Fachtagung "Radwegebau und Baumbestand".

Kritik wurde dennoch geäußert, weil die Mitwirkungsmöglichkeit an den öffentlichen Kampagnen im Vorfeld nicht bis in jede Kommune kommuniziert und dort an die richtige Ansprechperson weitergetragen worden ist. Entsprechend entstand der Eindruck, dass entweder gar keine oder für die Kommunen nicht relevante Kampagnen durchgeführt worden sind.



Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Fortführung und weiterer Ausbau der Initiative #MoinRadland
- Fortführung der bestehenden landesweiten Aktionen, wie das Stadtradeln. Dabei ist die übergeordnete Unterstützung der Kommunen durch RAD.SH und weitere Organisationen zu empfehlen
- Sicherung von Personal und Finanzmitteln im MWVATT und bei der RAD.SH notwendig (zur eigenen Durchführung oder Beauftragung)
- Noch stärkere Kommunikation insbesondere durch RAD.SH im Vorfeld und Etablierung fester Netzwerke, damit die Kampagnen in die Fläche gestreut und von den meisten Kommunen mitgetragen werden

Schlüsselmaßnahme: Aufbau, Darstellung und Kommunikation der künftigen Strukturen und Verantwortlichkeiten zur Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein

Die Maßnahme kann in der ersten Stufe als abgeschlossen betrachtet werden: Strukturen für die Förderung des Radverkehrs sind im MWVATT, im LBV.SH und mit RAD.SH etabliert worden. Durch die Arbeitskreise bei RAD.SH, die zum Beispiel die Kreise/Kreiskoordinator:innen zusammenfassen, sind auch auf der untergeordneten Ebene Austauschformate entstanden. Auch die Ansprechpartner:innen in den Kommunen wurden benannt und ihre Rollen nach außen kommuniziert.

Ein gewisses Maß an Kritik wurde dennoch geäußert, weil vermeintliche Doppelstrukturen bzw. noch immer nicht ganz klare Zuständigkeiten z. B. zwischen MWVATT und LBV.SH wahrgenommen werden.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Ansprechpartner:innen auf Seiten der Ministerien und deren nachgeordneten Behörden mit klar abgegrenzten Zuständigkeiten kommunizieren

Vorbildfunktion durch die Landesregierung

Das Land Schleswig-Holstein ist als Institution und Arbeitgeber in den vergangenen fünf Jahre erfolgreich seiner selbstauferlegten Verpflichtung als Vorreiter in der Radverkehrsförderung nachgekommen:

- Zertifizierung des MWVATT zum "Fahrradfreundlichen Arbeitgeber" (Gold) durch den ADFC. Weitere Zertifizierungen von Landeseinrichtungen als fahrradfreundlicher Arbeitgeber sind erfolgt, z. B. für die Christian-Albrechts-Universität zu Kiel. Private Arbeitgeber wurden durch das MWVATT über die Unternehmensverbände und die IHKS auf die Zertifizierung aufmerksam gemacht.
- Mobilitätsbefragung aller Landesbediensteten und darauffolgende

Maßnahmenentwicklung: Ausbau von Fahrradabstellanlagen, Duschen und die Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten

- Dienstradleasing für Landesbeamte und Angestellte: innerhalb von zwei Jahren wurden knapp 4.000 Räder (86 % mit elektrischem Antrieb) ausgeliefert

Konkrete Verbesserungsvorschläge oder Änderungswünsche sind im Rahmen des Evaluationsprozesses nicht geäußert worden.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Prüfung der Ausweitung der Fahrradfreundlichkeit auf weitere Landesbehörden, Universitäten etc.

Beratung zu Förderkulissen

Die Förderkulissen auf Bundes- und Landesebene sind vielfach sehr komplex und wenig transparent. Zudem sind die Antragsverfahren besonders bei Erstbeantragung zeitintensiv. Deswegen wird die Daueraufgabe der Kommunikation und Beratung zur Förderkulisse für investive und nicht-investive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs insbesondere von der RAD.SH wahrgenommen. Die RAD.SH berät auch solche Kommunen, die nicht Mitglied der RAD.SH sind.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Gleichwertige Informations- und Beratungsqualität für alle Kommunen und Kreise weiterführen

Verbesserung der Kommunikationsstruktur innerhalb der Landesministerien

Zur Verbesserung der Kommunikationsstrukturen sind wöchentliche/zweiwöchentliche fachbereichsübergreifende Treffen eingerichtet worden. Dennoch erscheint es zwischen einzelnen Ministerien, innerhalb des MWVATT, dem LBV.SH und der NAH.SH noch Verbesserungsbedarf in der Abstimmung zu geben.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Beibehalt der fachbereichsübergreifenden Treffen
- Stärkere Beleuchtung von heute blinden Flecken
- Direkte fachliche Kooperation auf der Bearbeitungsebene
- Ggf. Moderationsverfahren bei komplexeren Situationen notwendig

Kompetenzstellen Radverkehr im MWVATT und LBV.SH sicherstellen

Der Mangel an Planungs- und Umsetzungskapazitäten beim LBV.SH wurde in den Interviews wiederholt benannt. Es wurde mehr Personal gefordert, um Projekte schneller zur Baureife bringen zu können. Das neu einzustellende Personal beim LBV.SH und dem MWVATT soll gezielt dort eingesetzt werden, wo es insbesondere zur erfolgreichen Umsetzung des LRVN und auch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen beitragen kann.

Eine starke inhaltliche Überschneidung der Maßnahme besteht zur Maßnahme „personelle und finanzielle Ressourcen“ im Handlungsfeld 1.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung



- Gemeinsame Überprüfung der bestehenden Prozesse und Zuständigkeiten; strategische Anpassung/Abgrenzung der Strukturen und Zuständigkeiten für einen gezielten Personalaufbau
- Mehr Planstellen beim LBV.SH für die Planung und Umsetzung sowie Instandhaltung und Betrieb von Radwegen einrichten und Finanzierung der Stellen dauerhaft sichern

Zusammenarbeit wesentlicher Akteure fördern

Zur Verfestigung und Institutionalisierung der Zusammenarbeit sind folgende handlungs- und maßnahmenspezifische Arbeitsgruppen, einige davon aus der Mitte des Runden Tisches Radverkehr, gegründet worden: AG Verkehrssicherheit im Radverkehr, AG Multimodalität, AG Kommunikation, AG fahrradfreundlicher Arbeitgeber, AG digitales touristisches Radnetz, AG Befahrung, AG Radwegweisung, AG Wurzelaufbrüche. Besonders letztere AG hat sich als sehr produktiv erwiesen, um das klar umrissene Qualitätsproblem bei Wurzelaufbruchsschäden auf Radwegen zu evaluieren. Hier wurden verschiedene Pilotvorhaben der Sanierung von Wurzelaufbrüchen evaluiert und die Ergebnisse in einer praktischen Handlungsempfehlung zur Sanierung von Wurzelaufbrüchen an Radwegen festgehalten.






Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Fortführung und ggf. Ausweitung der themenspezifischen AGs z. B. für Fragestellungen, in denen heute die Abstimmung noch nicht funktioniert (Abfrage von Problemen über den Runden Tisch Radverkehr)

3.7 Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

Fundierte Entscheidungen erfordern verlässliche Daten. Ziel dieses Handlungsfeldes ist der Aufbau eines landesweiten, einheitlichen Datenmanagements für den Radverkehr. Durch die systematische Erhebung, Auswertung und Bereitstellung relevanter Informationen sollen Planungsprozesse verbessert, Maßnahmen gezielt gesteuert und Fortschritte transparent gemacht werden.

Abbildung 35: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 7

Maßnahme in der Radstrategie	Wichtige Meilensteine	Umsetzungsstatus
Schlüsselmaßnahme: Aufbau eines modernen Datenmanagementsystems	Erarbeitung RIS.SH gestartet	
Aufbau und Etablierung eines öffentlichen Radportals	„DigitalerAtlasNord“ im Bestand; einige Inhalte sind enthalten	
Einrichtung eines interaktiven Bereichs	-	
Datengenerierung durch regelmäßige Radzählungen	Verleih von Radzählgeräten über RAD.SH möglich	 

Legende: siehe Abbildung 27, Seite 30

Die Schlüsselmaßnahme „Aufbau eines modernen Datenmanagementsystems“ ist weit fortgeschritten. Derzeit wird das sogenannte RIS.SH kontinuierlich mit Bestandsdaten erweitert, eine Nutzerplattform existiert aktuell aber noch nicht. Die anderen enthaltenen „weiteren Maßnahmen/Aktivitäten“ wurden zum Teil bereits angestoßen (z.B. Verleih von Radzählgeräten durch die RAD.SH). Mit der Einrichtung eines interaktiven Bereichs und der Datengenerierung durch regelmäßige Radzählungen wurde noch nicht in einem größeren Stil begonnen.

Insgesamt bewerten die Akteur:innen das Handlungsfeld 7 grundsätzlich positiv, da mit dem RIS.SH ein sehr wichtiger Baustein für die zielgerichtete Radverkehrsentwicklung eingerichtet wird, der sich schon in der ersten Nutzungsphase befindet.

Als besonders wirkungstark wird folglich auch nur das RIS.SH wahrgenommen. Bei den anderen Maßnahmen des Handlungsfeldes kann ein gewisses ‚freundliches Desinteresse‘ festgestellt werden, da diese gegenüber prominenteren Maßnahmen in anderen Handlungsfeldern deutlich weniger herausragen.

