

Entwicklungsstrategie Radfernwege Schleswig-Holstein

Endbericht



© Lebensraum Zukunft UG

Entwicklungsstrategie Radfernwege Schleswig-Holstein

Endbericht

an die

RAD.SH

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

Wall 55

24103 Kiel

B T E Tourismus- und Regionalberatung

Stiftstr. 12

D-30159 Hannover

Tel. +49 (0)511 - 70 13 2 - 0

Fax +49 (0)511 - 70 13 2 - 99

hannover@bte-tourismus.de

www.bte-tourismus.de

Hannover, April 2026

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Hintergrund und Zielsetzung.....	1
1.2	Ablauf und Methodik	2
1.3	Strategische Einordnung	3
1.3.1	Radfernwege und Radverkehr in Schleswig-Holstein	3
1.3.2	„Ab aufs Rad im echten Norden“ - Radstrategie Schleswig-Holstein 2030.....	4
2	Ist-Zustand: Analyse des Status quo.....	7
2.1	Strukturelle Grundlagen.....	7
2.1.1	Koordinierung und Monitoring	8
2.1.2	Infrastruktur- und Wegemanagement	10
2.1.3	Marketing.....	13
2.2	Ergebnisse der Online-Befragung und Einzelgespräche.....	17
2.2.1	Organisation der einzelnen Radfernwege.....	18
2.2.2	Zwischenfazit	25
3	Best Practice-Analyse	26
3.1	Beispiele zur Organisation in ausgewählten Bundesländern Exkurs.....	26
3.2	Beispiele zur Organisation ausgewählter Radfernwege und Regionen	29
3.3	Zwischenfazit und Ableitungen für die Radfernwege in Schleswig-Holstein	32
4	Strategie Organisationsmodell SOLL.....	34
4.1	Ausgestaltung der Ebene 1	35
4.2	Aufgaben der Ebene 1 übergeordnete Koordinierung	36
4.3	Ausgestaltung der Ebene 2	41
4.4	Aufgaben der Ebene 2 Radfernweg-spezifische Betreuung	43
4.5	Infrastruktur und Wegemanagement Organisations- und Strukturbedarf	46
4.6	Marketing Organisations- und Strukturbedarf.....	49
5	Handlungsempfehlungen und Umsetzungsschritte	53
5.1	Handlungsempfehlungen im Überblick.....	53
5.2	Erste Umsetzungsschritte	62
5.3	Varianten zur Umsetzung unter begrenzten Ressourcen	63
	Literaturverzeichnis	68
	Abkürzungsverzeichnis	69

Abbildungen

Abb. 1	Vorgehen in der Übersicht.....	3
Abb. 2	Aufgabenbereiche im Management touristischer Radrouten im Überblick.....	7
Abb. 3	Strukturelle Grundlagen Infrastrukturmanagement Radfernwege Schleswig-Holstein	10
Abb. 4	Marketingebenen im Überblick	14
Abb. 5	Übersicht der aktuellen Geschäftsstellen (Ergebnisse Befragung & Gespräche)	18
Abb. 6	Best Practice Beispiele im Überblick.....	29
Abb. 7	Vorstellung des Gesamtmodells im Zusammenspiel.....	35
Abb. 8	Übersicht der Handlungsfelder der landesweiten Koordinierungsstelle.....	37
Abb. 9	Ebene 1 Arbeitsmodell der landesweite Koordinierungsstelle im Überblick.....	40
Abb. 10	Übersicht der Handlungsfelder der zentralen Trägerschaft	43
Abb. 11	Ebene 2 Arbeitsmodell der zentralen Trägerschaft im Überblick	46

1 Einleitung

1.1 Hintergrund und Zielsetzung

Die 13 Radfernwege in Schleswig-Holstein sind von Bedeutung für den nationalen und internationalen Radtourismus und bilden das Fundament der radtouristischen Infrastruktur des Landes: Sie sind Schlüsselfaktor für die touristische Erlebbarkeit per Rad. Gleichzeitig wird deutlich, dass Schleswig-Holstein im Wettbewerb mit anderen Bundesländern zurückzufallen droht, wenn keine gezielten Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Weiterentwicklung erfolgen. Bereits eingeleitete Projekte haben wertvolle Grundlagen geschaffen, z. B. die Befahrung und Bewertung aller 13 Radfernwege, die Erstellung von Handbüchern mit Qualitätsstandards, Projekte wie das Unterhaltungskonzept für den Eider-Treene-Sorge Radweg oder die Entwicklung des Ochsenwegs zur Qualitätsradroute. Diese Erkenntnisse sollen im nächsten Schritt in einer übergeordneten Strategie gebündelt werden. Die zentrale Fragestellung ist, wie aus bisher projektbezogenen Ansätzen dauerhafte Strukturen für die Unterhaltung und den Betrieb der Radfernwege in Schleswig-Holstein entstehen können. Die Akteurslandschaft ist komplex und die Ressourcen sind begrenzt, sodass neue, effiziente und langfristig tragfähige Organisations- und Finanzierungsmodelle erforderlich sind. Im Kontext der Radstrategie des Landes, die vorsieht, Schleswig-Holstein bis 2030 unter die Top 3 der radtouristischen Bundesländer zu bringen und zwei Radfernwege als Qualitätsradrouten auszubauen¹, wird eine klare Strategie benötigt, wie vorhandene Ressourcen und Finanzen optimal genutzt und durchgeführte Aktivitäten gebündelt werden können, um die Wettbewerbsfähigkeit Schleswig-Holsteins im Radtourismus nachhaltig zu sichern.

Ziele des Projektes sind

- Empfehlungen für die erforderliche Anzahl und Ausstattung möglicher übergreifender und regionaler Geschäftsstellen
- Empfehlungen zu finanziellen und personellen Ressourcen für die Entwicklung der Radfernwege bzw. zum sinnstiftenden Einsatz der Ressourcen
- Entwicklung eines realistischen Maßnahmenplans mit klaren Handlungsempfehlungen
- Identifikation von Synergien und Einsparpotenzialen, die durch koordinierte Maßnahmen entstehen können (z. B. gemeinsames Marketing, gebündelte Infrastrukturpflege)

Die im Prozess erarbeiteten Strukturen sollen ein Angebot mit einem klaren Qualitätsversprechen hervorbringen, das dauerhaft verlässlich eingelöst und langfristig gesichert werden kann.

¹ Der Ergebnisbericht der Halbzeitevaluierung zur Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 sieht die Zielanpassung der Radstrategie vor, dass bis 2030 zwei Radfernwege zur Qualitätsradroute und ohne bestimmten Zeithorizont alle D-Routen zu Qualitätsradrouten entwickelt werden sollen.

1.2 Ablauf und Methodik

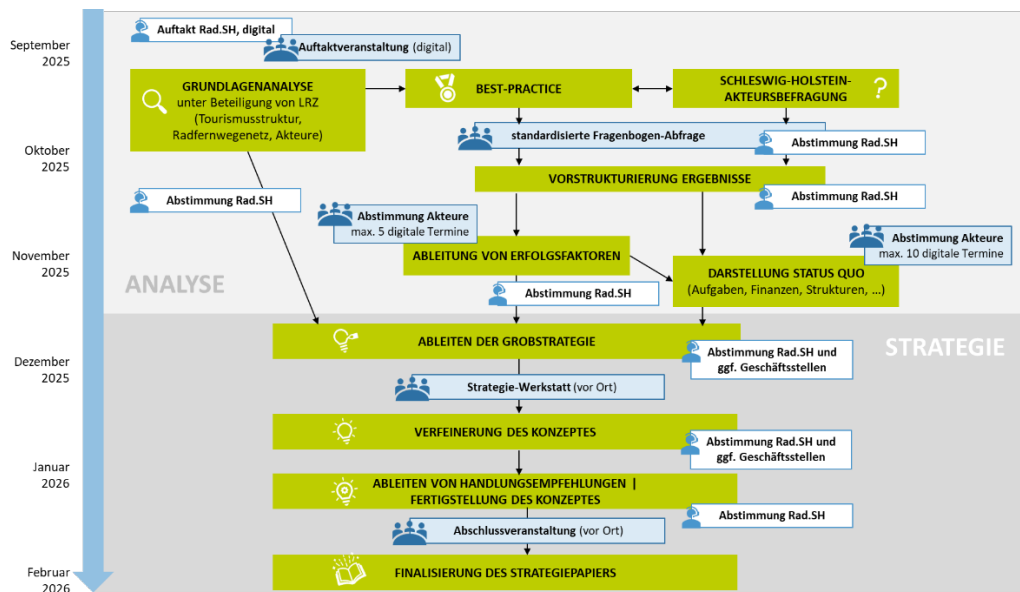
Der vorliegende Ergebnisbericht dokumentiert den Prozess und die Meilensteine bei der Erarbeitung einer „Entwicklungsstrategie für die Radfernwege Schleswig-Holstein“. Ziel des Verfahrens ist, auf Basis einer fundierten Bestandsaufnahme ein zukunftsweisendes und anwendungsfreundliches Organisationsmodell zu entwickeln, das eine nachhaltige Weiterentwicklung und Qualitätssicherung der Radfernwege in Schleswig-Holstein sicherstellt.

Der Erarbeitungsprozess gliederte sich in die folgenden Phasen:

- **Auftakt und Grundlagenermittlung:** Nach der Auftaktveranstaltung zur Information aller relevanten Akteure zu Beginn des Projekts wurden die bestehenden Strukturen und rahmengebenden Planungen analysiert. Ein besonderer Fokus lag hierbei auf der Identifikation der relevanten Akteure und Institutionen, die den Radverkehr im Land maßgeblich gestalten.
- **Onlinebefragung und Experteninterviews:** Im Rahmen der Onlinebefragung wurden für Radfernwege relevanten Akteure (Ansprechpersonen der Koordinierungsstellen, der TA.SH, regionaler Tourismusmarketingorganisationen (TMO), lokaler Tourismusorganisationen (LTOs), Vertreter*innen des Landes, der Kreise, der Kommunen und Weiterer) über einen umfangreichen Fragebogen zu Aufgaben, Strukturen, Kooperation und Finanzierung befragt. Zur Vertiefung der Ergebnisse erfolgten weitere gezielte Recherchen und Einzelgespräche.
- **Best Practice Recherche:** Zur Untersuchung erfolgreicher Organisationsmodelle erfolgte eine Best-Practice-Analyse. Die Ansprechpersonen ausgewählter Best Practice Regionen wurden per Online-Befragung zu Strukturen, Erfolgsfaktoren und Hemmnissen in der Entwicklung ihrer Radfernwege bzw. Radregionen befragt. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden durch gezielte Recherchen und Expert*inneninterviews vertieft, um spezifische Potenziale und Hemmnisse für Schleswig-Holstein zu identifizieren.
- **Strategieentwicklung:** Auf Basis der gewonnenen Daten wurde eine Grobstrategie entworfen, welche die Leitplanken für die künftige Entwicklung setzte. Diese wurde in einer interaktiven **Strategiewerkstatt** gemeinsam mit den Stakeholdern diskutiert und kritisch hinterfragt.
- **Verfeinerung der Strategie, Finalisierung:** Die Grobstrategie wurde unter Einbezug der Ergebnisse der Strategie-Werkstatt konkretisiert und präzisiert. In einer **Abschlussveranstaltung** wurde das vorgeschlagene Modell präsentiert.

Der Strategiebericht detailliert die Ergebnisse dieser einzelnen Phasen und leitet daraus die Handlungsempfehlungen für die kommenden Jahre ab.

Abb. 1 Vorgehen in der Übersicht



© BTE

1.3 Strategische Einordnung

Deutschland verfügt über eines der größten Radfernwegenetze in Europa: Es gibt weit über 300 Radfernwege und mehrere tausend Kilometer Radfernstrecken, die touristisch relevant sind und jährlich von Radreisenden genutzt werden.

Auf Bundesebene wird das „Radnetz Deutschland“ mit rund 12.000 km Länge koordiniert; es bündelt die nationalen Radfernwege (D-Routen, Radweg Deutsche Einheit (RDE), Iron Curtain Trail) und wird über das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) weiterentwickelt. Für das Radnetz Deutschland stehen über den Bund bis 2030 umfangreiche Fördermittel zur Verfügung, unter anderem für Pilotprojekte, Infrastrukturmaßnahmen und Alltagsradwege.

1.3.1 Radfernwege und Radverkehr in Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein gibt es 13 Radfernwege, davon sind 8 regional und 5 D-Routen. Für Betrieb und Unterhaltung sind baulastträgerabhängig das Bundesland, Kreise und Kommunen und Tourismusorganisationen zuständig.

Schleswig-Holstein verfügt seit 2004 über ein Landesweites Radverkehrsnetz (LRVN) aus wichtigen Verbindungen des Alltags- und des Schulradverkehrs, touristischen Radfernwegen und Freizeitrouten. Das LRVN wurde mehrfach fortgeschrieben bzw. aktualisiert. Mit der „Radstrategie Schleswig-Holstein 2030“ wurde 2020 die aktuelle Planungsgrundlage für alle Akteure im Radtourismus und -verkehr erarbeitet.²

² Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT), (Hrsg.), 2020

1.3.2 „Ab aufs Rad im echten Norden“ - Radstrategie Schleswig-Holstein 2030

Die Radstrategie ist das zentrale Leitdokument der Landesregierung, um das Bundesland bis zum Jahr 2030 als modernes Fahrradland zu positionieren. Sie bildet die strategische Klammer für den Alltags-, Schul- und Tourismusverkehr und adressiert gleichermaßen ökologische, ökonomische und sicherheitsrelevante Aspekte.

Die Strategie definiert drei messbare **Hauptziele**:

- **Steigerung des Radverkehrsanteils (Modal Split):** Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr soll von ca. 13 % (2017) auf 30 % bis zum Jahr 2030 gesteigert werden.
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit (Vision Zero):** Trotz steigender Radnutzung sollen die Unfallzahlen massiv gesenkt werden. Das Ziel ist eine Reduzierung der Verkehrstoten und Schwerverletzten um mindestens 30 % bis 2030.
- **Spitzenposition im Radtourismus:** Schleswig-Holstein soll sich dauerhaft unter den Top-3-Bundesländern im Radtourismus etablieren und als Ganzjahresdestination für Radurlauber attraktiv sein.