Schlüsselmaßnahme: Aufbau eines modernen Datenmanagementsystems

Das RIS.SH wird aktuell erstellt. Hier sollen vielfältige Informationen zum LRVN, zu den touristischen Routen als Teil des LRVN und zum Zustand der Wege dargestellt werden können. Zusätzlich werden Verkehrsbelastungszahlen hinterlegt. All diese Daten sollen den Planenden in Schleswig-Holstein leicht zugänglich sein, um eine gute Grundlage zur Verbesserung der

Infrastruktur und für den Ausbau durchgängiger Radnetze in Schleswig-Holstein zu schaffen. Zielgruppe sind insbesondere Planende in den Kommunen, LBV.SH, Tourismusorganisationen, Fachverbände und die verkehrspolitischen Sprecher:innen der Parteien.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung



- RIS.SH fertigstellen – einfach zugänglich und leicht fortzuschreiben
- Öffentliche Zugänglichkeit sichern und Daten-Schnittstelle bereitstellen, damit die Daten zu Bestandswegen auch durch Routinganbieter und Dritte genutzt werden können (s. u. Radportal)
- Laufende Erhebung und Einbindung von Bestandsdaten z. B. auch von Kreisen und Kommunen
- Entwicklung klarer Organisationsstrukturen zur laufenden Pflege und zentralen Aktualisierung der Plattform
- Dauerhafte Sicherung von Stellen und Finanzmitteln für eine kontinuierliche Pflege des Systems

Aufbau und Etablierung eines öffentlichen Radportals

Im Zusammenhang mit dem landesweiten Datenmanagement sollte auch ein öffentlicher Bereich ("Radportal") eingerichtet und über entsprechende Funktionalitäten mit dem Datenmanagementsystem verknüpft werden. Das Radportal soll allen zur Verfügung stehen. Es dient in erster Linie der Information und Wissensvermittlung und soll dazu Fachinformationen, einen Zuständigkeiten-Finder und Verknüpfungen z. B. zu touristischen Angeboten und dem ÖPNV enthalten.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Beschleunigte Fertigstellung

Einrichtung eines interaktiven Bereichs

Ergänzend zum Radportal soll ein interaktiver Bereich für die Interaktion zwischen Akteur:innen, Bürger:innen und Verwaltung eingerichtet werden. Der Bereich soll einen direkten Draht für Anregungen und zum direkten Kontakt zu Ansprechpersonen bieten. Der interaktive Bereich kann auch zum Generieren verkehrsrelevanter Daten (z. B. Nutzungsdaten über Heatmaps) genutzt werden. Mögliche Anwendungen wären Mängelmelder, Anwender-Apps, Kommunikationsplattformen etc. Für die Umsetzung sollen Kooperationen u. a. mit Kommunen und Verbänden gesucht werden.

So wie das Radportal ist auch der darin zu integrierende interaktive Bereich noch nicht eingerichtet.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Einrichtung eines landesweit integrierten Mängel- und Ideenmelders mit Zugängen für die kommunalen Sachbearbeiter:innen
- Einrichtung einer dauerhaften Beteiligungskarte zur Verortung von Ideen und Mängeln
- Integration externer Quellen wie z. B. den Heatmaps des Stadtradelns

Datengenerierung durch regelmäßige Radzählungen

Aktuell können Radzählgeräte von RAD.SH geliehen werden. Die Anlagen können aber nicht annähernd das Landesgebiet abdecken. Folglich gibt es kein einheitliches und flächendeckendes Bild von der tatsächlichen Radverkehrsnutzung. Flächendeckende Dauerzählstellen ermöglichen eine kontinuierliche und vergleichbare Erfassung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein. Sie liefern belastbare Daten zur Nutzung und Entwicklung, die für Planung, Evaluierung und politische Steuerung unverzichtbar sind. Dauerhafte Zählungen ermöglichen das Ableiten von Langzeittrends und haben den Zusatznutzen der Kalibrierung von Verkehrsmodellen für die kommunale Verkehrsplanung. Die Wirkungen einzelner Maßnahmen lassen sich transparent nachweisen, so dass diese ggf. gezielt weiter entwickelt werden können.

Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung



- Gemeinsame Entwicklung konkreter Fragestellungen und Zielsetzungen zur Einrichtung von Zählstellen z. B. im Runden Tisch Radverkehr: z. B. Vorher-Nachher-Vergleiche, langfristige Entwicklung wichtiger und bestehender Routen aus dem LRVN
- Einrichtung von 300 Dauerzählstellen landesweit bis 2030 (Zwischenziel: 100 Zählstellen bis 2027)

NEU: Landesweite Erhebung und Sammlung von Mobilitätsdaten

Als gänzlich neue Maßnahme wurde im Evaluationsprozess die Erhebung und Sammlung von Mobilitätsdaten angeregt. Diese stellen eine gute Ergänzung zu den Radverkehrszählungen dar, weil zusätzliche Informationen eingeholt und (Entscheidungs-)Hintergründe abgefragt werden können. Diese Informationen sind wichtig für die richtige Analyse der Situation und Priorisierung von Ressourcen.



Gutachterliche Empfehlung zur weiteren Umsetzung

- Landesweite Erhebung und Sammlung von Mobilitätsdaten
- Durchführung einer regelmäßigen Mobilitätsbefragung (Integration von Fragen zur subjektiven Sicherheit im Radverkehr)
- Sammlung von Unfalldaten und Durchführung von landesweit einheitlichen, detaillierten Unfallauswertungen (vgl. auch Handlungsfeld 5)

4 Weitere Umsetzung – Schwerpunkte und Prioritäten

Mit der vorliegenden Evaluierung wird eine Halbzeitbilanz bei der Umsetzung der Radstrategie gezogen. Im Folgenden sollen Empfehlungen zu zentralen Schwerpunkten und Prioritäten für die nächsten fünf Jahre gegeben werden.

Die Auswertung der Zielerreichung zur Halbzeit der Radstrategie im Jahr 2025 hat gezeigt, dass wichtige Meilensteine bei den Zielen „Schleswig-Holstein unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen“ und „Mehr Leute aufs Rad -Modal-Split-Anteil des Radverkehrs erhöhen“ bereits erreicht werden konnten. Besonders die Erhöhung des Radverkehrsanteils im gesamten Land benötigt aber aus gutachterlicher Sicht mehr Zeit. Mehr noch gilt das für das Ziel „Unfallzahlen verringern („Vision Zero“), bei dem in den kommenden Jahren vielfältige Anstrengungen notwendig sein werden, um die Ziele langfristig erreichen zu können.


In den kommenden fünf Jahren sollte die weitere Umsetzung aller Maßnahmen weiter vorangetrieben werden. Insbesondere erfolgreich begonnene Maßnahmen sollten abgeschlossen und Daueraufgaben verstetigt umgesetzt werden. Neben den unten dargestellten prioritären Maßnahmen wurden weitere zentrale Handlungsempfehlungen für die sieben Handlungsfelder entwickelt, die eine besondere Relevanz einnehmen sollten.

Aus gutachterlicher Sicht und auch als Ergebnis der Interviews und des Workshops mit dem Runden Tisch Radverkehr wurde je eine prioritäre Maßnahme pro Handlungsfeld ausgewählt. Diese insgesamt sieben Maßnahmen sollten in den kommenden Jahren Priorität haben, weil durch ihre Umsetzung große Effekte auf die Zielerreichung erwartet werden. Ihre Umsetzung ist gleichzeitig realistisch, weil sie weitestgehend in der Hoheit des Landes Schleswig-Holstein liegen. Die Maßnahmen haben eine positive Auswirkung auf die Radverkehrsförderung in der Fläche des Landes, weil sie einen übergreifenden Rahmen bilden, der in Stadt und Land – großen und kleinen Kommunen – gleichermaßen wirksam ist.

Neben den prioritären Maßnahmen werden in jedem Handlungsfeld zwei weitere wichtige Maßnahmen mit großem Potenzial empfohlen. Alle prioritären Maßnahmen werden zusätzlich im Anhang in jeweils einem Steckbrief detaillierter erläutert (vgl. Anhang 0)

Handlungsfeld 1 – Strategie und Konzeption

Die **fahrradfreundliche Gestaltung des Rechtsrahmens und der Regelwerke** sowohl in der Verantwortung des Landes als auch auf Bundesebene ist eine Grundvoraussetzung für mehr Radverkehr im Land. Damit verbunden ist auch die Überführung fahrradfreundlicher Regelungen in die Praxis von Ordnungsbehörden und Planungsämtern.




Prioritäre Maßnahme
Rechtsrahmen
und Regelwerke
fahrradfreundlich
gestalten

Es wird empfohlen, den **Runden Tisch Radverkehr** als zentrales Austauschformat beizubehalten und weiterzuentwickeln. Die bestehenden Koordinierungsstrukturen sowie die strategische Ausrichtung mit Fokus auf Vernetzung, Transparenz und Innovation sollten erhalten bleiben. Um die langfristige Handlungsfähigkeit zu sichern, sind **Personal- und Finanzressourcen** bei MWVATT, LBV.SH und RAD.SH zu erhöhen oder wenigstens zu verstetigen. Zusätzlich sollten **Kooperationen mit Hochschulen** genutzt werden, um gezielt Fachkräfte für die Radverkehrsplanung zu gewinnen und auszubilden.

Handlungsfeld 2 – Infrastruktur

Mit der **Anpassung der Förderkulisse** sollte der Ausbau der Radinfrastruktur einfacher, schneller und mit hohen Standards gelingen. Niederschwellige Förderung sollte den bürokratischen Aufwand senken. Außerdem sollte das Land eine vollständige Finanzierung von Lückenschlüssen an Landesstraßen übernehmen, ohne die Kommunen finanziell zu beteiligen.




Prioritäre Maßnahme
Anpassung der
Förderkulisse für
Radverkehrsanlagen

Die gemeinsame Erarbeitung von landesweit wichtigen **Bausteinen fehlerverzeihender Infrastruktur** wird empfohlen – ergänzt durch anschauliche Beispiele wie Sicherheitsabstände, rutschfeste Oberflächen oder das Freihalten von Sichtdreiecken. Die Umsetzung einer fehlerverzeihenden Infrastruktur sollte durch **Förderprogramme mit konkreten Themenschwerpunkten** wie Fahrradparken an Schulen und weiteren Ausbildungsstätten oder sichere Querungen angestoßen und ergänzt werden. Diese Programme sollten praxisnah und überschaubar sein und mit ausreichend Fördervolumen für Kommunen ausgestattet werden.

Handlungsfeld 3 – Radtourismus

Bis 2030 sollte ein **zweiter Radfernweg** nach dem Vorbild des Ochsenweges qualitativ ertüchtigt werden. Aufbauend wird empfohlen, eine Geschäftsstelle einzurichten, welche die Qualifizierung des zweiten Fernradwegs koordiniert, und eine gemeinsame Angebots- und Produktentwicklung vorantreibt.




Prioritäre Maßnahme
Radfernwege zu
Qualitätsradrouten
entwickeln

Zur Stärkung des Radtourismus sollte die bestehende **Koordinierungsstelle weitergeführt** und ausgebaut werden, insbesondere durch neue Austauschformate für Akteure wie Kommunen, LTOs und die TMO. Zusätzlich wird empfohlen, **Fördermöglichkeiten für nicht-investive Maßnahmen** zu schaffen – etwa zur Angebotsentwicklung, zur Etablierung von Qualitätsrouten oder zur Förderung von Kooperation und Kommunikation innerhalb touristischer Radregionen, um damit Gelder zur Unterstützung vergleichbarer Projekte zu den angestoßenen Pilotprojekten bereitzustellen.

Handlungsfeld 4 - Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten

In Fortführung des Stationsprogramms der NAH.SH und der bestehenden Förderung über „Stadt und Land“ sollten weitere Mobilitätsstationen zur Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr umgesetzt werden. Die Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten sollte durch die Entwicklung eines landesweiten **Mobilitätsstationen-Konzeptes** systematisch und gezielt vorangetrieben werden. Eine umfassende Zusammenarbeit zwischen MWVATT und NAH.SH und ein stetiger Austausch – wie er sich zwischen LBV.SH und MWVATT bewährt hat – ist hier anzustreben.




Prioritäre Maßnahme
ÖPNV-Knoten zu
Mobilitätsstationen
ausbauen

In das Mobilitätsstationen-Konzept sollten auch **stark frequentierte Bushaltestellen** integriert werden. Das B+R-Programm der NAH.SH sollte auch schon kurzfristig auf Bushaltestellen ausgeweitet werden. Weiterhin wird empfohlen, durch eine **systematische Bewertung** der bestehenden **Radinfrastruktur im Umfeld von Mobilitätsstationen** deren Erreichbarkeit mit dem Rad grundsätzlich zu verbessern. Diese Erkenntnisse sollten in bestehende Förderprogramme integriert und auf zukünftige Projekte übertragen werden.

Handlungsfeld 5 – Verkehrssicherheit

Eine strukturierte **Gesamtübersicht der bestehenden Informations- und Schulungsangebote sowie der beteiligten Kooperationspartner** sollte erstellt und an Kommunen, Verbände, Schulen und Eltern weitergegeben werden. Angebotslücken im Material und den Schulungsmaßnahmen sollten geschlossen werden, um die vulnerablen Gruppen wie Schüler:innen gezielt weiterzubilden und ihre Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.




Prioritäre Maßnahme
Zielgruppenorientierten
Präventionsmaßnahmen
& Mobilitätsbildung

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird die zeitnahe Entwicklung eines **landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes** empfohlen, in das der Radverkehr als gleichberechtigter Bestandteil integriert werden sollte – unter Einbindung des Runden Tisches Radverkehr und der Ergebnisse der Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit. **Radschulwegpläne** sollten an weiterführenden Schulen verpflichtend eingeführt und an Grundschulen empfohlen werden. Die Schulen und Kommunen sollten durch Angebote bei der Erstellung unterstützt werden. Klare Zuständigkeiten und einfache Prozesse sollten die Umsetzung erleichtern, begleitet von Mobilitätsbefragungen zur Erfolgskontrolle.

Handlungsfeld 6 – Strukturen, Kommunikation, Kooperation

Die Förderung der fahrradfreundlichen Mobilitätskultur in Schleswig-Holstein sollte vorangetrieben werden. Dazu sollte die gestartete **Initiative #MoinRadland** weiter ausgebaut und für die Kommunen und Verbände nutzbar gemacht werden. Genauso sollten landesweite Aktionen fortgeführt und mit Personal- und Finanzmitteln verstetigt werden.




Prioritäre Maßnahme
Veranstaltungen
und landesweite
Kampagnen zum
Radverkehr

Das Thema Kommunikation sollte in den kommenden fünf Jahren eines der zentralen Themen sein. Die **RAD.SH** sollte die Rolle als zentrale **Beratungsstelle** weiter ausbauen – unabhängig von Mitgliedschaften – und alle Kommunen im Land erreichen. Zudem sollten Prozesse und Zuständigkeiten überprüft, **Planstellen beim LBV.SH** eingerichtet und eine strategisch **abgestimmte Organisationsstruktur** mit klaren Standards und Prioritäten etabliert werden.

Handlungsfeld 7 – Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

Das **RIS.SH** wird aktuell als zentraler Ort für die baulastträgerübergreifenden Darstellung von Radwegen, LRVN, Netzlücken etc. in Schleswig-Holstein entwickelt. Das Projekt sollte weiter so engagiert vorangetrieben werden. Das RIS.SH sollte zentral gesteuert, dauerhaft ergänzt und in gleichbleibender Qualität gepflegt werden. Dazu ist die intensive Einbindung aller Akteur:innen bis auf die Gemeindeebene erforderlich. Langfristig sollte eine landesweite Zustandserfassung der Radwege im LRVN geprüft werden, um eine gute Datenqualität zu gewährleisten.



Prioritäre Maßnahme
Aufbau eines
modernen
Datenmanage-
mentsystems

Bis 2030 sollten landesweit **300 Dauerzählstellen** für den Radverkehr eingerichtet werden, mit einem Zwischenziel von 100 Zählstellen bis 2027. Es wird die Entwicklung konkreter Fragestellungen zur Einrichtung von **Zählstellen** empfohlen – etwa zur Beobachtung langfristiger Entwicklungen oder zur Evaluierung von Maßnahmen. Ergänzend sollten Mobilitätsdaten erhoben, **regelmäßige Mobilitätsbefragungen** in der Bevölkerung durchgeführt und **Unfalldaten einheitlich ausgewertet** werden, um fundierte Aussagen zum Radverkehr im Land Schleswig-Holstein zu ermöglichen.

5 Fazit und Ausblick

Die Halbzeitbilanz der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 zeigt, dass das Land seit 2020 deutliche Fortschritte bei der Förderung des Radverkehrs erzielt hat. Neben den messbaren Erfolgen wie dem Ausbau der Infrastruktur und der steigenden Nutzung des Fahrrads im Alltag sind vor allem die übergeordneten Wirkungen hervorzuheben, die die Radstrategie zu einem zentralen Treiber für die Stärkung des Radverkehrs gemacht haben.

Große übergreifende Erfolge im Land Schleswig-Holstein

Die Strategie hat den Stellenwert des Radverkehrs in Politik und Verwaltung deutlich erhöht und hat vielerorts als argumentative Grundlage für Entscheidungen gedient. Sie hat Diskussionen vereinfacht, Akzeptanz geschaffen und den Radverkehr als selbstverständlichen Bestandteil der Verkehrsplanung etabliert. Besonders wichtig erschien hier die Einrichtung von Akteursnetzwerken und die vertiefte Zusammenarbeit: Strukturen wie der Runde Tisch Radverkehr, RAD.SH sowie neue Ansprechpersonen bei MWVATT und LBV.SH haben den Austausch zwischen Land, Kreisen, Kommunen und weiteren Akteuren gestärkt. Diese Vernetzung hat nicht nur das gegenseitige Verständnis verbessert, sondern auch die Entwicklung gemeinsamer Standards und Projekte ermöglicht – vom LRVN über Qualitätsstandards bis hin zu praxisnahen Handreichungen wie den gemeinsam entwickelten „Handlungsempfehlung - Sanierungsmaßnahmen an Radwegen mit Wurzeleinwuchs“. Auch die Verknüpfung von Tourismus und Radverkehrsplanung zur Entwicklung von qualitativ hochwertigen Radfernwegen ist ein Beispiel für erfolgreiche Kooperation von Baulastträgern und weiteren Akteuren.

Darüber hinaus hat die Strategie institutionelle Strukturen geschaffen, die für Kontinuität sorgen: neue Stellen und Förderprogramme, die insbesondere kleineren Kommunen den Einstieg in die Radverkehrsplanung erleichtert haben. RAD.SH hat mit Informationsmaterialien, Fachveranstaltungen und praxisnaher Unterstützung eine zentrale Rolle gespielt, um Wissen in die Fläche zu bringen und die Umsetzung zu beschleunigen. Diese übergeordneten Erfolge bilden ein starkes Fundament für die zweite Halbzeit der Strategie.

Ambitionierte Ziele – aber schon Vieles erreicht

Insgesamt sind die vom Land gesetzten Oberziele passend. Die Unterziele sind in Teilen – auch bewusst – sehr ambitioniert gewählt worden, sodass nicht alle bis zur Halbzeitbilanz formulierten Ziele erreicht wurden und aus gutachterlicher Sicht nicht alle bis 2030 gesetzten Ziele erreicht werden können.