Die Umsetzung erfolgt über sieben ineinandergreifende **Handlungsfelder**, Handlungsfeld 3 umfasst das Thema Radtourismus.

Die Strategie wird durch konkrete Maßnahmenprogramme (z. B. das Förderprogramm „Stadt und Land“) und ein jährliches Monitoring unterfüttert. Das Land stellt hierfür erhebliche finanzielle Mittel bereit und unterstützt Kommunen durch hohe Förderquoten (bis zu 75-90 %), um die notwendigen baulichen Maßnahmen vor Ort zu beschleunigen.

Radtourismus wird in Schleswig-Holstein als Leitprodukt und Markentreiber für die touristische Entwicklung des Landes betrachtet, insbesondere zur Verbindung von Küste und Binnenland sowie zur Profilierung als Ganzjahresdestination. Der Fokus der aktuellen Entwicklungen liegt auf einer spürbaren Qualitätssteigerung der Infrastruktur sowie der gesamten Angebots- und Servicekette. Dazu wurden in Bezug auf die Radfernwege verschiedene Maßnahmen in der Radstrategie 2030 festgehalten und teilweise bereits umgesetzt.

Für die Entwicklungsstrategie Radfernwege relevante Schlüsselmaßnahmen

- **Schlüsselmaßnahme: Radfernwege zu Qualitätsradrouten entwickeln (Qualitätsstandards, Bestandsanalyse, Ausbau)**
 - Einrichten einer Expert*innenrunde Radtourismus
 - Festlegung einheitlicher Qualitätsstandards
 - Bestandserfassung und Bewertung
 - Erstellen eines Handlungskonzeptes „Radfahren als Erlebnis“ für jede Route
 - Anpassung der Radverkehrsanlagen und Begleitinfrastruktur
 - Einbindung touristischer Anforderungen in die Förderkulisse
 - Aufbau eines übergreifenden Qualitätsmanagements
 - Überarbeitung/ Anpassung des Vermarktungskonzeptes
 - Einbindung der Routen in Radroutenplaner

Umsetzungsstand: 2021 wurden die „Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein“ veröffentlicht. Es fand bereits eine Befahrung und Bewertung der Radfernwege durch ein Fachbüro statt: Die Mängelprotokolle liegen vor, der Umsetzungsstand zur Mängelbehebung ist nach Aussagen unterschiedlich. Mit dem Ochsenweg befindet sich der erste Radfernweg in Schleswig-Holstein als Pilotprojekt auf dem Weg zur Qualitätsradroute nach ADFC-Kriterien, zwei Radreiseregionen sind ebenfalls in der Entstehung (Ostseefjord Schlei und Herzogtum Lauenburg). *Als Hauptakteure sind MWVATT, TMOs und LTOs benannt, Zeithorizont mittelfristig und ein hoher Finanzbedarf wurde identifiziert.*

- **Schlüsselmaßnahme: Koordinierungsstelle Radtourismus einrichten (zentrale Steuerung, übergreifende Zusammenarbeit).** Die Koordinierungsstelle ist für die übergreifende Zusammenarbeit für die Qualitätsentwicklung zwischen dem MWVATT, den touristischen Marketingorganisationen, den Kreisen und den Baulastträgern zuständig.

Umsetzungsstand: Die „Koordinierungsstelle Radtourismus“ wurde 2023 für einen Projektzeitraum von 3 Jahren bei RAD.SH mit einer 35 Stunden Stelle eingerichtet und aktuell bis Ende 2028 verlängert. Neben der Koordinierung und Begleitung einer nachhaltigen Qualitätsentwicklung der Radfernwege übernimmt sie weitere Aufgaben im Bereich Radtourismus. *Als Hauptakteure sind MWVATT, TMOs und LTOs benannt, Zeithorizont kurzfristig und ein geringer Finanzbedarf wurde identifiziert.*

- **Schlüsselmaßnahme: Förderprogramm zur Entwicklung radtouristischer Angebote aufstellen (Service, Entwicklung Radreiseregionen).** Mit Hilfe der Förderung sollen Angebote und flankierende Aktivitäten in Ergänzung zum Infrastrukturausbau für den Radtourismus entwickelt werden, v.a. in den Bereichen Beherbergung, Gastronomie, Service und Mobilität.

Umsetzungsstand: Mit der Richtlinie „Ab aufs Rad“ stellt das Land Mittel für die Förderung von investiven und nicht-investiven Maßnahmen zur Stärkung von Radverkehr und Radtourismus zur Verfügung, die im Sinne der Radstrategie 2030 eingesetzt werden sollen. Antragsberechtigt als Träger sind „Gemeinden, Kreise, kreisfreie Städte, Ämter und juristische Personen, die nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet und im Bereich Radverkehr tätig sind“. Die Förderung beträgt bis zu 90 %. ³ *Als Hauptakteure sind MWVATT, TMOs und LTOs benannt, Zeithorizont kurzfristig und ein mittlerer Finanzbedarf wurde identifiziert.*

- Zur „Förderung von Vorhaben zur Stärkung des Binnenlandtourismus in Schleswig-Holstein“ stellt das MWVATT zwischen 2024 und 2029 rund 13 Mio. Euro zur Verfügung (aus Mitteln des Europäischen Fonds zur regionalen Entwicklung (EFRE) und Landesmitteln). Förderfähig sind investive und nicht-investive Leistungen im Binnenland, u. a. Maßnahmen zur regionalen Entwicklung des Radtourismus. Die Förderquote beträgt 60 bis 80 %, die max. Fördersumme für investive Projekte liegt bei 500.000 Euro.

4

³ [Richtlinie Ab aufs Rad](#)

⁴ [Förderung Binnenlandtourismus](#)



Weitere Maßnahmen sind die „Entwicklung eines Leitfadens zur Förderkulisse“, die „Optimierung und Qualitätssicherung der landesweiten Radwegweisung“ und die „Weiterentwicklung und Intensivierung eines übergreifenden Marketings für das Radtourismusland Der echte Norden.“

2 Ist-Zustand: Analyse des Status quo

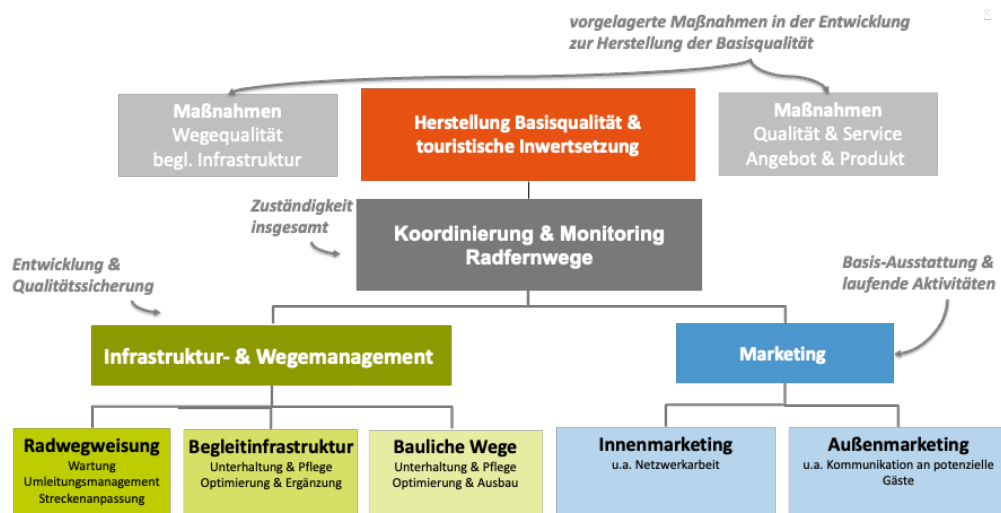
2.1 Strukturelle Grundlagen

Für eine durchgängige Qualität der Radfernwege und damit verbundener Serviceketten braucht es klar definierte, ineinander verzahnte Aufgabenbereiche, die in kooperativer Zusammenarbeit der Akteure wahrgenommen werden. Nur so kann die Qualität der Radfernwege auch über die Grenzen von Kreisen und touristischen Organisationen hinaus gelingen und langfristig erhalten werden.

Zentrale Aufgaben, die in der „Betreuung“ von Radfernwegen übernommen werden müssen:

- **Koordinierung und Monitoring:** Kontaktaufnahme- und -pflege mit relevanten Akteuren, regelmäßiger Informationsaustausch, Veranstaltungen zur Weiterentwicklung und Abstimmung, Ansprechperson für alle Partner und Fragen, Monitoring etc.
- **Infrastruktur- und Wegemanagement:** Herstellung der Basisqualität und Sicherstellung der Qualität der Wege, der Wegweisung und der begleitenden Infrastruktur, touristische Inwertsetzung, Mängelmanagement, Pflege der digitalen Daten etc.
- **Marketing:** Innenmarketing im Sinne von Netzwerkarbeit (z. B. mit den Partnern am Weg) und Außenmarketing: Information und Ansprechstelle für Touristen, Öffentlichkeitsarbeit (Webseite, Karten, Flyer etc.), Entwicklung thematischer Angebote, Ansprechperson für andere touristische Organisationen etc.

Abb. 2 Aufgabenbereiche im Management touristischer Radrouten im Überblick



© BTE 2026

Die Aufgaben sind im Detail in Kap. 4 weiter differenziert.

Die Organisation der Radfernwege in Schleswig-Holstein ist derzeit durch komplexe, historisch gewachsene Strukturen geprägt. Dies führt in der Praxis zu einer Vielzahl unterschiedlicher Akteure und Zuständigkeiten, Verantwortungsbereiche und Umsetzungspraktiken. Infolgedessen zeigt sich eine unterschiedliche Handhabung in der Fläche: Während einige Radfernwege bereits ein funktionierendes Qualitätsmanagement in Verbindung mit einem hohen Qualitätsniveau ausweisen, variieren die Standards in Bezug auf Infrastruktur, Pflege und Vermarktung bei anderen Radfernwegen bzw. einzelnen Abschnitten stark (siehe Kap. 2.2.1).

Vor diesem Hintergrund scheint es sinnvoll zu prüfen, inwieweit die vorhandenen Strukturen genutzt und qualifiziert werden können. Dazu müssen im ersten Schritt die bestehenden Strukturen durchleuchtet werden.

2.1.1 Koordinierung und Monitoring

Radfernwege führen als „Verbundprodukte“ oft über Hunderte von Kilometern durch verschiedene Landkreise und Kommunen, teilweise durch mehrere Bundesländer. Rechtlich und organisatorisch befinden sie sich häufig in mehreren Zuständigkeitsbereichen, die im Rahmen eines Netzwerks agieren.

Aus den Grundlagenuntersuchungen (z. B. Radstrategie Schleswig-Holstein 2023) und Erhebungen im Rahmen des vorliegenden Projektes zeigt sich:

- Die Koordinierung von Radfernwegen hat in Schleswig-Holstein in den letzten Jahren eine starke Professionalisierung erfahren. Die oberste Steuerung erfolgt durch das MWVATT, das den strategischen Rahmen vorgibt, politische Leitlinien, landesweit einheitliche Standards und Förderprogramme definiert. Die eigentliche Koordinierung der Radfernwege ist in Schleswig-Holstein als komplexes Netzwerk organisiert:
 - Die **Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (TA.SH)** übernimmt das Dachmarketing und die strategische Positionierung der 13 Radfernwege. Sie koordiniert die Vermarktung auf Landesebene und achtet darauf, dass die Routen in die digitale Gästeinformation integriert werden. Für die Vermarktung der Radwege steht ein eigenes Budget bereit. Die radtouristischen Akteure treffen sich regelmäßig in der Radmarketingrunde zum Austausch über Informationen und aktuelle Marketingaktivitäten (Messebesuche, Anzeigen, Pressemeldungen, etc.).
 - Die **Koordinierungsstelle Radtourismus bei der kommunalen Arbeitsgemeinschaft RAD.SH** fungiert als Bindeglied zwischen Tourismus und Verkehrsplanung, unterstützt Kreise, Kommunen und Tourismusorganisationen bei der Qualitätsentwicklung und ist für die Datenpflege aller Radfernwege-Daten zuständig. Die Koordinierungsstelle besteht als Projektstelle für 3 Jahre (2023-2026). RAD.SH lädt alle 3 bis 4 Monate zu einem regelmäßigen Arbeitskreis Tourismus, wo sich Interessierte aus Kommunen und Touristik zu Informationen und (rad-)touristischen Themen austauschen.
 - Der **Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH)** ist für die bauliche Umsetzung an Bundes- und Landesstraßen zuständig, koordiniert Sanierungsprogramme und stellt sicher, dass Radfernwege, die straßenbegleitend verlaufen, den technischen Standards entsprechen.

- Die **Koordinierungsstellen der einzelnen Radfernwege** sind in unterschiedliche Strukturen organisiert, z. B. angebunden an bestehende Tourismusorganisationen (LTO/ TMO) oder als Trägervereine mit eigener Geschäftsstelle (siehe Kap. 2.2)
- Das **Tourismusmarketing** ist in Schleswig-Holstein nach dem klassischen 3-Ebenen-Modell organisiert und vermarktet neben anderen Themen auch die Radfernwege im jeweiligen Zuständigkeitsbereich (siehe Kap. 2.1.3).
- Auf **Kreisebene** liegt häufig die Verantwortung für die Beschilderung der Radfernwege, außerdem die Baulast für Routen auf Kreisstraßen. In vielen Landkreisen gibt es Radverkehrsbeauftragte, allerdings ist die Aufgabenbeschreibung unterschiedlich: in einzelnen Kreisen ist der/ die Radverkehrsbeauftragte ausschließlich für den Alltagsradverkehr zuständig.
- Die **Kommunen** sind in der Regel als Baulastträger für alle Wege, die in ihrem Gebiet liegen und nicht als Bundes-, Landes-, oder Kreisstraßen klassifiziert sind, verantwortlich (siehe Kap. 2.1.2).
- **Weitere Akteure** sind Wegeunterhaltungsverbände, externe Dienstleister sowie weitere Baulastträger (z. B. Wasserwirtschaft, Forst, Deichverbände).
- **Insbesondere die kommunaler Ebene** steht bei der Betreuung ihrer Radfernwege immer wieder vor **Herausforderungen**, bspw. durch schwierige Haushaltslagen, institutionelle und bürokratische Hürden (Eigenanteile, Zuständigkeiten, Nutzungskonflikte), personelle Herausforderungen (Ressourcen, Qualifikation, Aufgabenprofile) oder auch das „Nutzen-Lasten-Paradoxon“ auf kommunaler Ebene (hoher Aufwand/ Kosten versus geringem Nutzen/ Wertschöpfung auf eigenem Gemeindegebiet bei „Durchfahrtsorten“). Lösungsansätze bestehen bereits punktuell in der Bündelung und gemeinsamen Bewältigung der Aufgaben, z. B. über Unterhaltungsverbände oder Vergabe an externe Dienstleister über eine Umlagefinanzierung.
- **Es bestehen teilweise Informations- und Kommunikationsdefizite** zwischen den verschiedenen Akteursebenen, v.a. zwischen den Kreisen und den Tourismusorganisationen. Oft sind Zuständigkeiten in den einzelnen Ebenen unterschiedlich geregelt bzw. unklar. Die „Koordinierungsstelle Radtourismus“ bei RAD.SH leistet inzwischen auf Landesebene einen wichtigen Beitrag für die Wissensvermittlung, Kommunikation und Vernetzung unter allen Akteuren des Radverkehrs. Die einzelnen Koordinierungsstellen der Radfernwege arbeiten an der Vernetzung auf Ebene des einzelnen Radwegs. Dennoch bestehen an unterschiedlichen Stellen weiterhin Lücken im Netzwerk der Akteure.

Interne Kommunikation und Netzwerkpflge sind essenziell, um eine einheitlich durchgängige Qualität sicherzustellen. Netzwerkpflge bedeutet hier, die Akteure entlang des Radfernwegs zu einer „Einheit“ zusammenzuführen, die gemeinsam für den Standard des Weges verantwortlich ist. Damit eröffnen sich weitere Potenziale:

- **Qualitätssteigerung und -sicherstellung durch schnellen Informationsfluss:** Durch etablierte Kommunikationskanäle können Wegemängel, Umleitungen etc. schnell und umfassend an alle relevanten Akteure kommuniziert werden.
- **Erhöhung der Akzeptanz und Identifikation:** Ein belastbares Netzwerk stärkt die Akzeptanz vor Ort und die Identifikation der Akteure mit „ihrem“ Radfernweg/ „ihren“

Radfernwegen. Dazu entstehen im direkten Austausch oft die besten Ideen, z. B. im Bereich Angebotsentwicklung.

Generell gilt die Notwendigkeit zum Aufbau und der Etablierung dauerhafter Strukturen bei der Förderung der Radfernwege (unabhängig von konkreten Projektförderungen). Nur so können Aufgaben, Themen und Inhalte nachhaltig, effizient und langfristig erfolgreich bearbeitet werden.

2.1.2 Infrastruktur- und Wegemanagement

Das Infrastrukturmanagement für die Radfernwege in Schleswig-Holstein ist arbeitsteilig organisiert und verteilt sich auf mehrere Funktionsbereiche mit unterschiedlichen Zuständigkeiten. Im Kern lassen sich vier Bausteine unterscheiden, die zusammen das „Betriebs-system“ für Radwege und Radfernwege bilden.

Abb. 3 Strukturelle Grundlagen Infrastrukturmanagement Radfernwege Schleswig-Holstein



1) Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG): Regelt die Verantwortlichkeiten zur Instandhaltung der Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen

2) Gemäß Kriterien des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM), Dokumentation „Nationales Datenschema“ für Geodaten zur Radverkehrsinfrastruktur vom 13.02.2023

3) LBV.SH: Ausführende Behörde, die bauliche Maßnahmen an Radwegen (und Straßen) im Auftrag des Bundes, des Landes oder in Auftragsverwaltung eines Kreises ausführt

Das **Datenmanagement** umfasst die Pflege von Routenverläufen sowie Informationen zur Führungsform und zur Wegqualität. Diese Datengrundlagen sind Voraussetzung für Planung, Qualitätssicherung und Vermarktung; sie werden zentral koordiniert, zugleich aber von unterschiedlichen Akteuren entlang der Routen fortlaufend zugeliefert und aktualisiert.

Als wichtiger Baustein der Radstrategie 2030 entwickelt das MWVATT derzeit das **digitale Radverkehrsinformationssystem Schleswig-Holstein (RIS.SH)**. Seit Ende 2025 können alle Kreise und kreisfreien Städte einen Zugang zum RIS.SH erhalten und das System bereits in der Entwicklungsphase testen; im Januar 2026 erfolgte hierzu ein Onboarding per Videokonferenz, in dem die grundlegenden Funktionen und aktuellen Möglichkeiten vorgestellt wurden.

Bauliche Wege betreffen Unterhalt und Ausbau der Wegeinfrastruktur. Hier greifen unterschiedliche Baulastträgerschaften ineinander, je nach Straßen- und Wegekategorie. Zuständigkeiten liegen bei Landes- und Kreisstrukturen sowie auf kommunaler Ebene, teils organisiert über Wegeunterhaltungsverbände.

Exkurs: Erläuterungen zur Baulastträgerschaft für Straßen, Wege, begleitende Radwege⁵

- Baulastträger der Radwege an **Bundesstraßen** ist grundsätzlich die Bundesrepublik Deutschland, sofern sie nicht durch eine Vereinbarung auf eine Gemeinde übertragen wurden oder als Bestandteil der Straße innerhalb der Ortsdurchfahrt einer Stadt mit mehr als 80.000 Einwohnern liegen. In den Ortsdurchfahrten nach § 5 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) der **Städte mit mehr als 80.000 Einwohnern sind die Städte Baulastträger** der Straße. Kombinierte Geh- und Radwege können sowohl in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland als auch in der Baulast der Gemeinde stehen, i. d. R. tritt dieser Fall innerhalb der Ortsdurchfahrten auf, wenn sie beidseitig der Straße verlaufen.
- Baulastträger der Radwege an **Landesstraßen** ist das **Land Schleswig-Holstein**. In den nach § 4 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein (StrWG SH) festgesetzten Ortsdurchfahrten der **Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern sind die Städte Baulastträger der Landesstraße**. Radwege und kombinierte Geh- und Radwege im Zuge von Landesstraßen stehen außerhalb der Ortsdurchfahrt in der Baulast des Landes, sofern sie nicht durch Vereinbarung auf die Gemeinde übertragen wurden. Innerhalb der Ortsdurchfahrt von Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern stehen Radwege nur dann in der Baulast des Landes, wenn sie an beiden Enden an der freien Strecke fortgeführt werden, sonst stehen sie in der Baulast der Gemeinde.
- Baulastträger der Radwege an **Kreisstraßen** sind grundsätzlich die **Kreise**. Das Land Schleswig-Holstein hat für einige Kreise die Auftragsverwaltung übernommen. In den nach § 4 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein (StrWG SH) festgesetzten Ortsdurchfahrten der **Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern sind die Städte Baulastträger der Kreisstraße**. Radwege und kombinierte Geh- und Radwege im Zuge von Kreisstraßen stehen außerhalb der Ortsdurchfahrt in der Baulast des Kreises, sofern sie nicht durch Vereinbarung auf die Gemeinde übertragen wurden. Innerhalb der Ortsdurchfahrt von Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern stehen Radwege nur dann in der Baulast des Kreises, wenn sie an beiden Enden an der freien Strecke fortgeführt werden, sonst stehen sie in der Baulast der Gemeinde.
- Für **Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen**, wie z. B. Wirtschaftswege, Wanderwege und selbständige Geh- und Radwege ist die **jeweilige Gemeinde** zuständig. Zuständige Ansprechstelle ist das Bauamt der jeweiligen Amtsverwaltung. Diese kooperieren häufig miteinander und nehmen Maßnahmen zur Qualitätssicherung der Straßen, Wirtschaftswege und ländlichen Wege als Wegezweckverband o. ä. wahr.
- Bei den **Forstwegen** kommt es darauf an, ob es sich um öffentliche Feld- und Waldwege handelt oder Privatwege. Die öffentlichen Feld- und Waldwege stehen auch in der Baulast der Gemeinden, die Unterhaltungspflicht liegt jedoch bei den Eigentümern.

⁵ Quelle: Unterhaltungskonzept für den Eider-Treene-Sorge-Radweg, Eider-Treene-Sorge GmbH (Hrsg.) 2022

Radverkehrswegweisung ist als eigener Aufgabenblock zu verstehen, der typischerweise durch Kreise und Städte verantwortet wird und bei Bedarf durch beauftragte Dritte umgesetzt oder betreut werden kann. In Schleswig-Holstein ist die Radverkehrswegweisung landesweit über einen Erlass des zuständigen Ministeriums geregelt und durch das Handbuch „Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein“ (2025) konkretisiert. Zentral sind dabei einheitliche Standards (Gestaltung, Elemente, Größen, Systematik) sowie die Pflicht zur digitalen Dokumentation der Wegweisung in einem zentralen Kataster. Dabei ist empfohlen die Daten für einen Zuständigkeitsbereich (in der Regel Kreise bzw. kreisfreie Städte) in einem gemeinsamen System zu führen; getrennte, parallel betriebene Systeme sollen vermieden werden (Fehlerpotenzial).

Begleitinfrastruktur umfasst Ausstattungselemente wie Rastplätze, Abstellanlagen, Info- tafeln und Servicestationen. Die Verantwortung liegt überwiegend bei Kreisen sowie Städten und Gemeinden. Ergänzend können Träger von Radfernwegen als Initiatoren auftreten, insbesondere wenn Infrastrukturbausteine im Rahmen von Förderprojekten umgesetzt werden.

In der Gesamtschau zeigt sich: Das System ist funktional nachvollziehbar, aber stark verteilt. Wirksames Infrastrukturmanagement erfordert daher klare Schnittstellen, abgestimmte Standards und eine koordinierende Stelle, die Daten, bauliche Zuständigkeiten, Wegweisung und Ausstattung zusammenführt.

Qualitätsanspruch | rechtliche Regelungen

Die **Forschungsgesellschaft Straßenbau und Verkehrswesen (FGSV)** stellt im Arbeitspapier „Betrieb von Radverkehrsanlagen“ (2021) heraus, dass Radverkehrsanlagen rechtlich als Bestandteil der Straße gelten. Soweit sie dem öffentlichen Verkehr gewidmet oder zur Verfügung gestellt werden, besteht eine Verkehrssicherungspflicht. Diese liegt beim jeweiligen Baulastträger bzw. Eigentümer und umfasst die Verantwortung für einen sicheren Betrieb der Anlage (vgl. FGSV 2021).

Daraus ergeben sich insbesondere Anforderungen an:

- bauliche Unterhaltung (sicherer, gefahrlos nutzbarer Zustand)
- Reinigung (Vermeidung und Beseitigung verkehrsgefährdender Verschmutzungen)
- Grünpflege und Wartung
- Winterdienst

Das FGSV-Arbeitspapier weist zugleich darauf hin, dass ein Betrieb über die Verkehrssicherungspflicht hinaus für Freizeitrouten in der Regel nicht erforderlich ist. Bei besonders bedeutsamen touristischen Routen (z. B. EuroVelo-Routen, D-Routen, Radfernwege) können sich jedoch Prioritäten verschieben, wenn definierte Qualitätsansprüche höhere Standards begründen (vgl. FGSV 2021, S. 9).

Erschwerend kommen in Schleswig-Holstein kleinteilige und wechselnde Baulastträgerschaften hinzu (u. a. Bund, Land, Kreise, Gemeinden sowie ländliche Wege, Forst- und Wasserwirtschaftswege, Deichschutzwege). Diese Fragmentierung erschwert eine einheitliche, flächendeckende Qualitätssicherung der Radwegeinfrastruktur. Entsprechend

besteht Bedarf an organisatorischer Unterstützung für eine kostenträger- und zuständigkeitsübergreifende Zusammenarbeit.

Qualitätsstandards für Radfernwege in Schleswig-Holstein⁶

In Schleswig-Holstein wurden bereits Qualitätsstandards für den Radtourismus entwickelt, um eine landesweit durchgängig hohes Qualitätsniveau des radtouristischen Angebotes herzustellen und dieses dauerhaft vorzuhalten.

Alle Radwege, auf denen touristische Routen ausgewiesen werden, müssen klar definierte grundlegende Standards hinsichtlich Breite, Routenführung, Befahrbarkeit, Wegweisung, digitalen Datengrundlagen, Wartung und Unterhaltung, Begleitinfrastruktur und Anbindung von ÖPNV erfüllen.