Beim Ziel „Schleswig-Holstein unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen“ ist die Entwicklung auf einem sehr guten Weg. Auch beim Ziel „Mehr Leute aufs Rad“ konnten erste Erfolge erzielt werden, insbesondere im Pendelverkehr. Für eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils im gesamten Land wird jedoch mehr Zeit benötigt, auch wenn mit dem LRVN eine wichtige Grundlage geschaffen worden ist. Beim Ziel „Unfallzahlen verringern (Vision Zero)“ sind in den kommenden Jahren gezielte und vielfältige Anstrengungen erforderlich, um die ambitionierten Sicherheitsziele zu erreichen. Die Ergebnisse der parallel verlaufenden Evaluierung der landesweiten Verkehrssicherheitsarbeit können hier wichtige erste Maßnahmenimpulse setzen. Eine Integration

dieser Ergebnisse war zum Zeitpunkt der Erstellung der Evaluation der Radstrategie nicht möglich. Ein Abgleich beider Evaluierungen sollte im Nachgang gezielt für den Radverkehr stattfinden.

Nachbarländer wie Dänemark und die Niederlande zeigen, dass die Förderung des Radverkehrs eine Daueraufgabe ist, die weit über die Laufzeit der aktuellen Strategie hinausgeht. Mit der

„Man hat sich auf den Weg gemacht – das ist die größte Hürde. Radverkehr ist komplex und braucht Zeit.“

Interviewzitat

Radstrategie 2030 hat Schleswig-Holstein einen wichtigen Schritt gemacht, um den Radverkehr als festen Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu etablieren. Die geschaffenen Strukturen, Netzwerke und Grundlagen bilden ein starkes Fundament, auf dem kontinuierlich aufgebaut werden kann und muss. Nur durch langfristige Verbindlichkeit, gesicherte Ressourcen und

eine fortlaufende Weiterentwicklung kann der Radverkehr einen steigenden Beitrag zur Lebensqualität in Schleswig-Holstein leisten.

„Erfolg braucht Zeit. [...] Radverkehr ist keine Projektarbeit, sondern eine Daueraufgabe.“

Interviewzitat

Wichtige Maßnahmen schon umgesetzt – Grundsteine gelegt - weitermachen

Die in der Radstrategie formulierten Maßnahmen wurden in mehreren Handlungsfeldern bereits weitgehend umgesetzt oder als Daueraufgaben etabliert, in einigen Handlungsfeldern besteht auch mit Blick auf die Zielerreichung jedoch noch Handlungsbedarf.

Mehrere Maßnahmen wurden als besonders wirkungsstark hervorgehoben, die sowohl strukturell als auch praktisch zur Radverkehrsförderung beigetragen haben. Dazu zählen die personelle und finanzielle Ausstattung durch das MWVATT. Die zur Verfügung gestellten Finanzmittel von 170 Mio. € durch Land und Bund in den vergangenen fünf Jahren haben viele Projekte im Radverkehr ermöglicht. Die strategische Vernetzung der Akteure über den Runden Tisch Radverkehr sowie die Einführung des LRVN mit den 2025 noch in Abstimmung befindlichen verbindlichen Qualitätsstandards sind weitere Maßnahmen, die einen wichtigen Beitrag zu den Erfolgen geleistet haben. Die vereinfachten Fördermöglichkeiten für Fahrradbügel wurden als besonders effizient und flächenwirksam beschrieben und gelten als Vorbild für weitere Fördermaßnahmen. Im Bereich der Datengrundlagen sticht das RIS.SH hervor, das bereits erste Nutzungsphasen durchläuft und als zukunftsweisendes Instrument für die Radverkehrsentwicklung gilt. Auch die Rolle von RAD.SH bei der Professionalisierung der Prozesse wurde mehrfach positiv betont. Im Bereich Tourismus hat die Radstrategie die Akteure vernetzt, eine gemeinsame Zielsetzung geschaffen und mit der Entwicklung der ersten Qualitätsroute und von zwei Radreiseregionen erste Pilotprojekte ins Leben gerufen. Dagegen fehlen im Bereich Verkehrssicherheit bislang vergleichbar starke Impulse, was sich in der Kritik an Unfallkommissionen und dem ausbleibenden Fortschritt bei sicherheitsrelevanten Maßnahmen widerspiegelt.

Die nächsten 5 Jahren sollten genutzt werden, um die begonnenen Maßnahmen konsequent fortzuführen und zu verstetigen. Gleichzeitig sind die bislang weniger entwickelten Handlungsfelder stärker zu priorisieren: Verkehrssicherheit, Digitalisierung sowie die multimodale Verknüpfung der Verkehrsarten.

Ebenso wichtig ist die dauerhafte Sicherung und der Ausbau der geschaffenen Netzwerke wie dem Runden Tisch Radverkehr, RAD.SH und den Ansprechpersonen in den Landesbehörden, um Wissen

und Kooperation langfristig zu erhalten. Klare Zuständigkeitsregelungen und die Überwindung organisatorischer Hürden – insbesondere innerhalb des MWVATT sowie zwischen dem MWVATT, LBV.SH und NAH.SH – sind notwendig, um die Effizienz der Zusammenarbeit zu steigern. Sobald die Ergebnisse der Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit vorliegen, ist ein intensiverer Austausch zwischen den Referaten innerhalb des MWVATT sinnvoll. Damit soll in der Maßnahmenentwicklung gezielt der Radverkehr in den Fokus genommen werden.

Nur durch eine klare Fokussierung, die Sicherung der geschaffenen Strukturen und eine konsequente Umsetzung kann Schleswig-Holstein die gesetzten Ziele erreichen und seine Position als fahrradfreundliche Region im „echten Norden“ weiter ausbauen.

Neue Impulse setzen – auch über 2030 hinaus

Schließlich ist die Verzahnung von Pull- und Push-Maßnahmen entscheidend: Die Attraktivierung des Radverkehrs allein reicht nicht aus, um die ambitionierten Ziele zu erreichen. Restriktive Maßnahmen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr müssen ergänzend umgesetzt werden, um die Förderung des Radverkehrs wirksam voranzutreiben. Erst die Kombination aus Anreizen für den Radverkehr (Pull) und restriktiven Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr (Push) schafft die notwendigen Rahmenbedingungen für eine deutliche Verlagerung hin zum Rad. Push-Maßnahmen sind dabei explizit nicht gegen das Kfz ausgelegt, denn das Auto behält in einem Flächenland wie Schleswig-Holstein immer eine Rolle im Mobilitätsmix. Jedoch ermöglicht erst die Verringerung des Kfz-Verkehrs die Entwicklung von sicheren und attraktiven Radinfrastrukturen und schafft damit eine echte Wahlfreiheit zwischen den Verkehrsmitteln.

Die Entwicklung einer starken Radverkehrskultur ist ein weiterer zentraler Erfolgsfaktor für einen starken Radverkehr in Schleswig-Holstein. Durch Kommunikation können das Fahrrad als selbstverständliches Verkehrsmittel verankert und positive Bilder geschaffen werden.

Kampagnen, Bildungsangebote und öffentlichkeitswirksame Aktionen sollen das Bewusstsein für die Vorteile des Radfahrens stärken. Dies ist insbesondere in Verbindung mit den oben beschriebenen Push-Maßnahmen notwendig. Es muss eine funktionierende Zukunftsperspektive skizziert werden, um den Vorwurf des Verlustes von (Kfz-)Mobilitätsoptionen argumentativ aushebeln zu können. Besonders wichtig ist es, Kinder frühzeitig in diese Kultur einzubinden, damit sie mit sicheren und attraktiven Radverkehrsbedingungen aufwachsen. So wird nicht nur das Verhalten im Kindesalter geprägt, sondern auch die Grundlage für eine nachhaltige Entscheidung im Erwachsenenalter geschaffen. Eine generationenübergreifende Radverkehrskultur ist damit ein entscheidender Hebel, um die Ziele der Radstrategie langfristig zu sichern.

Auch über das Jahr 2030 hinaus müssen Impulse für die Förderung des Radverkehrs gesetzt werden. Neue technische Entwicklungen und gesellschaftliche Veränderungen machen eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Maßnahmen notwendig. Die im Rahmen der Radstrategie

geschaffenen Strukturen bilden dabei eine tragfähige Grundlage, um diesen Prozess langfristig fortzuführen. Nur durch eine dauerhafte Verankerung und die Verstetigung dieser Ansätze – auch personell und finanziell – kann Schleswig-Holstein den Weg zu einer fahrradfreundlichen Region im „echten Norden“ konsequent weitergehen.

„Es reicht nicht, eine Strategie zu schreiben – es braucht starke Kräfte, regelmäßige Kontrolle und ausreichend Geld.“

„Ich sehe das Fahrrad als wichtige Mobilität für alle – an den Schulen müssen die Grundlagen gelegt werden.“

6 Anlagen

6 Anlagen	I
6.1 Abbildungsverzeichnis	II
6.2 Tabellenverzeichnis	III
6.3 Abkürzungsverzeichnis	III
6.4 Steckbriefe zu den prioritären Maßnahmen	V
6.5 Quellenangaben zu „Radverkehr in Zahlen“ (Seite 4)	XII
6.6 Auswahl genutzter Datenquellen	XII
6.7 Organisation und Durchführung der Interviews	XV
6.7.1 Gruppeninterviews	XV
6.7.2 Liste der Interviews mit Einzelakteur:innen	XVI
6.7.3 Exemplarische Leitfragen der Interviews	XVIII
6.8 Weitere Indikatoren zum laufenden Monitoring der Umsetzung der Radstrategie	XX