Die Qualitätsentwicklung der **Radfernwege** erfolgt in Anlehnung an die ADFC-Kriterien mit folgenden Qualitätsstandards:

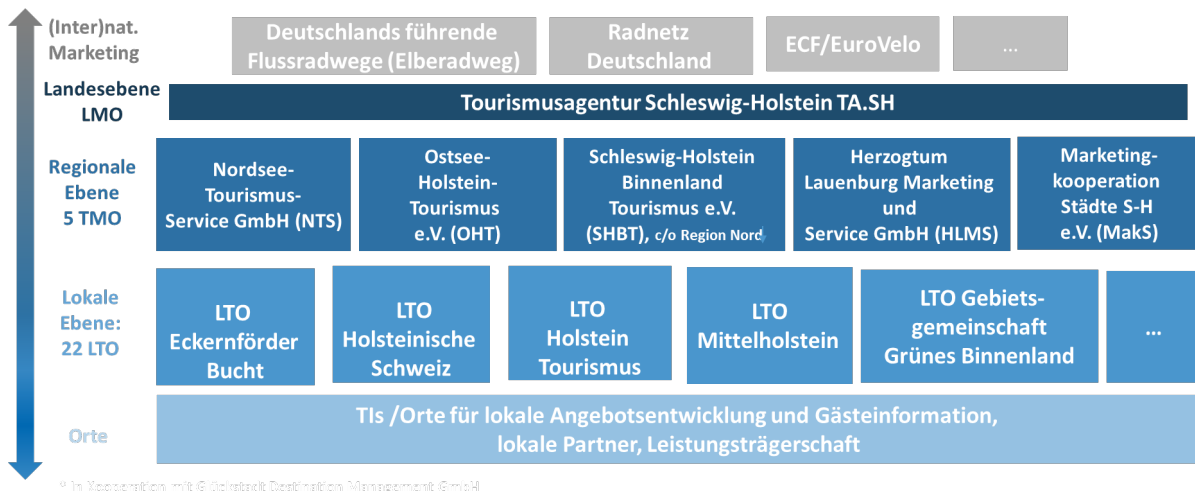
- **authentisches und glaubwürdiges Storytelling:** Das Thema des Weges ist mit Points of Interest (POI) und besonderen Naturelementen (z. B. See, Moor, Schutzgebiet) glaubhaft verknüpft; Sehenswürdigkeiten/ Attraktionen/ Angebote in einem Abstand von ca. 5 km
- **attraktive und naturnahe Streckenführung,** möglichst abseits klassifizierter Straßen
- **möglichst ganzjährige Befahrbarkeit**
- **Vernetzung mit regional bedeutenden Themenrouten**
- **Beherbergung und Gastronomie, Versorgungsmöglichkeiten:** fahrradfreundliche Übernachtungsangebote und Versorgungsmöglichkeiten in ausreichendem Umfang im nahen Umfeld des Radfernweges
- **Angebot und Service:** Fahrradverleih, Serviceangebote, Reise- und Angebotspauschalen; Informationsmaterial; GPX-Tracks
- **Qualitätsmanagement;** zentrale Anlaufstelle; Qualitätsbeauftragte/ Qualitätsbeauftragter; Wege- und Mängelmanagement; Umleitungsbeschilderung
- **überregionale Marketingmaßnahmen** für den Radfernweg gesamt sowie regional (Print und digital)

2.1.3 Marketing

In Schleswig-Holstein ist der Tourismus in einem hierarchischen Drei-Ebenen-System organisiert, das eine enge Verzahnung von Landes- und regionaler Vermarktung und lokalem Service sicherstellt.

⁶ Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.), 2021

Abb. 4 Marketingebenen im Überblick



© BTE 2026

Landesebene

Die strategische Entwicklung und das Dachmarketing für die Radfernwege liegt in Schleswig-Holstein bei mehreren Akteuren: Das **Wirtschaftsministerium (MWVATT)** ist unter anderem zuständig für die Tourismuspolitik, die "Tourismusstrategie 2030" und die „Radstrategie Schleswig-Holstein“ usw.

Der **Tourismusverband Schleswig-Holstein (TVSH)** fungiert als Branchen- und Lobbyverband. Er vertritt die Interessen der touristischen Betriebe gegenüber der Politik und ist Ansprechperson für wirtschaftliche Fragen.

Die **Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (TA.SH)** ist die offizielle Landesmarketingorganisation. Sie vermarktet Schleswig-Holstein als Ganzes (Dachmarke "Der echte Norden"), steuert das digitale Datenmanagement und koordiniert landesweite Marketingmaßnahmen. Die TA.SH kooperiert mit den Tourismusmarketingorganisationen (TMO, regionale Ebene), um durch abgestimmte Marketingaktivitäten ein einheitliches Markenerlebnis für die Zielgruppen Schleswig-Holsteins im Tourismus zu erwirken.

Zu den **Aufgaben der TA.SH in Bezug zu den Radfernwegen** gehören vor allem:

- **Landesweites Marketing & Kommunikation:** Überregionale Vermarktung und Positionierung Schleswig-Holsteins als Radreiseziel, Content-Erstellung, Werbekampagnen, Pflege der digitalen Präsenzen mit Tourenplanern, Routenvorschlägen und Inspiration für Radurlauber, Pressearbeit.
- **Produktentwicklung:** Unterstützung und Bewerbung von Qualitätsrouten und fahrradfreundlichen Unterkünften (Bett+Bike sowie Radlerquartiere⁷), Marktforschung.
- **Vernetzung & Koordination:** Schnittstelle zwischen den verschiedenen Akteuren, arbeitet eng mit den regionalen Tourismusorganisationen (TMOs) zusammen, Wissenstransfer durch jährliche Information zu Radmarketingaktivitäten, Beteiligungsangebote, Organisation von Fachveranstaltungen für touristische Partner (z. B.

⁷ vgl. <https://www.sh-tourismus.de/radfahren#c10692>, zuletzt geprüft am 19.02.2025

Radmarketing-Workshop), Zusammenarbeit mit übergeordneten Marketing- und Tourismusorganisationen (Deutsche Zentrale für Tourismus, Radnetz Deutschland), dem Wirtschaftsministerium und anderen Akteuren (z. B. ADFC).

- **Hinweise zu Infrastruktur und Monitoring (indirekt):** Weiterleitung von Bedarfsmeldungen zu Lücken im Netz oder Qualitätsmängeln (u.a. von Gästen), Mitwirkung an strategischen Grundlagen (z. B. Radstrategie Schleswig-Holstein).

Regionale Ebene

Auf regionaler Ebene agieren die **Tourismusmarketingorganisationen (TMO)** als regionale Dach-Organisationen, die im Tourismus-Management zwischen dem Landesmarketing (TA.SH) und den lokalen Tourismusorganisationen (LTO) angesiedelt sind. Die fünf TMOs in Schleswig-Holstein unterstützen gezielt die Vermarktung, Entwicklung und Vernetzung des Radtourismus auf regionaler Ebene. Ihre Aufgaben im Radtourismus sind deutlich operativer und regionaler geprägt.

- **Nordsee-Tourismus-Service GmbH (NTS):** Die NTS fokussiert auf die Vermarktung der schleswig-holsteinischen Westküste (von der Elbmündung bis zur dänischen Grenze inklusive der Inseln und Halligen). Sie koordiniert und bündelt die Marketingaktivitäten zum Thema Radfahren insgesamt für ihr Zuständigkeitsgebiet und ist als **Koordinierungsstelle** zuständig für die Koordinierung und Vermarktung des schleswig-holsteinischen Abschnitts des **Nordseeküstenradwegs**.
- **Ostsee-Holstein-Tourismus e. V. (OHT):** Der OHT ist der Dachverband der Orte entlang der Küste von Glücksburg bis Travemünde und Holsteinische Schweiz und positioniert die Region „Ostsee Schleswig-Holstein“ als touristisches Reiseziel — dazu zählt auch das Radfahren entlang der Ostsee. Als **Koordinierungsstelle** ist der OHT zuständig für die Vermarktung des **Ostseeküsten-Radwegs**.
- **Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e.V. (SHBT)** Mit der großen Gebietskulisse (6 Landkreise) agiert der SHBT als koordinierendes Dach für viele kleine Akteure und Teilregionen des Schleswig-Holsteiner Binnenlandes. Ein aktuelles Leitprojekt ist die Entwicklung des Radfernwegs Ochsenwegs zur ersten offiziellen Qualitätsradroute in Schleswig-Holstein. Hier übernimmt SHBT das **Projektmanagement**. Weitere Radfernwege werden mit vermarktet (Nordseeküstenradweg, Ostseeküstenradweg, Elberadweg, Grenzroute, Mönchsweg, NOK-Route, Eider-Treene-Sorge-Radweg, Wikinger-Friesen-Weg).
- **Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH (HLMS):** Die HLMS ist die zuständige TMO für den Kreis Herzogtum Lauenburg. Die HLMS ist Koordinierungsstelle für den Radfernweg „Alte Salzstraße“. Bei der HLMS ist außerdem die **Koordinierungsstelle für den Elberadweg im Abschnitt Nord** angesiedelt und der **Iron Curtain Trail (EuroVelo 13)** verläuft durch ihr Zuständigkeitsgebiet.
- **Marketingkooperation Städte in Schleswig-Holstein e.V. (MakS).** Im Bereich Radtourismus fungiert die MakS primär als Schnittstelle zwischen Stadt-Erlebnis und Aktivtourismus.

Zu den **typischen Aufgaben einer Tourismusorganisation auf regionaler Ebene** gehören:

- Marketing und Kommunikation der Destination und ihrer Radangebote:
 - Website, Online-Marketing, Touren-Portale & Apps: Aufbereitung Basis-Content Pflege und Bereitstellung von Informationen, GPS-Daten und detaillierten Routenbeschreibungen
 - Produktion von Bild- und Videomaterial, das die Besonderheiten des Radfahrens in der Destination (Küste, Wind, Weite) emotional auflädt
 - Themenspezifische Kampagnen: Einbindung des Themas Radfahren bei Erstellung von Urlaubs-/ Radmagazinen und Social-Media-Kampagnen, die gezielt Radurlauber ansprechen (in Kooperation mit Partnern)
 - Strategische Marketing- und Kommunikationsarbeit: Marketingstrategien, die Themen wie „Radurlaub“ oder Radthemen aktiv einbeziehen; Marktforschung etc.
 - Steigerung der Sichtbarkeit und Buchbarkeit radtouristischer Angebote z. B. über digitale Veranstaltungs- und Angebotslisten etc.
- Netzwerkarbeit und Wissenstransfer:
 - Kooperation mit der TA.SH und RAD.SH
 - Einbindung der regionalen Partner (LTOs; Kommunen) in gemeinsame radtouristische Marketingaktionen und Beteiligungsaktionen
 - Teilweise Organisation von Netzwerktreffen für Leistungsträger (Hotels, Museen, Gastronomie), um die Servicekette entlang der Radwege zu schließen (z. B. Laststationen für E-Bikes) für (z. B. HLMS)

Fungieren die TMO als Geschäftsstelle eines Radfernwegs, werden weitere Aufgaben übernommen, v. a. in den Bereichen Netzwerkarbeit und Qualitätsentwicklung, z. B.

- Förderung und Begleitung der Zertifizierung durch den ADFC (Qualitätsradrouten)
- Bett+Bike-Förderung: Akquise und Beratung von Beherbergungsbetrieben
- Besucherlenkung: nachhaltige Steuerung der Radtouristenströme in sensiblen Bereichen (Naturpark, Schutzgebiete etc.)
- Unterstützung der lokalen Akteure bei der Planung und Verbesserung der radtouristischen Infrastruktur wie Beschilderung und Rastplätzen (z. B. SHBT)
- Teilweise auch Infrastruktur-Monitoring: Systematische Erfassung von Mängeln in der Beschilderung oder im Wegezustand und Weiterleitung an die zuständigen Kreise und Kommunen. (z. B. NTS, SHBT)

Lokale Ebene

Lokale Tourismusorganisationen (LTO) aus Zusammenschlüssen benachbarter Gemeinden sind das Bindeglied zwischen der Region (TMO) und den einzelnen Leistungsträgern vor Ort (Hotels, Gemeinden, Cafés). Bei den LTOs steht die „Arbeit am Gast“ und direkt „am Weg“ im Fokus.

Die derzeit 22 Organisationen übernehmen den Gästeservice vor Ort, den Betrieb von Tourist-Informationen, lokales Eventmanagement und sind auch in das Infrastruktur- und Qualitätsmanagement der Radwege vor Ort eingebunden.

Zu den **typischen Aufgaben auf lokaler Ebene** gehören:

- Lokales Marketing und Gästeberatung, um Gäste in der Region zu führen und zu inspirieren
 - Content-Pflege: „Fütterung“ der landesweiten Datenbank (Tourismus-Hub SH) mit lokalen Points of Interest (POIs) wie Hofcafés oder Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke.
 - Touren-Detaillierung: Erstellung von lokalem Kartenmaterial, Flyern und digitalen Tourenguides (z. B. „Die 5 schönsten Runden um Ort XY“).
 - Tourist-Information: Fachkundige Beratung der Gäste vor Ort, Ausgabe von Radkarten und Tipps zu aktuellen Wegesperrungen oder Umleitungen.
- Partner-Netzwerk und Produktentwicklung vor Ort
 - Leistungsträger-Management: Sensibilisierung von Gastronomen und Vermietern für die Zielgruppe „Radfahrende“ (z. B. Motivation zur Bett+Bike-Zertifizierung).
 - Pauschalangebote: Entwicklung von buchbaren Angeboten in Zusammenarbeit mit Hotels (z. B. „Rad-Wochenende mit Picknickkorb und Gepäcktransfer“).
 - Lokale Kooperationen: Vernetzung von Fahrradverleihern und Werkstätten mit den Unterkünften.
- Unterstützung bei Infrastruktur- & Qualitätsmanagement (vor Ort)

2.2 Ergebnisse der Online-Befragung und Einzelgespräche

Zu Beginn des Projektes wurde im Zeitraum vom 14. Oktober bis zum 24. November 2025 eine umfassende Online-Befragung mittels der Plattform Lamapoll durchgeführt. Ziel dieser Erhebung war es, eine fundierte Datengrundlage über die aktuellen Strukturen und die Aufgabenwahrnehmung im Bereich der Radfernwege zu schaffen. Ein besonderer Fokus lag dabei auf der Erfassung der vorhandenen Ressourcen sowie der gezielten Einbindung des regionalen Expertenwissens der Akteure vor Ort.

Die Resonanz auf die Befragung unterstreicht das große Interesse an der Thematik: Insgesamt konnten 77 Teilnehmende verzeichnet werden, von denen 39 den Fragebogen vollständig abgeschlossen haben. Das Spektrum der Rückmeldungen deckt dabei die gesamte Bandbreite der relevanten Akteurslandschaft ab – von Koordinierungsstellen und Tourismusorganisationen bis hin zu Kreisen, Kommunen und weiteren regionalen Partnern.

Die Auswertung der Daten liefert ein umfassendes Bild der gegenwärtigen Situation. Es zeigt sich deutlich, dass im Wegemanagement und Marketing der Radfernwege sehr heterogene Strukturen vorherrschen.

Gleichzeitig kann auf Basis der Ergebnisse allein kein lückenloses Gesamtbild gezeichnet werden. Die teilweise hochkomplexen Zuständigkeiten sowie eine regional schwankende Beteiligungsquote und Aussagekraft führen dazu, dass punktuell Unschärfen in der Datenlage bestehen bleiben.