6.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeit- und Ablaufplan der Evaluierung.....	2
Abbildung 2: Oberziel „Mehr Leute aufs Rad“ - Modal Split des Radverkehrs erhöhen und die dazugehörigen Unterziele.....	5
Abbildung 3: Modal-Split-Entwicklung in Schleswig-Holstein inkl. Zielsetzungen für 2025 und 2030.....	6
Abbildung 4: Kartendarstellung der zusammengefassten Regionalstatistischen Raumtypen in Schleswig-Holstein.....	6
Abbildung 5: Modal-Split nach Regionalstatistischen Raumtypen.....	7
Abbildung 6: Verteilung der Wegelängen in Schleswig-Holstein nach Regionalstatistischen Raumtypen.....	7
Abbildung 7: Mittlere Wegelänge im Radverkehr in Schleswig-Holstein.....	9
Abbildung 8: Verkehrsleistung im Radverkehr in Schleswig-Holstein.....	9
Abbildung 9: Jährlich gefahrene km im (Alltags-)Radverkehr pro Person im Bundesländervergleich.....	10
Abbildung 10: MiD 2023 – Vergleich im Modal Split der Flächenländer.....	10
Abbildung 11: Modal Split in Schleswig-Holstein auf dem Weg zur Arbeit (Entfernungsbereich bis 5 km).....	13
Abbildung 12: Modal Split des Radverkehrs im Einkaufsverkehr in Schleswig-Holstein.....	15
Abbildung 13: Modal Split-Entwicklung in Schleswig-Holstein auf dem Weg zur Ausbildung und zur Schule (Entfernungsbereich bis 5 km).....	15
Abbildung 14: Oberziel „Unfallzahlen verringern („Vision Zero“)" und die dazugehörigen Unterziele.....	16
Abbildung 15: Polizeilich erfasste Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung.....	17
Abbildung 16: Zahl jährlich verunglückter Radfahrender in Schleswig-Holstein.....	18
Abbildung 17: Zahl jährlich getöteter und schwerverletzter Radfahrender in Schleswig-Holstein.....	19
Abbildung 18: Anzahl Radunfälle mit Getöteten/100.000 EW (jährlich).....	20
Abbildung 19: Anzahl Radunfälle mit Getöteter Person/500 Mio. km Radverkehrsleistung (jährlich).....	21
Abbildung 20: Oberziel „Schleswig-Holstein unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen“ und die dazugehörigen Unterziele.....	23
Abbildung 21: Platzierung des Landes Schleswig-Holstein bei der Bewertung der meistbereisten Bundesländer nach Reiseart.....	24
Abbildung 22: Entwicklung der Reiseentscheidungsgründe.....	27
Abbildung 23: Entwicklung Gästezufriedenheit mit den Radfahrmöglichkeiten.....	27
Abbildung 24: Entwicklung Anteil Gäste, die die Radfahrmöglichkeiten nutzen.....	27
Abbildung 25: Zusammenstellung wichtiger Erfolge der Radstrategie.....	28
Abbildung 26: Übersicht über die Handlungsfelder der Radstrategie 2030.....	30
Abbildung 27: Legende zum Umsetzungsstatus in den Übersichten (Kapitel 3.1 bis 3.7).....	30
Abbildung 28: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 1.....	31
Abbildung 29: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 2.....	38
Abbildung 30: Entwicklung der bereitgestellten Haushaltsmittel (Bund und Land) für den Radverkehr in Schleswig-Holstein.....	41
Abbildung 31: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 3.....	44
Abbildung 32: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 4.....	49
Abbildung 33: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 5.....	55
Abbildung 34: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 6.....	62
Abbildung 35: Übersicht über Maßnahmen und Umsetzungsstatus in Handlungsfeld 7.....	68

6.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Teilnahmeliste des Gruppeninterviews Tourismus.....	XV
Tabelle 2: Teilnahmeliste des Gruppeninterviews Gemeinden.....	XV
Tabelle 3: Teilnahmeliste des Gruppeninterviews Kreise und kreisfreie Städte	XVI
Tabelle 4: Teilnahmeliste Einzelinterviews	XVII

6.3 Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
AG	Arbeitsgemeinschaft
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
B+R	Bike and Ride
bzw.	beziehungsweise
EW	Einwohnende
FAG	Finanzausgleichsgesetz
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
GBSH	Gästabefragung Schleswig-Holstein
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
IQ.SH	Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen Schleswig-Holstein
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
LBO	Landesbauordnung
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LEP	Landesentwicklungsplan
LRVN	Landesweites Radverkehrsnetz
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LTO	Lokale Tourismusorganisation
LVW.SH	Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein e.V.
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MiD	Mobilität in Deutschland
MWVATT	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
NAH.SH	Nahverkehrsbund Schleswig-Holstein
s.o.	siehe oben
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
RAD.SH	Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein
RIS.SH	Radverkehrsinformationssystem Schleswig-Holstein

RP	Regionalplan
RTR	Runder Tisch Radverkehr Schleswig-Holstein
StVO	Straßenverkehrsordnung
SH	Schleswig-Holstein
TA.SH	Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein
TMO	Tourismusmarketingorganisation
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VSS	Verkehrssicherheitsscreening
Vgl.	Vergleiche
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

6.4 Steckbriefe zu den prioritären Maßnahmen

Rechtsrahmen und Regelwerke

Handlungsfeld 1

Kernelemente der Maßnahme in der Radstrategie 2030

Bereits in der Radstrategie wurde festgehalten, dass der vom Land veränderbare Rechtsrahmen z. B. durch Erlasse fahrradfreundlich angepasst (Landesrecht) oder Gesetzesinitiativen durch das Land eingebracht werden soll (Bundesrecht). Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für die Förderung des Radverkehrs stetig so weiterzuentwickeln, dass Bau und Markierung von Radinfrastruktur für alle Beteiligten möglichst einfach und schnell erfolgen können. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen in den Kommunen und im Land Schleswig-Holstein von zentraler Bedeutung.

Umsetzungsstand

- Überarbeitung und Veröffentlichung des Erlasses für "Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung"
- Neuer Erlass zur Radverkehrswegweisung veröffentlicht
- Erlass zur Anordnung von Fahrradstraßen veröffentlicht (Begleitpapier durch RAD.SH)
- Neuer Erlass zur Verwendung von Piktogrammketten veröffentlicht, der diese nun auch in Schleswig-Holstein ermöglicht
- Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Infrastrukturbereich zur Beschleunigung des Radwegebaus: für den Bau straßenbegleitender Radwege bis zu einer Länge von 5 km an bestehenden Straßen muss keine UVP-Vorprüfung durchgeführt werden
- Planfeststellungsverfahren kann unter bestimmten Voraussetzungen entbehrlich sein und stattdessen kann eine Plangenehmigung erteilt werden



Gutachterliche Empfehlungen zur weiteren Umsetzung

Die neuen Erlasse zur Radverkehrsförderung markieren bereits einen wichtigen Schritt Schleswig-Holsteins hin zu einer nachhaltigen und modernen Verkehrspolitik. In den Interviews im Rahmen der Evaluation wurden insbesondere der Grunderwerb sowie naturschutzrechtliche Belange als zentrale Hemmnisse für den Radwegeneu- und -ausbau identifiziert. Hier hat das o. g. Gesetz von 2024 bereits in gewissem Maße Abhilfe geschaffen. Dennoch ist eine dauerhafte Nutzung der sich ergebenden Möglichkeiten durch das Land Schleswig-Holstein empfohlen, um bestehende Herausforderungen z. B. beim Grunderwerb oder auch bei der Anwendung der neuen Möglichkeiten durch Gesetzesnovellierungen gezielter lösen zu können.

Zur Unterstützung des Radwegeneubaus sind Optimierungen zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren und des Grunderwerbs erforderlich. Die Entwicklung standardisierter Verfahrensbausteine kann hier wesentlich zur Beschleunigung beitragen.

Darüber hinaus wird der Ausbau von Schulungsangeboten zur aktuellen Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie zu landesweiten Erlassen empfohlen, beispielsweise durch Fortbildungsmaßnahmen der RAD.SH. Das Land sollte sich weiterhin aktiv bei Gesetzesnovellen auf Bundesebene für progressive und radverkehrsfreundliche Änderungen einsetzen.

Hauptakteure: MWVATT, LBV.SH und RAD.SH

Anpassung der Förderkulisse für Radverkehrsanlagen**Handlungsfeld 2****Kernelemente der Maßnahme in der Radstrategie 2030**

In der Radstrategie lag der Fokus dieser Maßnahme auf der Erweiterung der Förderkulisse etwa für touristische Infrastruktur, der Vereinfachung von Verfahren bei der Antragstellung sowie auf einer Intensivierung der Beratung und Unterstützung bei der Antragstellung. Dies ist bereits gut gelungen und sollte nun spezifiziert werden.

Umsetzungsstand

- Förderkulisse "Ab aufs Rad" (seit 2022 aktiv): investive Maßnahmen zur Verbesserung von Radwegen, der Qualität touristischer Routen, Ausbau von Radschnellverbindungen und Konzepte
- vorrangige Förderung von Strecken, die im LRVN sind
- Binnenlandtourismus (investive und nicht-investive Projekte)



Vieles umgesetzt;
Daueraufgabe in
Umsetzung

Gutachterliche Empfehlungen zur weiteren Umsetzung

Die niedrighschwellige Förderung von Fahrradabstellanlagen wurde von den Kreisen und Kommunen positiv aufgenommen. Unter der Voraussetzung eines passenden rechtlichen Rahmens bietet sich eine Wiederholung bzw. Ausweitung dieses Förderansatzes an.

Wir empfehlen, niedrighschwellige Fördermöglichkeiten für kleine bauliche Maßnahmen, Mikroprojekte und Fahrradabstellanlagen weiter auszubauen. Dabei können vorbereitete Musterlösungen die Umsetzung erleichtern. Zudem sollten die Ergebnisse des Pilotprojekts „Wurzelaufbrüche“ zur effizienten Verbesserung der Infrastruktur in zukünftige Förderprogramme integriert werden.

Zur Verbesserung der Finanzierungsbedingungen für Lückenschlüsse an Landesstraßen empfehlen wir die Einführung klarer Regelungen, beispielsweise über Planungsvereinbarungen, bei denen die Planung durch die Kommune erfolgt und die Kosten zu 100 % vom Land Schleswig-Holstein übernommen werden. Dies kann die Umsetzung deutlich erleichtern und die kommunale Bereitschaft stärken. Auch hier wurde in den Interviews ein großer Handlungsbedarf deutlich, weil die Kommunen heute anteilig die Kosten für den Radwegebau an Landesstraßen übernehmen müssen, wenn sie diesen selbstständig durchführen.

Bei pauschalen Finanzmittelzuweisungen an Kommunen – wie im Beispiel der einmaligen Auszahlung aus den Corona-Notkrediten im Jahr 2024 – sollten gezielt Hinweise zur Förderung des Radverkehrs geschaffen werden. Dies kann etwa durch die Einführung einer Positivliste erfolgen, die klar definiert, welche Maßnahmen förderfähig sind.

Hauptakteure: MWVATT, LBV.SH und RAD.SH

Radfernwege zu Qualitätsradrouten entwickeln**Handlungsfeld 3****Kernelemente der Maßnahme in der Radstrategie 2030**

Radfernwege bieten ein großes Potenzial für eine positive Außendarstellung des Landes im Radtourismus. Ziel der Radstrategie war und ist es, diese systematisch zu Qualitätsradrouten weiterzuentwickeln. Dafür sind unter anderem einheitliche Standards, gezielte Infrastrukturmaßnahmen, ein übergreifendes Qualitätsmanagement sowie die Einbindung in Förderprogramme und digitale Planungstools erforderlich.

Umsetzungsstand

- Alle 13 Fernwege wurden befahren, Mängelsteckbriefe erstellt und den Baulastträgern zur Verfügung gestellt
- Im Jahr 2021 Auswahl einer zu entwickelnden Qualitätsroute (Ochsenweg) und erste bauliche Maßnahmen (2022)
- Aufbau eines Partnernetzwerkes
- Veröffentlichung von „Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein“ (2021)
- Aufbau digitales touristisches Radnetz



In Umsetzung

Gutachterliche Empfehlungen zur weiteren Umsetzung

13 ausgebaute Radfernwege führen durch Schleswig-Holstein. Radreisen muss auch im Vergleich zur deutschen und europäischen Konkurrenz weiterentwickelt werden. Um Radfernwege als Qualitätsrouten zertifizieren zu können, braucht es umfassende Maßnahmen (Ausbau der Infrastrukturen, Wegweisung, Routenführung, Angebots- und Produktentwicklung, Marketing).

Hierzu braucht es klare und verlässliche Strukturen, die die Entwicklungen in die Hand nehmen und die Zusammenarbeit mit den relevanten Akteuren sicherstellen. Das Projektmanagement des Ochsenwegs durch den Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e. V. hat sich hier bewährt.

Eine Auswahl der nächsten Radfernwege, die sich für eine Qualitätsentwicklung eignen, findet durch die Radwerkstatt Tourismus statt und bildet die Grundlage für die Entwicklung einer zweiten Route bis 2030. Aufbauend darauf wird empfohlen, eine Geschäftsstelle einzurichten. Diese soll die Qualifizierung der zweiten Route koordinieren und eine gemeinsame Angebots- und Produktentwicklung vorantreiben.

Langfristig wird außerdem empfohlen, eine Gesamtkoordination für alle Qualitätsrouten einzurichten, um eine gemeinsame einheitliche Produktentwicklung voranzutreiben. Diese Aufgabe kann z. B. von der Koordinierungsstelle Radtourismus übernommen werden, die bei RAD.SH angesiedelt ist.

Hauptakteure: MWVATT, TMO, LTO, Kommunen, RAD.SH, LBV.SH

ÖPNV-Knoten zu Mobilitätsstationen ausbauen**Handlungsfeld 4****Kernelemente der Maßnahme in der Radstrategie 2030**

Zur Förderung multimodaler Mobilität sollen Mobilitätsstationen an bestehenden ÖPNV-Knoten entstehen, die je nach lokalem Bedarf modular ausgestattet werden können – von Basislösungen bis hin zu Full-Service-Angeboten. Hochwertige B+R- und P+R-Anlagen, Sharing-Angebote sowie ergänzende Services wie Fahrradverleih und Reparatur tragen dazu bei, den Umstieg vom Pkw auf nachhaltige Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten.

Umsetzungsstand

- Gründung des "mobilitteam by NAH.SH" zur Vernetzung und Unterstützung der Kommunen zur Entwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen (3 Personen)
- flexibles Angebot für Kommunen durch Modulsystem für Bike+Ride-Anlagen vorhanden



In Umsetzung

Gutachterliche Empfehlungen zur weiteren Umsetzung

Zur weiteren Umsetzung empfehlen wir die Fortführung des Stationsprogramms der NAH.SH als Ergänzung zur bestehenden Förderung über „Stadt und Land“. Im Rahmen des Programms wurden Anlagen bereits an vielen Haltestellen errichtet.

Es wurden bereits unterschiedliche Mobilitätsstationen umgesetzt, z. B. in Form von Bike+Ride oder auch den Neubau von Haltepunkten (z. B. Lübeck-Moisling). Dabei wird auf die unterschiedlichen Formate geachtet. Aktuell ist der Ausbau von der Aktivität der Kommunen abhängig. Diese müssen aktiv auf die NAH.SH zugehen, eine wie in der Radstrategie formulierte Bedarfsanalyse wurde bisher nicht durchgeführt. Dabei ist diese besonders relevant, um langfristig alle Haltestellen, an denen die Kombination zwischen Radverkehr und öffentlichem Verkehr sinnvoll ist, mit ausreichend Abstellanlagen auszustatten.

Um eine landesweite, möglichst flächendeckende Entwicklung mit einheitlichem Layout zu erreichen, ist eine proaktive Herangehensweise mit einer vorgelagerten Analyse wichtiger Stationen sinnvoll. Dies würde den Ausbau weiter beschleunigen. Hierfür sollte ein landesweites Mobilitätsstationen-Konzept in Zusammenarbeit mit der NAH.SH entwickelt werden, basierend auf einer Erreichbarkeitsanalyse wichtiger Haltestellen mit Verbindungsfunktion. Darauf aufbauend wird empfohlen, Feinkonzepte auf Kreisebene zu erarbeiten und eine Integration in die Neuaufstellung des Landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP) zu prüfen.

Hauptakteure: MWVATT; NAH.SH

**Intensivierung von zielgruppenorientierten Präventionsmaßnahmen +
Mobilitätsbildung****Handlungsfeld 5****Kernelemente der Maßnahme in der Radstrategie 2030**

Die Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein (LVW.SH) bietet gemeinsam mit Partnern ein breites Angebot an Schulungen und Informationsmaterialien zur Verkehrssicherheit für verschiedene Zielgruppen an. Dieses Angebot sollte kontinuierlich weiterentwickelt und an aktuelle Bedarfe angepasst werden. Im Fokus stehen dabei Themen wie Radfahrtraining, Regelkenntnis, Rücksichtnahme im Straßenverkehr sowie die Aus- und Fortbildung von Lehrkräften.

Umsetzungsstand

- Schulwettbewerb „Wir sind dabei“ an Grundschulen durch MWVATT, Landespolizei, Unfallkasse Nord, IQ.SH und ADAC Schleswig-Holstein
- Kreativwettbewerbe, Pedelec-Schulungen, Flüchtlingskurse, erste Großveranstaltungen
- Verteilen von Helmen bei Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtradeln“ durch das MWVATT
- Radfahrausbildung durch die LVW.SH und die Polizei
- Ausbildung von Verkehrshelferinnen und Verkehrshelfern durch LVW.SH und Polizei
- Handpuppenbühnen der Landespolizei

**Gutachterliche Empfehlungen zur weiteren Umsetzung**

Kurzfristig wird empfohlen, eine strukturierte Gesamtübersicht der bestehenden Informations- und Schulungsangebote sowie der beteiligten Kooperationspartner – wie Polizei, Unfallkasse Nord, LVW.SH, ADAC und ADFC – zu erstellen und diese übersichtlich an Kommunen, Verbände, Schulen und Eltern zu kommunizieren.

Außerdem sollen die Ergebnisse der parallel laufenden Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit gezielt genutzt werden, um mögliche, identifizierte Angebotslücken – insbesondere im Hinblick auf die erweiterten Zielsetzungen der Radstrategie, wie etwa den Ausbildungs- und Schulverkehr – zu schließen. Informationsmaterialien, Schulungen und Veranstaltungen für verschiedene Zielgruppen, sind landesweit auszuweiten und intensiver zu bewerben.

Vulnerable Gruppen müssen gezielt geschult werden, um ihre Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Gleichzeitig ist die bislang unterrepräsentierte Verursacherperspektive stärker zu berücksichtigen, hier kann auch eine intensive Auswertung der Unfallzahlen Aufschluss geben. Durch die gezielte Bearbeitung der Verhaltensebene kann so ein wirksamer Beitrag zur Reduktion von Verkehrsunfällen geleistet werden.

Hauptakteure: MWVATT, MBWFK, LVW.SH, Kommunen, Polizei, ADFC, ADAC, UK Nord

Konzeption und Durchführung thematischer Veranstaltungen und landesweiter Kampagnen**Handlungsfeld 6****Kernelemente der Maßnahme in der Radstrategie 2030**

In der Radstrategie Schleswig-Holsteins war vorgesehen, durch eine landesweite Öffentlichkeitskampagne das Radfahren als attraktive und sichere Mobilitätsform im Alltag und in der Freizeit zu fördern. Die Maßnahme umfasste die Entwicklung einer einprägsamen Dachmarke, die Durchführung regelmäßiger Veranstaltungen sowie die Unterstützung bestehender Aktionen wie „Stadtradeln“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“. Ergänzend sollten zielgruppenorientierte Informationen bereitgestellt und Fachtagungen durchgeführt werden. Ziel war es, das Image des Radfahrens zu stärken, die Nutzung zu erhöhen und das Thema Verkehrssicherheit durch Kooperation mit Polizei und Verkehrswacht einzubinden.