Die wesentlichen aus der Onlinebefragung gewonnenen Ergebnisse werden in den nächsten Kapiteln, ergänzt durch Erkenntnisse weiterführender Gespräche und Recherchen, dargestellt.

2.2.1 Organisation der einzelnen Radfernwege

Wie in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben, wird in Schleswig-Holstein zwischen der strategisch-touristischen Zuständigkeit (Koordination, Marketing, Qualität) und der baulichen Trägerschaft (Wegequalität, Infrastruktur, Beschilderung) unterschieden.

Die meisten Radfernwege auf Landesgebiet werden bereits über eine Koordinierungsstelle betreut. Diese Koordinierungsstelle kann in verschiedenen Organisationsformen verankert sein. Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die einzelnen Radfernwege und ihre aktuellen Betreuungsstrukturen.

Abb. 5 Übersicht der aktuellen Geschäftsstellen (Ergebnisse Befragung & Gespräche)

Radfernweg	Geschäftsstelle
Nordseeküstenradweg D1	TMO Nordsee-Tourismus-Service GmbH (NTS) als Koordinierungsstelle für den Nordseeküstenradweg D12 in Schleswig-Holstein (ca. 350 km) ■ Aufgabenschwerpunkte: Kooperationsmanagement; Netzwerk (Innenmarketing), Marketing/Gästegewinnung ■ Arbeitsteilung: Orte bzw. Ämter und Kreis sind für Wegweisung, Wegebeschaffenheit etc. zuständig, Themenrouten liegen bei den Orten und Inseln ■ Verkehrssicherung: Kataster (Wegebeschaffenheit, Schilder) und Mängelmelder vorhanden, jährlich Wartung, externe Kräfte für Befahrung und Behebung von Mängeln bei der Beschilderung (über Kreise und Ämter nach Kilometerschlüssel finanziert) ■ Fördermittelnutzung: keine ■ Anmerkungen der Geschäftsstelle: Unterschiede bei Wegeunterhaltung und Zusammenarbeit mit Wasser- und Schifffahrtsämtern
Ostseeküstenradweg D2	TMO Ostsee-Holstein-Tourismus e. V. (OHT) als Koordinierungsstelle für den Ostseeküstenradweg D10 in Schleswig-Holstein (ca. 440 km) ■ Aufgabenschwerpunkte: Kooperationsmanagement/ Netzwerk (Innenmarketing), Marketing/Gästegewinnung/-information/-services ■ Arbeitsteilung: Kreise übernehmen Beschilderung, Orte bzw. Ämter Wegebeschaffenheit, Instandhaltung, Themenrouten liegen bei Orten (Vermarktung über OHT) ■ Verkehrssicherung: Mängelmelder vorhanden ■ Fördermittelnutzung: keine ■ Anmerkungen der Geschäftsstelle: Verbesserungsbedarf bei Infrastrukturmängeln und Monitoring, tlw. unklare Strukturen

Ochsenweg D7	TMO Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e.V. c/o RegionNord: als Koordinierungsstelle für den gesamten Ochsenweg (324 km), Pilotprojekt mit umfassender Förderung, Projektmanagement, Infrastrukturmanagement ■ Aufgabenschwerpunkte: Umfassende Aufgabenwahrnehmung von Radwege-/Beschilderungsplanung, Umleitungsmanagement, Zertifizierung, Digitalisierung, Marketing, Vertrieb, Lobbyarbeit ■ Arbeitsteilung im Pilotprojekt/Förderprojekt: ▪ zentrales Projektmanagement: Prozesssteuerung, Netzwerkarbeit, Angebotsentwicklung/Storytelling, Kommunikation/Marketing ▪ eigenes Infrastrukturmanagement (im Unterauftrag) überwacht, befördert, begleitet Infrastrukturoptimierung: Befahrung, Ansprache Baulastträger für Mängelbeseitigung, Beratung der Baulastträger zu Fördermöglichkeiten ▪ Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen durch Baulastträger; Kreise/kreisfreie Städte als finanzierende Partner, AktivRegionen am Weg unterstützen; ▪ Weitere Partner: LTOs am Wegesrand ■ Verkehrssicherung: ▪ Kataster für Schilder, Wegeverläufe, im GIS-Rastplätze und Info tafeln ▪ aktuell Pflege- und Wartungszyklus nur für Beschilderung (im Durchschnitt alle 1,5 Jahre, unterschiedlich geregelt pro Kreis), nach Zertifizierung jährlich ▪ kein standardisierter Mängelmelder vorhanden, aber Hinweise werden weitergegeben ■ Fördermittelnutzung: Förderprojekt („Ab aufs Rad“) mit Kreisen/ kreisfreien Städten, zukünftig Kosten durch Kreise, kreisfreie Städte und LTOs getragen ■ Anmerkungen der Geschäftsstelle: Marketingbudget nicht ausreichend, Verstetigung inkl. Finanzierung erforderlich, Herausforderung: Zusammenspiel mit den unterschiedlich agierenden Kreisen
Elberadweg D10	Koordinierungsstelle Elberadweg Nord, c/o Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH als zentrale Koordinierungsstelle für den Teilabschnitt Elberadweg in Kreisgebiet (ca. 100 km) ■ Aufgabenschwerpunkte: Umfassende Aufgabenwahrnehmung von Radwege-/ Beschilderungsplanung über Umleitungsmanagement, Zertifizierung, Digitalisierung, Marketing, Vertrieb, Lobbyarbeit, ... ■ Arbeitsteilung: ▪ Externer Koordinator für Elberadweg gesamt ▪ Umfangreiche Marketingaufgaben für Radfernwege bei HLMS ▪ Beschilderung durch Kreis, Wegemanagement bei HLMS verankert mit kommunalem Wegemanagement, Naturpark/ Ranger an Infrastrukturbetreuung beteiligt ■ Verkehrssicherung: Kataster in Erneuerung durch Kreis, Mängelmelder vorhanden ■ Fördermittelnutzung: Fördermittel BALM (gesamter Elberadweg) ■ Anmerkungen der Geschäftsstelle: keine

Iron Curtain Trail D13, EV 13	Keine Koordinierungsstelle in Schleswig-Holstein, Infrastrukturpflege erfolgt durch Kreis Herzogtum Lauenburg, Vermarktung durch HLMS
Alte Salzstraße	Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH als Koordinierungsstelle für den Gesamtweg ■ Aufgabenschwerpunkte: Umfassende Aufgabenwahrnehmung von Beschilderungsplanung / -instandhaltung über Umleitungsmanagement, Zertifizierung, Digitalisierung, Marketing, Lobbyarbeit, ... ■ Arbeitsteilung: ▪ Umfangreiche Marketingaufgaben für Radfernwege bei HLMS ▪ Beschilderung und Kataster bei Kreis, Wegemanagement bei HLMS verankert mit kommunalem Wegemanagement, Wege im Naturparkgebiet und an der Elbe bei Naturpark ■ Verkehrssicherung: Kataster in Erneuerung durch Kreis, Mängelmelder vorhanden ■ Fördermittelnutzung: keine ■ Anmerkungen der Geschäftsstelle: Unterschiedliche Infrastrukturqualität je Kreis
Mönchsweg	Geschäftsstelle Mönchsweg c/o Büro Lebensraum Zukunft: zentrale Geschäftsstelle Mönchsweg nimmt alle Aufgaben im Auftrag des Trägervereins Mönchsweg e.V. wahr ■ Aufgabenschwerpunkte: Vereinsführung, umfangreiche Aufgabenwahrnehmung von Produktentwicklung über Digitalisierung zu Veranstaltungen, Vertrieb, Marketingaufgaben, Lobbyarbeit, Kooperation mit Leistungsträgern im Radtourismus, kein Wegemanagement außer Weiterleitung von Beschwerden, Umleitungen ■ Arbeitsteilung: ▪ eine zentrale Ansprechperson für alle koordinierenden Aufgaben ▪ Beschilderung und Wartungen durch die Kreise ▪ kommunales Wegemanagement in Zuständigkeit d. Baulastträger ▪ öffentliche Träger bedienen sich i. d. R. Dritter als Dienstleister ▪ Landeskirchen und Kirchengemeinden am Weg in Vermarktung eingebunden ■ Verkehrssicherung: Kataster (Wegweisungsstandorte, Inhalte, Wartungsarbeiten), keine festen Wartungszyklen der Kreise, Wartungen durch Kreise, Weiterleitung von Beschwerden an zuständige Kommune ■ Fördermittelnutzung: aktuell nicht, aber Nutzung geplant ■ Anmerkungen der Geschäftsstelle: Sehr kleines Marketingbudget, schwindende Mitgliederzahl im Verein erschweren die Finanzierung (abhängig von Mitgliederzahlen und -bestand), Überlastung in der Kommunikation mit Kreisen und Kommunen bei fehlender Umsetzungsbereitschaft im Wegemanagement

Nord-Ost-see-Kanal-Route	Touristische Arbeitsgemeinschaft Nord-Ostsee-Kanal e. V. als eigenständiger Verein, Geschäftsstelle bei Mittelholstein Tourismus e. V. (ca. 325 km) ■ Aufgabenschwerpunkte: Planung Radweg/Beschilderung, Instandhaltung Beschilderung, Routenverlaufskontrolle, Angebotsentwicklung, Veranstaltungen, Vertrieb, Gästeinformation ■ Arbeitsteilung: ▪ Geschäftsstellentätigkeit bei Mittelholstein Tourismus e. V.: vorwiegend Marketing und Vereinsführung ▪ kommunales Wegemanagement, Kreise + Stadt Kiel am Wegemanagement/ Beschilderung beteiligt ▪ Marketing in Kooperation mit vielen LTOs (unterschiedliche Intensität der Bewerbung) ■ Verkehrssicherung: Kataster für Radwegweiser und Infotafeln, keine festen Pflege-/ Wartungszyklen, keine Mängelmelder/Beschwerdemanagement ■ Fördermittelnutzung: Fördermittelplanung für umfangreiche Überplanung der Route (Neuausweisung, Beschilderung, Infotafeln etc.) ■ Anmerkungen der Geschäftsstelle: keine
Wikinger-Friesen-Weg	Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e. V. als Koordinierungsstelle ■ Aufgabenschwerpunkte: umfangreiche Aufgabenwahrnehmung von Radwegeplanung & Begleitinfrastruktur über Umleitungsmanagement, Angebots-/ Produktentwicklung, Digitalisierung, Marketing, Vertrieb, Lobbyarbeit, Zusammenarbeit mit Leistungsträgern... ■ Arbeitsteilung: ▪ Wegemanagement in GGB verankert, Aufträge an Kommunen – sehr unterschiedlich umgesetzt, insgesamt unterschiedliche Umsetzung der Infrastrukturaufgaben ▪ Befahrung über den Kreis organisiert, von GGB co- finanziert ▪ Marketing in Kooperation mit SHBT und TASH, Zusammenarbeit mit den LTOs ▪ zusätzliche Aufgabenwahrnehmung durch: Lebensraum Zukunft, beauftragte Einzelpersonen, Kommunen ■ Verkehrssicherung: jährliche Befahrung (Teilregion), Schilderkataster vorhanden, Mängelmelder/ Beschwerdemanagement vorhanden ■ Fördermittelnutzung: Nutzung diverser Fördermittel ■ Anmerkungen der Geschäftsstelle: Gute Zusammenarbeit mit LTOs und einigen Kreisen, Herausforderung Zusammenarbeit mit Ämtern und Gemeinden, unterschiedliche Behandlung der Infrastrukturaufgaben, konstante Ansprechperson fehlt, Verbesserungsbedarf: bessere und schnellere Umsetzung, Bedarfserkennung, tw. unklare Strukturen

Grenzroute	Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V. als Koordinierungsstelle ■ Aufgabenschwerpunkte: umfangreiche Aufgabenwahrnehmung von Radwegeplanung & Begleitinfrastruktur über Umleitungsmanagement, Angebots-/ Produktentwicklung, Digitalisierung, Marketing, Vertrieb, Lobbyarbeit, Zusammenarbeit mit Leistungsträger ■ Arbeitsteilung: ▪ Wegemanagement in GGB verankert, Aufträge an Kommunen – sehr unterschiedlich umgesetzt, insgesamt unterschiedliche Umsetzung der Infrastrukturaufgaben ▪ Befahrung über den Kreis organisiert, von GGB co- finanziert ▪ Marketing in Kooperation mit SHBT und TA.SH, Zusammenarbeit mit den LTOs ▪ zusätzliche Aufgabenwahrnehmung durch: Lebensraum Zukunft, beauftragte Einzelpersonen, Kommunen ■ Verkehrssicherung: jährliche Befahrung (Teilregion), Schilderkataster vorhanden, Mängelmelder/ Beschwerdemanagement vorhanden ■ Fördermittelnutzung: Nutzung diverser Fördermittel ■ Anmerkungen der Geschäftsstelle: Herausforderung Zusammenarbeit mit Ämtern und Gemeinden, unterschiedliche Behandlung der Infrastrukturaufgaben, konstante Ansprechperson fehlt; Verbesserungsbedarf: bessere und schnellere Umsetzung, Bedarfserkennung, tlw. unklare Strukturen
Eider-Treene-Sorge-Radweg	Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V. als Koordinierungsstelle ■ Aufgabenschwerpunkte: umfangreiche Aufgabenwahrnehmung von Radwegeplanung & Begleitinfrastruktur über Umleitungsmanagement, Angebots-/ Produktentwicklung, Digitalisierung, Marketing, Vertrieb, Lobbyarbeit, Zusammenarbeit mit Leistungsträgern ■ Arbeitsteilung: ▪ Wegemanagement in GGB verankert, Aufträge an Kommunen – sehr unterschiedlich umgesetzt, insgesamt unterschiedliche Umsetzung der Infrastrukturaufgaben ▪ Befahrung über den Kreis organisiert, von GGB co-finanziert, dient der Beschilderungsprüfung, darüber hinaus „Befahrung auf Sicht“ ▪ Marketing in Kooperation mit SHBT und TA.SH ▪ zusätzliche Aufgabenwahrnehmung durch: Lebensraum Zukunft, beauftragte Einzelpersonen, Kommunen ■ Verkehrssicherung: jährliche Befahrung (Teilregion), Schilderkataster vorhanden, Mängelmelder/ Beschwerdemanagement vorhanden ■ Fördermittelnutzung: Nutzung diverser Fördermittel ■ Anmerkungen der Geschäftsstelle: Herausforderung Zusammenarbeit mit Ämtern und Gemeinden, unterschiedliche Behandlung der Infrastrukturaufgaben, konstante Ansprechperson fehlt

Holsteini- sche Schweiz Radtour	Keine zentrale Koordinierungsstelle benannt ■ Vermarktung durch Tourismuszentrale Holsteinische Schweiz, ■ Beschilderung über Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH (EGOH) ■ Anmerkungen der Geschäftsstelle: Zuständigkeiten klären, kommunale Ebenen in die Verantwortung nehmen
Radweg Hamburg- Rügen	Keine Koordinierungsstelle in Schleswig-Holstein benannt

In der Gesamtbetrachtung zeigt sich:

- Die **Geschäftsstellen** sind sehr **heterogen** aufgestellt und übernehmen unterschiedlichste Aufgabenbereiche.
 - Die aktuellen **Aufgabenschwerpunkte** der Geschäftsstellen liegen im Bereich **Marketing** (Gästeservices, Gästeinformation, Gästegewinnung), **Koordinierung/ Netzwerk, Produkt- und Geodatenmanagement (Pflege von Routenportalen, Komoot und Outdooractive)**.
 - Aber auch infrastrukturelle Themen wie Radwegeplanung und Wartungsaufgaben (Routenverlaufskontrolle, Umleitungsmanagement) stehen bei jeweils 3 der 7 Koordinierungsstellen im Aufgabenportfolio, um die Beschilderung kümmern sich 2 Koordinierungsstellen.
- Der **Arbeitsanteil für das Marketing** des jeweiligen Radfernwegs **variiert zwischen 10 % und 90 % an der Arbeitszeit, der Arbeitskräfteeinsatz zwischen 0,08 und 1 VZÄ**. Die zur Verfügung stehenden **Marketingbudgets** werden überwiegend als **klein** eingeschätzt.
- Der **Arbeitsanteil für das Wegemanagement** liegt **zwischen 0 % und 30 %**, der **Arbeitskräfteeinsatz zwischen 0 und 0,75 VZÄ**. Dazu werden im Wegemanagement **teilweise externe Kräfte** für Befahrung, Infrastrukturmanagement und Mängelbehebung in der Beschilderung eingesetzt.
- **Bewertung der Zusammenarbeit aus Sicht der Geschäftsstellen:**
 - Die **Zusammenarbeit** in eingespielten, gut abgestimmten Strukturen werden **positiv** bewertet, ebenso die Zusammenarbeit mit den meisten Kreisen und LTOs.
 - Das Zusammenspiel und die Verbindlichkeit der direkten Projektpartnerschaft beim **Pilotprojekt Ochsenweg** wird **als sehr zielführend** eingeschätzt, insbesondere, dass die **Partnerschaft Infrastruktur UND Marketing/ Kommunikation** umfasst.
 - **Herausforderungen** bestehen in der **Zusammenarbeit mit vielen Ämtern und Gemeinden**. Punktuell besteht **Handlungsbedarf** im Zusammenspiel bzw. der **Aufgabenabgrenzung mit den Kreisen**. Herausfordernde **Themen** sind eine **schnelle Bedarfserkennung** und eine **bessere und schnellere Umsetzung**.
- **Optimierungsbedarf bei der Aufgabenumsetzung aus Sicht der Kreise:**
 - Die Zuständigkeiten sind den Ansprechpersonen auf Kreisebene meist theoretisch klar, in der Praxis sind **notwendige Maßnahmen aber oft nicht bis auf kommunale Ebene durchsetzbar** (z. B. Mängelbeseitigung trotz vorliegender Befahrungsergebnisse).
 - In einigen Kreisen (z. B. Kreis Rendsburg-Eckernförde) liegt der Fokus der Radkoordination ausschließlich auf Alltagsradverkehr, touristische Belange sollten hier stärker integriert werden.

2.2.2 Zwischenfazit

Online-Befragung und Gespräche zeigen deutlich, dass für eine zukunftsfähige Entwicklung der Radfernwege bereits wichtige Schritte eingeleitet wurden: Mit RAD.SH und der dortigen Stelle für Radtourismus wurde eine übergeordnete Koordination auf Landesebene geschaffen, die auch für den Bereich der Radfernwege als verbindende Schnittstelle zwischen den Akteuren agiert.

Um dem nächsten Ziel der Qualitätserhöhung der Radfernwege auf ADFC-Sterne Niveau, näherzukommen, wird eine (noch) stärkere strategische Steuerung erforderlich sein. Insbesondere besteht ein klarer Bedarf an einer beständigen, **übergeordnete Koordinationsstelle für die Radfernwege auf Landesebene**, die dauerhaft Zuständigkeiten bündelt, zentrale Aufgaben übernimmt, Prozesse harmonisiert und als verbindende Schnittstelle zwischen den verantwortlichen Stellen auf Landesebene, den Tourismusorganisationen, Kreisen, Kommunen und teilweise weiteren Akteuren fungiert.

Ein weiteres zentrales Ergebnis ist die Notwendigkeit einer deutlich **besseren Abstimmung zwischen Marketing und Infrastruktur**. Eine attraktive Vermarktung kann ihre Wirkung nur entfalten, wenn Wegequalität, Beschilderung, Oberflächenzustand und Serviceinfrastruktur dem beworbenen Anspruch entsprechen.

Für den langfristigen Qualitätserhalt ist eine regelmäßige Qualitätsprüfung der Radfernwege unerlässlich. Ein **institutionalisiertes Qualitätsmanagement**, idealerweise mit klar definierten Zuständigkeiten und festen Prüfintervallen, ist dafür notwendig. Wichtig dabei ist allerdings auch, dass Mängel nicht nur benannt, sondern schnellstmöglich von den zuständigen Akteuren behoben werden. Hier braucht es stärkere Verbindlichkeiten.

Es wird zudem deutlich: Neben zusätzlichen Ressourcen braucht es vor allem Bündelung, klare Strukturen und Synergien. Wiederkehrende Aufgaben wie Befahrungen, Datenerhebung, Auswertungen, Kommunikationsformate und Teile des Mängelmanagements sollten standardisiert und, wo sinnvoll, gebündelt organisiert werden, um Doppelarbeiten zu vermeiden und knappe Kapazitäten wirksamer einzusetzen.

Um die höheren Ansprüche an die Qualität der Radfernwege herzustellen und zu sichern, müssen ausreichende finanzielle Mittel und personelle Kapazitäten bereitgestellt werden. Das zusätzliche Budget für Rad(außen)marketing bei der TA.SH bildet einen wichtigen ersten Schritt. Die nachhaltige Weiterentwicklung erfordert jedoch eine langfristig gesicherte, bedarfsgerechte Finanzierung für Koordinierung, Infrastruktur, Marketing und Qualitätssicherung verbunden mit einer konsequenten Bündelung von Aufgaben.

3 Best Practice-Analyse

Die Recherche von Beispielen der Organisation von Radfernwege in anderen Bundesländern und Regionen zeigt: Auch in der deutschlandweiten Betrachtung ist die Organisation von Radfernwegen, Radtourismus und Radverkehr heterogen aufgestellt, ein einheitlich übertragbares Optimum gibt es aus gutachterlicher Sicht nicht.

Aus diesem Grund wurden im Rahmen der Best Practice Analyse unterschiedlicher Organisationsformen in Kombination mit ihren spezifischen regionalen Gegebenheiten untersucht. Anhand guter Beispiele wurden **Erfolgsfaktoren und Schwachstellen** unterschiedlicher Organisationsformen ermittelt und mit Fokus auf „Lerneffekte“ für Schleswig-Holstein betrachtet.

3.1 Beispiele zur Organisation in ausgewählten Bundesländern | Exkurs

Um die Organisation der Radfernwege in Schleswig-Holstein weiter zu optimieren, lohnt sich ein Blick über den Tellerrand in andere Bundesländer. Durch den Föderalismus in Deutschland bestehen auch hier sehr unterschiedliche und hochkomplexe Strukturen, so dass eine Gesamtdarstellung in diesem Rahmen nicht möglich ist, dennoch können einzelne Aspekte als Best Practice in die Betrachtung einbezogen werden.

Baden-Württemberg⁸

Das Bundesland hat das Thema zertifizierte Qualität bereits systematisch vorangetrieben: Bereits zertifizierte ADFC Qualitäts-Routen konnten sich um den Status als Landesradfernweg bewerben. Für die Landesradfernwege übernimmt das **Land** die **Pflege und Wartung der gesamten Beschilderung**, die Radwege finden im Rahmen des **landesweiten Marketings** besondere Berücksichtigung und werden bei weiteren Investitionen besonders gefördert. Mittlerweile sind ein Großteil der Landesradfernwege als Qualitäts-Route mit 3, 4 oder sogar 5 Sternen durch den ADFC ausgezeichnet. Das sorgt für eine bundesweit einzigartige Homogenität der Beschilderung und Wegbeschaffenheit.

Die NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg) agiert als zentrale Koordinationsstelle. Die NVBW ist zuständig für die Beschilderung der Landesradfernwege und koordiniert die Aktivitäten rund um die regelmäßige Prüfung der Wegweisung im Auftrag des Ministeriums für Verkehr. Sie gibt Standards vor, an die sich alle Akteure halten müssen. Die Einführung des landesweiten „RadNETZ“ mit einheitlicher HBR-Wegweisung als verbindlicher Standard für alle Baulastträger gilt als vorbildlich.

Wegebau, -erhaltung und die Bewerbung der touristischen Angebote entlang der Route **liegt in der Hand der Kommunen**. Bei der **Vermarktung** der Landesradfernwege werden die **Kommunen von der Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg (TMBW)** und den **regionalen Tourismusorganisationen sowie von den Geschäftsstellen der Landesradfernwege** unterstützt.

⁸ <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/infrastruktur/landesradfernwege>

Die Banderolierung der Schilder mit QR-Codes ermöglicht es Radfahrern, Mängel direkt per Smartphone an eine zentrale Meldeplattform (RadMELDER Baden-Württemberg) zu schicken, die den zuständigen Baulastträger (Kommune/Kreis) automatisch informiert. Durch das digitale Meldesystem wird eine Mängelbehebung innerhalb definierter Zeitfenster messbar.⁹

Hessen

Radfahren ist auch in Hessen in seiner Bedeutung gestiegen, zahlreiche Projekte und strukturellen Maßnahmen sollen zu einer weiteren Professionalisierung der Radwegeentwicklung führen, das Land Hessen fördert den Radwegeausbau auf allen Ebenen: Bei der **zentralen Straßen- und Verkehrsbehörde Hessen Mobil** wurde eine **eigene Abteilung „Mobilität und Radverkehr“** ins Leben gerufen. Sie übernimmt mit einem rund 150 Personen starken Team unter anderem umfangreiche **Aufgaben bei der Förderung der Nahmobilität, leistet konzeptionelle Grundlagenarbeit für die Radwegeplanung und beteiligt sich an der Erarbeitung vernetzter Mobilitätskonzepte**. Zum Aufgabenportfolio gehören die **Betreuung der landesweiten Datenbank** für die Radwegweisung und die **einheitliche Beschilderung der Radfernwege außerorts**. Damit werden einheitliche Standards in Beschilderung und Datenqualität gewährleistet. Qualitätsstandards und Musterlösungen wurden in einem verbindlichen Leitfaden verschriftlicht, der bauliche Vorgaben für alle Baulastträger definiert. Dazu setzt das Land auf Zahlen: Mit einem dichten Netz an automatischen Dauerzählstellen misst Hessen genau, wo die Radwege tatsächlich genutzt werden, um Investitionen zu priorisieren. Der ADFC Hessen unterstützt das Land durch Kontrollbefahrungen und Meldung der Mängel an die Verwaltung.

Die touristische Vermarktung wird durch die etablierten touristischen Strukturen übernommen (3 Ebenen Modell in Hessen). Mit dem Hessischen Radroutenplaner betreibt das Land ein eigenes IT-System, das Infrastrukturdaten (Steigungen, Belag) direkt für den Endnutzer aufbereitet, aber auch als zentrales Werkzeug für die Datenpflege der Infrastruktur genutzt werden kann.¹⁰

Mecklenburg-Vorpommern (MV)

In MV ist die Organisation der Radfernwege durch eine **klare Trennung zwischen staatlicher Infrastrukturverwaltung und touristischer Vermarktung** geprägt. Diese Ebenen sind eng miteinander verzahnt: Der Radtourismus wird zentral über den Landestourismusverband gesteuert, durch den die Radfernwege beworben und touristisch begleitet werden.

Für Erhaltung und Instandsetzung der touristischen Radfernwege sind diejenigen Baulastträger zuständig, durch deren Gebiet der Radweg verläuft. Um Mängel in der Radwegequalität abzustellen, hat das Land verschiedene Maßnahmen in die Wege geleitet:

- **Koordinierungsgruppe Radfernwege.** Mitglieder sind neben dem Ministerium Vertreter der Landkreise, der Straßenbauverwaltung, des ADFC MV, der

⁹ <https://melder.radroutenplaner-bw.de/>

¹⁰ <https://radroutenplaner.hessen.de/touren-entdecken/>

Arbeitsgemeinschaft für fußgänger- und fahrradfreundliche Kommunen (AGFK M-V) und des Tourismusverbands (TMV).