Umsetzungsstand

- Jährliche Fachtagung Radverkehr des MWVATT
- "Mit dem Rad zur Arbeit" und "Stadtradeln"
- Initiative #MoinRadland gestartet



Vieles umgesetzt;
Daueraufgabe in
Umsetzung

Gutachterliche Empfehlungen zur weiteren Umsetzung

Die nachhaltige Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur in Schleswig-Holstein sollte konsequent vorangetrieben werden. So lassen sich mehr Menschen für das Radfahren begeistern, die Verkehrssicherheit verbessern und das Wohlbefinden aller Radfahrenden – einschließlich Touristen – steigern. Regionen und Länder, in denen viel Rad gefahren wird, weisen eine Mobilitätskultur auf, in der das Radfahren als positiv empfunden wird und bereits früh eingeübt wird.

Empfohlen wird, die gestartete Initiative #MoinRadland weiter auszubauen. Die Inhalte, Materialien und Dachmarke sollten auch für Kommunen und Verbände nutzbar sein. Für eine effiziente Initiative ist die Bindung von Personal und Finanzmitteln notwendig, nur so kann die landesweite Öffentlichkeitsarbeit breit aufstellen werden.

Bestehende landesweite Aktionen sollten fortgeführt werden. Von Landesseite ist eine Verstetigung der Fachtagung Radverkehr anzustreben. Das Stadtradeln zeigt, dass eine übergeordnete Unterstützung der Kommunen z. B. durch RAD.SH oder weitere Organisationen hilfreich ist, um die Teilnahme weiter voranzutreiben. Eine Teilnahme des Landes SH am Wettbewerb „Schulradeln“ kann z. B. neue Zielgruppen erschließen.

Hauptakteure: MWVATT; RAD.SH

Aufbau eines modernen Datenmanagementsystems**Handlungsfeld 7****Kernelemente der Maßnahme in der Radstrategie 2030**

Eine zentrale, transparente Open-Data-Datenbank soll aufgebaut werden, in die bestehende Daten integriert werden. Ziel ist ein effizientes Datenmanagement im Sinne der Digitalstrategie des Landes, mit klaren Vorgaben zur Datenerhebung und -nutzung. Dafür werden Inhalte, Strukturen, Zuständigkeiten und Finanzierung vorab abgestimmt. Landesweite Verkehrsdaten sollen systematisch erhoben und für Kommunen, Fachakteure und die Öffentlichkeit nutzbar gemacht werden.

Umsetzungsstand

- Laufende Entwicklung eines dynamischen Radverkehrsinformationssystems (RIS.SH) im Auftrag des MWVATT
- Ziel: Bündelung von Radverkehrsdaten mit Darstellung, Bearbeitung und Auswertung
- Integration bestehender touristischer Radnetzdaten, Erweiterung um Kreisnetze, Baustellen, Unfalldaten, Zustand der Radwege, Verkehrsbelastungen vorgesehen; Möglichkeit zur Analyse und Priorisierung von Netzlücken
- Geplante Veröffentlichung des Portals Ende 2026 für Fachwelt und Öffentlichkeit



Daueraufgabe in
Umsetzung

Gutachterliche Empfehlungen zur weiteren Umsetzung

Das RIS.SH eignet sich sehr gut, um die Qualität der Radwege in Schleswig-Holstein baulastträgerübergreifend, systematisch und laufend zu verbessern. Eine zentrale Herausforderung wird insbesondere darin gesehen, eine gleichwertige, umfassende Datengrundlage zu allen Bestandsradwegen zu erhalten (bspw. Vorhandensein eines Weges, Breite, Oberfläche und Qualität). Mit vollständigen und aktuellen Daten können Sanierungs- und Ausbauprojekte gezielt dort umgesetzt werden, wo der Bedarf am größten ist (z. B. bei beschädigten oder stark frequentierten Abschnitten, priorisierte Netzlücken).

Deswegen sollte bei der weiteren Erstellung insbesondere die Einbindung der Akteure stärker fokussiert werden. Langfristig sollte auch die Beauftragung einer landesweiten Zustandserfassung der Radwege im LRVN geprüft werden, um eine gute Datenqualität zu gewährleisten. Die Datenpflege und Aktualisierung der Daten sollten zentral gesteuert werden. Dies wird auch von den Akteuren als sehr aufwändig eingeschätzt, eine klare Zuständigkeit und mehr Personal wären hier wünschenswert.

Zielgruppe werden insbesondere Planende in den Kommunen, LBV.SH, Tourismus-Agentur für die Radfernwege, Fachverbände und die verkehrspolitischen Sprecher:innen der Parteien sein. Die Plattform sollte öffentlich zugänglich sein, damit die Daten zu Bestandswegen auch durch Routinganbieter genutzt werden können.

Hauptakteure: MWVATT, LBV.SH und Kommunen

6.5 Quellenangaben zu „Radverkehr in Zahlen“ (Seite 4)

- von 2020 bis einschließlich 2025 wurden insgesamt rund **170 Mio. €** für den Radverkehr von Bund und Land Schleswig-Holstein bereitgestellt.
Quelle: Informationen des MWVATT
- 15% aller Wege wurden 2023 in Schleswig-Holstein mit dem Fahrrad zurückgelegt
Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) 2023
- **44 %** aller Wege zu Schule, Ausbildung und Universität wurden 2023 mit dem Fahrrad zurückgelegt
Quelle: eigene Auswertungen der Datensätze von Mobilität in Deutschland (MiD) 2023
- **1,12 Mrd. km** wurden 2023 in Schleswig-Holstein mit dem Fahrrad gefahren
Quelle: eigene Auswertungen der Datensätze von Mobilität in Deutschland (MiD) 2023
- 2023 war Schleswig-Holstein das Flächenland mit den **wenigsten tödlichen Radverkehrsunfällen** pro gefahrenen Radkilometern
Quelle: eigene Berechnung nach Daten der MiD 2023; Unfalldaten der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder für 2024; Zahlen zu Einwohnenden des Statistischen Bundesamtes für den 31.12.2023
- **64 %** der Landes- und **74 %** der Bundesstraßen haben 2024 eine begleitende Radinfrastruktur. Das ist deutschlandweiter Rekord.
Quelle: LBV.SH 2025: Radwegelängen der Kreise und kreisfreien Städte sowie der Straßenmeistereien an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Schleswig-Holstein; Stand: 01.01.2025
- über **80 km** Radwege an Landesstraßen hat das Land Schleswig-Holstein allein 2024 saniert
Quelle: Informationen LBV.SH
- **71 %** der Urlaubsgäste in Schleswig-Holstein fuhren 2024 in ihrem Urlaub Fahrrad.
Quelle landesweite Gästebefragung Schleswig-Holstein (2024)
- Urlaubsgäste in Schleswig-Holstein gaben den Radfahrmöglichkeiten 2024 durchschnittlich eine hervorragende Schulnote: **1,6**
Quelle landesweite Gästebefragung Schleswig-Holstein (2024)

6.6 Auswahl genutzter Datenquellen

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.: ADFC-Radreiseanalyse 2024. Berlin, 2024.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Laufende Raumbeobachtung des BBSR. Bonn, 2018.

Bundesministerium für Verkehr: Mobilität in Deutschland. Bonn, Berlin, 2002.

Bundesministerium für Verkehr: Mobilität in Deutschland. Bonn, Berlin, 2008.

Bundesministerium für Verkehr: Mobilität in Deutschland. Bonn, Berlin, 2017.

- Bundesministerium für Verkehr: Mobilität in Deutschland. Bonn, Berlin, 2023.
- Bundesministerium für Verkehr: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs. Berlin, 2024.
- Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI im Auftrag des ADFC: Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen. Karlsruhe, 2024.
- Heinrich-Böll-Stiftung, European Union: European Mobility Atlas. Facts and figures about transport and mobility in Europe. Brüssel, 2021.
- Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH: Landesweite Gästebefragung Schleswig-Holstein 2017. Kiel, 2018.
- Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH: Landesweite Gästebefragung Schleswig-Holstein 2021. Kiel, 2021.
- Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH: Landesweite Gästebefragung Schleswig-Holstein 2024. Kiel, 2024.
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein Landespolizeiamt: Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2020. Kiel, 2021.
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein Landespolizeiamt: Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2021. Kiel, 2022.
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein Landespolizeiamt: Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2022. Kiel, 2023.
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein Landespolizeiamt: Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2023. Kiel, 2024.
- Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport des Landes Schleswig-Holstein Landespolizeiamt: Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2024. Kiel, 2025.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Referat Grundsatzfragen Verkehrspolitik, Radverkehr: Ab aufs Rad im echten Norden. Radstrategie Schleswig-Holstein 2030. Kiel, 2020.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein: Fortschrittsbericht der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030. Kiel, 2023.
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein: Fortschrittsbericht der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030. Kiel, 2024.
- RAD.SH: Radverkehrskonzepte in Eigenregie. Erfahrungen aus der Umsetzung 2022/2023. Molfsee, 2023.
- Schleswig-Holstein: Konzeption und Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes in Schleswig-Holstein. Berlin, 2023.
- Schleswig-Holsteinischer Landtag: Drucksache 20/3593 (2020) [Drucksache 20/3593](#)
- Schleswig-Holstein Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr: Radwegelängen der Kreise und kreisfreien Städte sowie der Straßenmeistereien an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Schleswig-Holstein. Stand: 01.01.2025
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Unfallatlas Deutschland, Unfalldaten 2024 [Unfallatlas | Kartenanwendung](#)
- Statistisches Bundesamt (31.12.2023). Bevölkerung nach Nationalität und Bundesländern [Bevölkerung nach Nationalität und Bundesländern - Statistisches Bundesamt](#)

6.7 Organisation und Durchführung der Interviews

6.7.1 Gruppeninterviews

Folgende drei Gruppeninterviews wurden jeweils digital durchgeführt:

- 03.06.2025 – Vertreter:innen des Radtourismus
- 13.06.2025 – Mitgliedsgemeinden der RAD.SH
- 18.06.2025 – Kreise und kreisfreie Städte der RAD.SH

Die Teilnahme an den Interviews war freiwillig. Für jedes Gruppeninterview haben Planersocietät und MWVATT einen Leitfaden entwickelt, der konkrete Fragestellungen und weitere mögliche Diskussionsthemen beinhaltet. Die unterschiedlichen Themenbereiche wurden durch interaktive Slido-Umfrage eingeleitet. Anschließend bestand die Möglichkeit im Rahmen einer offenen Diskussionsrunde tiefer in die Themen einzusteigen. Die Interviews wurden durch die Planersocietät moderiert, aufgezeichnet und ausgewertet.