- Erstellung und Umsetzung eines **Konzeptes zur einheitlichen wegweisenden Beschilderung der neun Radfernwege** in Mecklenburg-Vorpommern. Die im Beschilderungskonzept erarbeiteten Daten wurden in den digitalen Radnetzplaner MV eingepflegt und stehen Landkreisen und kreisfreien Städten kostenfrei zur Verfügung. Im Gegenzug haben sich die Landkreise und kreisfreien Städte dazu bereiterklärt, die Wegweisung und das dazugehörige Kataster zu pflegen.
- **Abstimmungsverfahren:** Mit dem Beschilderungskonzept ist der Verlauf der Radfernwege einvernehmlich festgelegt. **Änderung von Routenverläufen** bei Radfernwegen sind nur unter Beachtung eines vorgegebenen **Abstimmungsverfahrens** möglich.¹¹
- **Fördermodelle:** Über das Landesförderinstitut (LFI) werden Bundesmittel (z. B. Programm „Stadt und Land“) und Landesmittel gezielt an Kommunen vergeben, um Lücken in den Radfernwegen zu schließen. Touristische Radwege sind hier eingeschlossen, soweit sie keine ausschließlich touristische Funktion haben. Für rein touristische Wege wird auf das Förderprogramm zur Modernisierung touristischer Radwege des Wirtschaftsministerium M-V verwiesen.
- **Priorisierungskonzept:** Seit 2023/ 2024 nutzt das Land ein systematisches Priorisierungskonzept für den Radwegesbau, um Investitionen dort zu bündeln, wo der touristische und alltagspraktische Nutzen (z. B. Schulwege) am größten ist. Zu den Kriterien für die Bedarfsbewertung zählt u. a. „Bestandteil touristischer Radfernrouen und weiterer touristischer Radrouen.“¹²
- **Zertifizierte Qualität:** Auch MV setzt stark auf die ADFC-Qualitätsradrouen. Der Tourismusverband unterstützt die Kommunen dabei, die strengen Kriterien (Breite, Belag, Service) zu erfüllen, um Sterne-Auszeichnungen zu erhalten.

Die Betrachtung der Radwegekoordinierung der Bundesländer zeigt:

- Die Organisation der Radfernwege hat in vielen Bundesländern keine herausgestellte Bedeutung, sondern erfolgt gemeinsam mit anderen touristischen Radwegen oder in der Gesamtbetrachtung des Alltags- und Freizeitnetzes. In vielen Bundesländern hat die Entwicklung von Alltagsverbindungen aktuell eine höhere Priorität.
- In vielen Bundesländern wird ein Schnittmengenansatz mit zentralen Koordinierungsstrukturen und einer **Aufgabentrennung zwischen infrastrukturellen Themen und Marketing/ Kommunikation** erfolgreich verwendet. Schleswig-Holstein ist im Vergleich mit seinen Koordinierungs- und Arbeitsstrukturen bereits gut aufgestellt. Die touristischen Radwege, inkl. der Radfernwege haben - ähnlich wie in Mecklenburg-Vorpommern eine besondere Bedeutung, die sich auch in den Organisationsstrukturen widerspiegelt (z. B. Koordinierungsstelle Radtourismus, Abstimmungsgremien).

¹¹ <https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/wm/Infrastruktur/Radverkehr/Touristische-Radfernwege/>

¹² <https://www.strassen-mv.de/de/strassenbau/radwege/landesstrassen>

- Einige Bundesländer zeigen, dass es sinnvoll ist, bestimmte Aufgabenbereiche zentral zu koordinieren (z. B. Beschilderung, Mängelmeldung), Infrastruktur- und Qualitätsstandards gemeinsam landesweit zu definieren und Aufgaben bzw. Zuständigkeit klar auf Land, Kreise Kommunen und Tourismusorganisationen zu verteilen. Anreize wie erhöhte Förderquoten oder herausgestellte Darstellung im Marketing können erfolgreich zur „Motivationssteigerung“ bei der Qualitätsentwicklung genutzt werden.

3.2 Beispiele zur Organisation ausgewählter Radfernwege und Regionen

Um eine tiefergehende Betrachtung zu ermöglichen, wurde die Best Practice Analyse auf die Organisationsstrukturen ausgewählter Radfernwege und Regionen ausgedehnt.

Die Best-Practice Analyse erfolgte durch einen standardisierten Fragebogen, über den unterschiedliche Aspekte zu Weg bzw. Region, Aufgaben, Ressourcen und Finanzierung abgefragt wurden.

Analyseschwerpunkte:

- strukturelle, personelle und finanzielle Organisation von Radfernwegen
 - Rechtsform der Trägerschaft (e. V., GmbH, Zweckverband) und Einbindung in die Ebenen
 - Personal: Anzahl der Fachkräfte (Vollzeitäquivalente) für Wegemanagement vs. Marketing; Existenz eines zentralen „Routenmanagers“
 - Finanzen: Mix aus öffentlicher Förderung, kommunalen Umlagen und Eigenmitteln (z. B. Sponsoring, Verkauf von Kartenmaterial)
- Aufgaben der jeweiligen Trägerschaft
 - Fokus auf Netzwerkarbeit: Schnittstellenfunktion zwischen Akteuren
 - Beteiligung an Aufgaben im Bereich Infrastruktur, Qualitätskontrolle, Marketing
- Modelle der Aufgabenverteilung in Kooperation mit anderen Akteuren (z. B. Wegemanagement/ Marketing)

Abb. 6 Best Practice Beispiele im Überblick

Geschäftsstelle	Best Practice Ansatz
Geschäftsstelle Nordseeküstenradweg (Cuxland Tourismus)	Best Practice regionsübergreifendes Marketing ■ klarer Aufgabenfokus ■ zentrale Koordinierung für den gesamten deutschen Wegeabschnitt, dadurch „grenzenloses“ Marketing ■ zentrale Daten im CMS, dadurch Aktualität & verbesserte Gästekommunikation
Elberadweg im Zuständigkeitsbereich der HLMS	Best Practice Wegemanagement ■ Zuständigkeiten klar geregelt, ■ Zusammenarbeit mit Naturpark: Naturpark hat Durchgriff auf Infrastruktur (für Wege im Naturparkgebiet und an der Elbe)

	■ Beschilderungsplanung, -wartung und Kataster beim Kreis (Kataster aktuell in Erneuerung) ■ zentrales Geodatenmanagement ■ Routenverlaufskontrolle und –anpassung Umleitungsmanagement, Zertifizierungsmanagement, kilometerabhängige jährliche Umlage zur Finanzierung
Geschäftsstelle BikeRegion Hunsrück	Best Practice übergeordnete Koordinierung der Gesamtregion ■ übergeordnete Koordinierung, Strategieentwicklung & Bereitstellung der Grundlagen ■ Festlegung von angestrebten Qualitätskriterien & Prüfung der Einhaltung dieser ■ Unterstützung bei der Fördermittelrecherche z. B. zur Beseitigung von Mängeln und Herstellung einer Grundqualität für die Wegeunterhaltung ■ Budgetplanung & Buchhaltung ■ Abstimmung mit Regionalagenturen ■ Übernahme des Innenmarketings

Die Gesamtbetrachtung der Fragebogenauswertung der Best-Practice-Beispiele im Vergleich zu den aktuellen Strukturen der Geschäftsstellen der Radfernwege in Schleswig-Holstein, ergibt folgende zentralen Erkenntnisse:

- **Wegemanagement:** Relativ hoher Anteil bzw. Mitarbeit im Wegemanagement (20 bis 40 %), die Best-Practice-Geschäftsstellen übernehmen dabei eine Vielzahl der koordinierenden Aufgaben, z. B. Hunsrück:
 - Koordination der Zuständigkeiten, Unterstützung bei Wartungsbefahrungen sowie bei der Akquise von Fördermitteln
 - Entwicklung von Konzepten für zentral gesteuerte Wartung und Ertüchtigung des Hunsrück-Radwegs mit dem Ziel: lückenlose Qualität durch regelmäßige Befahrungen unabhängig von den Kommunen
 - Vermarktung der Radfernwege auf Basis zu erfüllender Qualitätskriterien
 - Tlw. übernehmen Radwegewarte Aufgaben in Beschilderung und Schilderpflege (Cuxland), in Zusammenarbeit mit Ehrenamt und Kommunen
 - auch bei Best Practices gestaltet sich die Instandhaltung durch Baulastträger tlw. schwierig (freiwillige Aufgabe). Hier sind Unterstützung und Koordinierung notwendig
 - Alle Best Practices arbeiten mit (ehrenamtlichen) Wegepat*innen
- **Marketing:** umfangreiche Aufgabenwahrnehmung im Marketingbereich in allen Beispielen, der größte Aufwand liegt bei Online-Pflege, Webseite, Daten (Outdooraktive, Komoot, destination.one), Content Produktion (Fotos, Videos) und Social Media. Eine Zusammenarbeit erfolgt mit übergeordneten & benachbarten Tourismusorganisationen, aber auch mit Nachbarrouten.
- **Ressourcen:** In den Best-Practice-Beispielen aus anderen Bundesländern sind die Personalkapazitäten für Radfernwege im Vergleich zu den Geschäftsstellen der Radfernwege in Schleswig-Holstein deutlich höher:
 - Zwischen 1 und 1,25 VZÄ für Wegemanagement
 - Zwischen 1 und 2 VZÄ für MarketingAllerdings besteht keine direkte Vergleichbarkeit auf Grund unterschiedlicher regionaler Strukturen
- **Erfolgreiche Ansätze in der Zusammenarbeit:**
 - Aufteilung hauptamtlicher Schilderwart und ehrenamtliche Routenpaten für guten Pflegezustand
 - Arbeitskreis mit allen betroffenen Kommunen für Streckenanpassungen, Abbau Umlaufsperrern und Poller, eigene Website, Marketingbudget
 - bilaterale Überzeugungsarbeit und Wissensvermittlung durch Schulungen notwendig
 - Projekte zur Radwegentwicklung mit anschließender Verstetigung erfolgversprechend
- **Handlungsbedarfe und Hürden**
 - Wartung/ Ertüchtigung der Radwege stellt die Kommunen vor große organisatorische, technische, bürokratische und finanzielle Hürden: Vereinfachung der

Verfahren notwendig sowie Verbesserung der finanziellen Ausstattung der Kommunen und Erhöhung der Priorität der Radwegeunterhaltung

- Radverkehrsbeauftragte bei Kreisverwaltungen als zentraler Ansprechpersonen bei Kreisverwaltung als sinnvoll angesehen; muss perspektivisch touristische Aufgaben lt. Aufgabenprofil wahrnehmen können
- Finanzielle Herausforderungen wie Anschubfinanzierung (bei schlechter werdender Förderkulisse) und Finanzierung der Verstetigung der Strukturen
- Bürokratische Hürden bei gebietsübergreifenden Radfernwegen: Unterschiedliche Zuständigkeiten, Fördermittel, Fristen, hohe Erstinvestitionen etc.

■ **Fazit aus Best Practice: Empfehlungen**

- eine übergeordnete Koordinierungsstelle für alle Radfernwege (Ebene über Geschäftsstellen)
- eine gemeinsame theoretische Grundlage, die kurz-, mittel- und langfristige Ziele festlegt, Verantwortlichkeiten klar definiert und in einer strukturierten Aufgabenteilung mündet
- einen langfristigen Plan für die Finanzierung der Strukturen (Personal usw.)
- ehrenamtliche Routenpat*innen *können* ergänzend unterstützen, müssen jedoch dauerhaft motiviert werden (aktuell kein etabliertes Modell in Schleswig-Holstein)

3.3 Zwischenfazit und Ableitungen für die Radfernwege in Schleswig-Holstein

Aus der Analyse der vorhandenen Strukturen und Best Practice Beispiele lassen sich Erfolgsfaktoren und Handlungsbedarfe ableiten. Das übergeordneten Ziele sind klare Verantwortlichkeiten und eine effizientere Mehrebenen-Struktur, um die Qualität der Radfernwege langfristig zu sichern.

- **Zentrale Steuerung durch die landesweite Koordinierungsstelle:** Eine dauerhafte zentralen Koordinierungsstelle wird als entscheidende Chance für mehr Gewicht und Sichtbarkeit gesehen. Mit ihrer Schnittstellenfunktion agiert sie als „Netzknoten“ im Netzwerk zwischen Infrastruktur, Marketing, Politik und externen Dienstleistern. Zu ihren Aufgaben gehören die Bündelung von übergeordneten Themen und die Gewährleistung eines intensiven Austauschs mit den zuständigen Ansprechpersonen für Wegeinfrastruktur (Land/ LBV.SH, Kreise, Ämter) und den touristischen Akteuren bzw. Trägern der Radfernwege durch mindestens jährliche Treffen und feste Beteiligungsformate.
- **Management der Radfernwege:** Für jeden einzelnen Radfernweg muss eine feste Ansprechperson bzw. /stelle definiert sein. Diese Person fungiert als "Kümmerer", behält den Überblick über den Gesamtzustand und die Aufgabenwahrnehmung, ohne zwangsläufig eine eigene Institution sein zu müssen.
- **Abgestimmte Infrastrukturbetreuung** über die zuständigen Ebenen: Um die Qualität zu sichern, ist eine klare Aufteilung notwendig, die sich aus gutachterlicher Sicht wie folgt anbietet:

- Kreise: Koordination der gesamten Mängelerfassung von Wegequalität und Beschilderung (gesamtes Kreisgebiet einschließlich Gemeindestraßen etc.), Koordination der Beschilderungsprozesse (Wartung, Einrichtung, Pflege, usw.); dafür muss ein Sammelauftrag bzw. eine Verantwortungsübernahme der Kommunen an die Kreise eingerichtet werden.
- Kommunen: Verantwortlich für die begleitende Infrastruktur (Rastplätze, Schutzhütten).
- alle Baulastträger: Durchführung der Mängelbeseitigung in ihrem Zuständigkeitsbereich

Lösung bei Kapazitätsengpässen: Wo Kreise oder Kommunen die Aufgaben nicht selbst leisten können, sollten externe Dienstleister aus einem gemeinsamen Budget beauftragt werden.

- **Marketing und Qualität:** Übernahme bzw. Fortführung der Aufgaben entsprechend des bestehenden 3-Ebenen Modells
- **Finanzierung und Ressourcen:** Die aktuelle Finanzierung wird als unzureichend eingestuft. Zur Absicherung der Zukunft sind folgende Schritte notwendig:
 - **Umlagemodell:** Prüfung einer Finanzierung nach Streckenkilometern
 - **Gemeinsame Töpfe:** Bündelung von Mitteln für Marketing und externe Dienstleistungen
 - **Landesbeteiligung:** Für die geforderte besondere Qualität (siehe auch „Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein“, beschrieben in Kap. 2.1.2) sollten entsprechende Mittel bereitgestellt werden
- **Risikomanagement:** Das größte Risiko für den Erfolg ist das Defizit an personellen und finanziellen Ressourcen. Ohne diese Basis droht das System an der Umsetzungsebene zu scheitern.