Tabelle 1: Teilnahmeliste des Gruppeninterviews Tourismus

#	Institution
1	LTO Tourismusagentur Lübecker Bucht
2	MWVATT, Ref. 33
3	LTO Grünes Binnenland
4	Lokale Tourismusorganisation (LTO) Mittelholstein
5	Koordinierungsstelle Radtourismus beim RAD.SH
6	Nordsee Tourismus Service GmbH (NTS)

Tabelle 2: Teilnahmeliste des Gruppeninterviews Gemeinden

#	Institution
1	RAD.SH
2	Stadt Rendsburg
3	Ulzburg
4	Amt Föhr-Amrum
5	Gemeinde Leck
6	Reinbek
7	Moorrege

Tabelle 3: Teilnahmeliste des Gruppeninterviews Kreise und kreisfreie Städte

#	Institution
1	RAD.SH
2	RAD.SH
3	Kreis Segeberg
4	Kreis Plön
5	Kreis Pinneberg
6	Kreis Nordfriesland
7	Kreis Stormarn
8	Kreis Schleswig-Flensburg
9	Kreis Steinburg
10	Herzogtum Lauenburg
11	Hansestadt Lübeck
12	Landeshauptstadt Kiel
13	Stadt Neumünster
14	Kreis Ostholstein

6.7.2 Liste der Interviews mit Einzelakteur:innen

Die Auswahl der Interviewpersonen erfolgte durch das MWVATT, die anschließende Kontaktaufnahme und Terminierung der Interviews durch die Planersocietät. Es haben insgesamt 19 von 24 (s. u.) geplanten Interviews aus der Mitte des Runden Tisches Radverkehr stattgefunden, alle Interviews wurden digital durchgeführt.

Für die Interviews wurde ein Gesprächsleitfaden (s. u.) entwickelt und vorab mit dem Auftraggeber abstimmt. Er kombinierte offene und geschlossene Fragen. Diese Art von Interview bot einen möglichst flexiblen Rahmen, der es den Interviewenden ermöglichte, auf spezifische Themen einzugehen, während gleichzeitig Raum für spontane und vertiefende Antworten blieb. Der Leitfaden hat sichergestellt, dass wichtige Fragen gestellt und alle relevanten Themen abgedeckt werden. Abhängig vom Schwerpunkt des Interviews wurde der Leitfaden durch die Interviewenden erweitert oder verkürzt. Die Ergebnisse der Interviews wurden in Ergebnisprotokollen aufbereitet.

Tabelle 4: Teilnahmeliste Einzelinterviews

#	Akteur/Institution	
1	MWVATT, Ref. 40	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
2	MWVATT, Ref. 43	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
3	MWVATT, Ref. 33	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
4	MIKWS (Polizei)	Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport
5	MEKUN	Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur
6	LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
7	RAD.SH	kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein
8	NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein
9	TV.SH	Tourismusverband Schleswig-Holstein
10	TA.SH	Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH
11	IQ.SH	Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen
12	ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
13	VCD	Verkehrsclub Deutschland
14	BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
15	Binnenland SH	ARGE Binnenland Schleswig-Holstein
16	Gemeindetag	Schleswig-Holsteinische Gemeindetag
17	GRÜNE	Bündnis 90/Die Grünen – im Landtag Schleswig-Holstein
18	FDP	Freie Demokraten – im Landtag Schleswig-Holstein
19	Landesverkehrswacht	Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein e. V.

6.7.3 Exemplarische Leitfragen der Interviews

A Einstieg und persönlicher Kontext

- A.1 Welche Rolle nehmen Sie in Ihrer Institution ein? Seit wann sind Sie in dieser Funktion tätig?
- A.2 Welchen Bezug haben Sie in Ihrer Arbeit zum Radverkehr allgemein & zur Radstrategie konkret?
- A.3 Welche Handlungsfelder oder Maßnahmen(-pakete) der Radstrategie sind für Ihre Arbeit besonders relevant?
(Hinweis: zur Einschätzung der Frage haben wir Ihnen eine Übersicht der Handlungsfelder und Maßnahmen beigelegt)

B Rückblick: Wirkungen und Erfahrungen der Radstrategie allgemein

- B.1 Wie erfolgreich ist das Land Schleswig-Holstein Ihrer Einschätzung nach 5 Jahren bei der Zielerreichung der Radstrategie? (Schulnotenskala 1 - 6)
- B.2 Welche Impulswirkung hat die Radstrategie auf den Radverkehr im Land entfaltet?
- B.3 Welche Veränderungen im Radverkehr nehmen Sie aus Sicht Ihrer Institution wahr? Wie begründen Sie Ihre Einschätzung?

C Rückblick: Bewertung der Handlungsfelder und Maßnahmen

- C.1 In welchen der sieben Handlungsfelder hat die Radstrategie bisher besonders viel bewirkt?
- C.2 In welchen Handlungsfeldern hätten Sie sich bereits mehr Wirkung erhofft? Wo sehen Sie die Gründe?
- C.3 Welche konkreten Maßnahmen hatten aus Ihrer Sicht besonders positiven Einfluss auf den Radverkehr?
- C.4 Welche Maßnahmen haben, aus Sicht Ihrer Institution, ihre Wirkung verfehlt? Was waren die Ursachen?

D Ausblick: Zukunftsthemen und Prioritäten

- D.1 Welche zwei Handlungsfelder sollten in den kommenden Jahren besonders gestärkt werden? (Hinweis: Dies bedeutet keine Abwertung anderer Felder, sondern eine Priorisierung.)
- D.2 Welche bestehenden Maßnahmen sollten fortgeführt bzw. intensiviert werden?
- D.3 Welche neuen oder bislang nicht umgesetzten Maßnahmen sollten gestartet werden?

E Umsetzungsprozess und Rahmenbedingungen

- E.1 Wie bewerten Sie die bestehenden Organisationsstrukturen zur Umsetzung der Radstrategie auf Landes-, Kreis und Gemeindeebene?
- E.2 Welche Prozesse haben in den letzten Jahren besonders gut funktioniert bzw. sind entstanden?
- E.3 Wo sehen Sie Hemmnisse in der Umsetzung? (Regelwerke, Zuständigkeiten, Kapazitäten, Verfahren etc.)

E.4 Wo besteht aus Ihrer Sicht Anpassungsbedarf der Rahmenbedingungen (strukturell, rechtlich, politisch etc.)?

E.5 Welche Unterstützung durch das Land wäre, aus Sicht Ihrer Institution, besonders hilfreich für die Umsetzung der Radstrategie?

E.6 Wie beurteilen Sie die Förderprogramme des Bundes und Landes? Was kommt Ihrer Meinung gut an, wo wünschen Sie sich andere/bessere Förderung?

F Zusammenarbeit und Akteursnetzwerk

F.1 Wie bewerten Sie die Zusammenarbeit mit anderen Institutionen (Land, LBV.SH, RAD.SH, NAH.SH, Verbände, Behörden etc.)?

F.2 Wo sehen Sie Potenziale zur Verbesserung im Bereich der Zusammenarbeit?

G Learnings und Empfehlungen

G.1 Was haben Sie aus dem bisherigen Umsetzungsprozess der Radstrategie gelernt?

G.2 Was wünschen Sie sich für die Umsetzung der Radstrategie in Zukunft?

G.3 Haben Sie noch weitere Hinweise oder Anmerkungen?

6.8 Weitere Indikatoren zum laufenden Monitoring der Umsetzung der Radstrategie

Handlungsfeld	Indikatoren	Bezug/Aussagen zu Oberziel „Mehr Leute aufs Rad“	Bezug/Aussagen zu Oberziel „Verkehrssicherheit“	Bezug/Aussagen zu Oberziel „Tourismus“
1 Strategie und Konzeption	<ul style="list-style-type: none"> • hauptamtliche Radverkehrsplanerinnen und Radverkehrsplaner in den Kommunen • Personalstellen bei LBV.SH und MWVATT 	x	x	
2 Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Länge Netzlücken • Umfang geförderter Maßnahmen für infrastrukturelle Maßnahmen 	x		
3 Radtourismus	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Gäste, die die Radfahrangebote im Urlaub nutzen 			x
4 Mulimodalität/ Verknüpfung der Verkehrsarten	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Bus-Haltestellen mit neuen/besseren Anlagen 	x		
5 Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Schulen mit Radfahrtrainings • Veränderungen Subjektives Sicherheitsempfinden 		x	
6 Strukturen, Kommunikation, Kooperation	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl teilnehmender Kommunen bei der Aktion „Stadtradeln“ • Anzahl teilnehmender Gruppen bei der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ • Umfang geförderter Maßnahmen für nicht-infrastrukturelle Maßnahmen • Reichweite von Social-Media-Kampagnen • Anzahl Mitgliedskommunen bei der RAD.SH 	x		
7 Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung	<ul style="list-style-type: none"> • Ergebnisse von regelmäßig durchgeführten Radzählungen (Vorher/Nachher) 	x		