4 Strategie | Organisationsmodell SOLL

Die Strategie leitet sich aus den Ergebnissen der Analysen ab und berücksichtigt die unterschiedlichen Ebenen und Zuständigkeiten im System der Radfernwege in Schleswig-Holstein. Wie in den vorangegangenen Kapiteln dargestellt, gibt es weitgehend funktionierende Strukturen, auf die aufgebaut und die konkretisiert werden können.

In den folgenden Kapiteln wird zunächst das grundlegende Organisationsmodell SOLL beschrieben und fachlich begründet. Darauf aufbauend werden die einzelnen Organisationsebenen definiert und ihre Aufgabenprofile dargestellt und Ansätze zur Implementierung ausgeführt. Hinweise zu Personalbedarf und Finanzierungsmöglichkeiten sind enthalten.

Ziel ist eine klare, verlässliche und dauerhaft tragfähige Organisation der Radfernwege in Schleswig-Holstein. Das Organisationsmodell soll Zuständigkeiten transparent regeln, Doppelstrukturen vermeiden, Marketing und Infrastruktur stärker verzahnen und die Qualität der Radfernwege langfristig sichern.

Vor dem Hintergrund der aktuellen inhomogenen, aber teilweise gut funktionierenden Strukturen (vgl. Kap 2 und 3) wird von einer übergreifenden, vollständigen Betreuung aller Radfernwege in Schleswig-Holstein durch eine einzige zentrale Stelle aktuell abgeraten, eine Umsetzung erscheint derzeit nicht realistisch. Bei Bedarf und räumlicher sowie organisatorischer Nähe kann die Trägerschaft jedoch perspektivisch für mehrere Routen gebündelt werden (vgl. Kap. 5.3).

Gleichzeitig braucht es eine **zentrale Ansprechstelle als übergeordnete Koordinations- und Schnittstellenfunktion** für **alle Radfernwege** in Schleswig-Holstein.

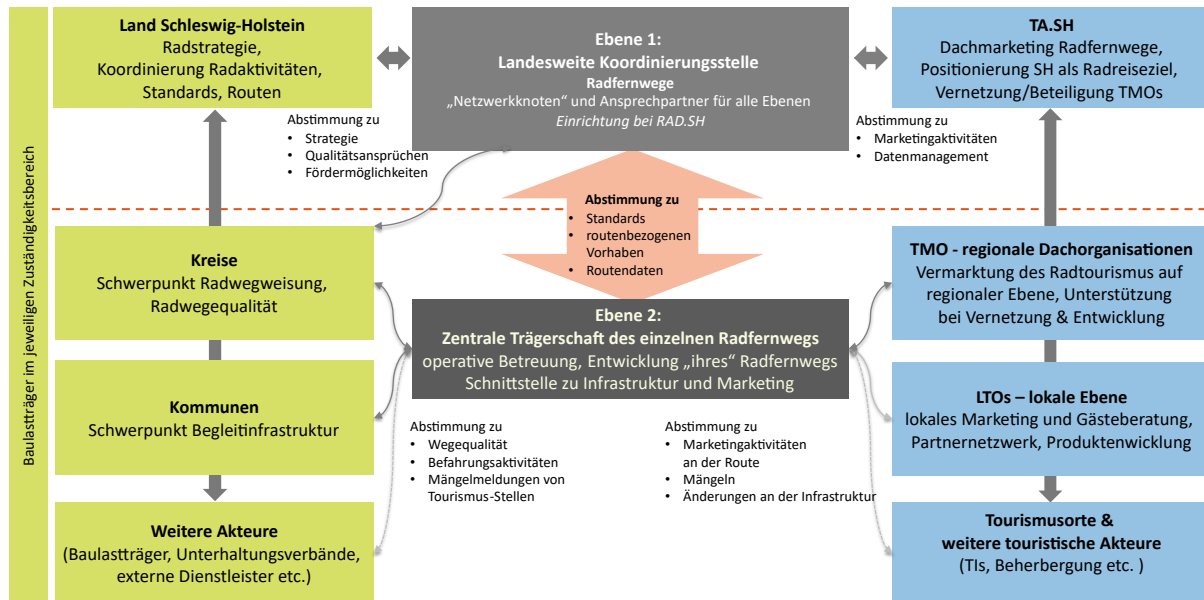
Vor diesem Hintergrund wird ein **zweistufiges Modell** vorgeschlagen (siehe Abb. 9):

- **Ebene 1: Landesweite Koordinierungsstelle Radfernwege** als „Netzwerkknoten“ und Ansprechpartner für alle Ebenen (Infrastruktur und Marketing). Sie stellt die Vernetzung der Radfernwege sicher, unterstützt die Angleichung von Standards und trägt dazu bei, ein vergleichbares Qualitätsniveau über alle Radfernwege hinweg zu erreichen, dauerhaft zu halten und die Vermarktung der Radrouten nach außen durch die TA.SH durch Grundlagenarbeit (z.B. Zulieferung Geodaten) zu unterstützen. Weitere Akteure der Ebene 1 sind die TA.SH und das Land als Kommunikator und Strukturgeber.
- **Ebene 2: Die Zentrale Trägerschaft** eines einzelnen Radfernwegs ist verantwortlich für die operative Betreuung und Weiterentwicklung „ihres“ Weges bzw. „ihrer“ Wege. Sie stellt die Kommunikation zwischen Infrastruktur- und Marketingakteuren sicher und steht im engen Austausch mit der landesweiten Koordinierungsstelle für die Radfernwege. Entsprechend sind weitere Akteure der Ebene 2 TMOs, untergeordnet die LTOs sowie die Kreise als zentrale Ansprechstelle für Infrastruktur und weitere Baulastträger.

Neben den beiden Organisationsebenen sind **weitere Projektpartner** systematisch einzubinden. Dazu zählen neben den Kommunen und Tourismusorganisationen insbesondere Schutzgebietsmanagementstrukturen (z. B. Großschutzgebiete/ Naturparke), Verkehrsbetriebe, Verbände, Vereine und Leistungsträger sowie weitere regionale Akteure. Diese Partner sind je nach Raum und Route relevante Mitwirkende, etwa für Abstimmungen zu

naturschutzfachlichen Belangen, zur Besucherlenkung, zur Qualitätsentwicklung, zur Produktgestaltung und zur Kommunikation.

Abb. 7 Vorstellung des Gesamtmodells im Zusammenspiel



© BTE 2026

4.1 Ausgestaltung der Ebene 1

Die landesweite Koordinierungsstelle für die Radfernwege Schleswig-Holstein schafft die organisatorische Klammer für ein landesweit konsistentes, dauerhaft tragfähiges Management der Radfernwege. Ihr Sinn und Zweck liegt darin, den bislang heterogen gewachsenen Zuständigkeiten Struktur zu geben, eine verlässliche Zusammenarbeit zwischen Infrastruktur- und Marketingakteur*innen zu etablieren und damit ein insgesamt vergleichbares Qualitätsniveau über alle Routen hinweg zu ermöglichen. Dazu führt sie Standards, Daten- und Qualitätsinformationen sowie Kommunikationsbedarfe zusammen, sodass Vermarktung auf verlässlicher Qualität basiert und Infrastrukturmaßnahmen konsequent an den Anforderungen der Gästekommunikation ausgerichtet werden können.

Kern der landesweiten Koordinierungsstelle ist eine politisch legitimierte, landesweit anerkannte **Schnittstellenfunktion**. Sie **verbindet Infrastruktur, Marketing sowie bei Bedarf auch externe Dienstleister**. So sorgt sie dafür, dass Land, Kreise und Kommunen sowie tourismusseitige Akteure wie TA.SH, regionale TMOs/ LTOs sowie die weiteren Akteure wie Verbände und Vereine strukturiert zusammenarbeiten. Damit werden Abstimmungsaufwände reduziert, Doppelstrukturen vermieden und die Umsetzung entlang der Routen beschleunigt. Durch die Institutionalisierung entstehen zudem eine höhere Sichtbarkeit und ein größeres Gewicht der Radfernwege.

Gleichzeitig fungiert die Stelle als **zentrale Anlauf- und Steuerungseinheit** im Sinne eines „One-Stop-Shop“: Sie bündelt Informationen zu Zuständen, Handlungsbedarfen und Maßnahmen, die von der zentralen Trägerschaft der Radfernwege (Ebene 2) übermittelt

werden, schafft Transparenz über Prioritäten und unterstützt die Akteure vor Ort durch koordinierende und unterstützende Leistungen, indem sie u.a. Qualitätsstandards kommuniziert und prüft oder Hilfestellung zur Kommunikation mit Partnern bietet. Damit werden insbesondere die Qualitätssicherung und die Umsetzungsfähigkeit gestärkt, ohne operative Verantwortung für sämtliche Einzelmaßnahmen an eine Stelle zu verlagern. Zugleich eröffnet die Struktur die Möglichkeit, einzelne Aufgaben bei Bedarf auszulagern (z. B. Befahrungen, Datenerhebung, standardisierte Auswertungen oder Teilaufgaben im Mängelmanagement), um knappe Personalressourcen effizient zu ergänzen.

Ziel ist, dass die landesweite Koordinierungsstelle **Unterstützung auf Ebene der Trägerschaften** schafft, indem sie Kommunikation standardisiert, feste Umsetzungszyklen direkt an die Radverkehrsverantwortlichen der Kreise kommuniziert und die Trägerschaften als fester Sparringpartner unterstützt.

Die Koordinierungsstelle Radtourismus ist bei der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e. V. (RAD.SH) verortet und übernimmt bereits heute zentrale Aufgaben an der Schnittstelle zwischen Infrastruktur, Qualitätsentwicklung und touristischer Vermarktung. Daher wird empfohlen, auch das Thema Radfernwege als festen Aufgabenblock mit entsprechenden Ressourcen in die Strukturen von RAD.SH zu integrieren.¹³

Die Ansiedlung beziehungsweise Ausweitung der Funktion bei RAD.SH ist zudem aus praktischen Gründen vorteilhaft: Als Verein kann RAD.SH gebündelte Aufträge in der Regel pragmatischer vergeben als klassische Verwaltungsstrukturen. Kürzere Entscheidungs- und Abstimmungswege erleichtern eine zügige Vorbereitung und Beauftragung von Leistungen. Darüber hinaus ermöglicht die Vereinsstruktur die Bündelung kreisübergreifender Sammelaufträge, was insbesondere für Aufgaben des Wegemanagements und wiederkehrende Leistungen wie Befahrungen, Mängelmanagement oder kleinere Instandsetzungen Effizienzvorteile schafft. Auch praktische Rahmenbedingungen, etwa im Umgang mit Bagatellgrenzen, lassen sich in diesem Organisationsrahmen häufig einfacher handhaben.

4.2 Aufgaben der Ebene 1 | übergeordnete Koordinierung

Diese **erste Ebene** stellt die Vernetzung der Radfernwege sicher, unterstützt die Angleichung von Standards und trägt dazu bei, ein vergleichbares Qualitätsniveau über alle Radfernwege hinweg zu erreichen und dauerhaft zu halten. Das entsprechende Aufgabenset zur Konkretisierung ist in folgender Übersicht zusammengefasst. Im Organisationsmodell sind dabei **unterschiedliche Handlungsfelder** getrennt zu betrachten und gezielt zuzuordnen:

¹³ Vor diesem Hintergrund ist auch eine Einbindung von Themenwegen in die landesweite Koordinierung grundsätzlich denkbar, sofern hierfür Standards, Prioritäten und Ressourcen klar definiert werden.

Abb. 8 Übersicht der Handlungsfelder der landesweiten Koordinierungsstelle



© BTE 2026

Aufgaben je Handlungsfeld

1 Übergeordnete Koordinierung

- **Bündelung von Zuständen:** Zustandsdaten, Handlungsbedarfe und Maßnahmenmeldungen der zentralen Trägerschaften (Ebene 2) zusammenführen und strukturiert auswerten.
- **Netzwerk pflegen:** Netzwerk der Radfernweg-Trägerschaften aktiv betreuen und einen regelmäßigen, verlässlichen Informationsaustausch sicherstellen.
- **Standards setzen und prüfen:** Landesweite Qualitätsstandards und Erwartungen (Infrastruktur, Daten, Kommunikation) kommunizieren und deren Anwendung bzw. Einhaltung überprüfen.
- **Förderung:** Sicherung des „Sonderstatus“ für Radfernwege, Verankerung auf Landesebene zum bevorzugten Einsatz von Investitionsmitteln aktuell über GEW-Mittel.
- **Bewusstsein schaffen:** Bedeutung des (Rad-)Tourismus in Kreis- und Kommunalstrukturen stärken, Ergebnisse und Vorhaben insbesondere auf Kreisebene zielgerichtet kommunizieren und so die Sensibilisierung der Kommunen unterstützen (inkl. geeigneter Informationsmaterialien).

2 Netzwerkpflege

- **Nutzung des Arbeitskreises Tourismus:** einmal jährlich Teilnahme aller Trägerschaften zur gemeinsamen Abstimmung zu Status quo, Vorhaben des Landes und Belange der Radfernwege. Darüber hinaus erfolgen die laufenden Abstimmungen über Ebene 1; die Einbindung und Rückkopplung in Ebene 2 wird über standardisierte Kommunikation sichergestellt, um zusätzliche Meetingstrukturen zu vermeiden.
- **Transparenz herstellen:** Prioritäten, Umsetzungsstände und Entscheidungsbedarfe landesweit aufbereiten und für die beteiligten Akteure nachvollziehbar machen.

- **Mit den Ministerien auf Landesebene abstimmen:** Regelmäßige Abstimmung zu Strategie, Qualitätsansprüchen und Fördermöglichkeiten mit dem Land sicherstellen.

3 Wegemanagement

- **Wegemanagement zentral koordinieren:** Austausch mit den Radverkehrsbeauftragten der Kreise organisieren und Unterlagen für jährliche Wartungszyklen sowie Qualitätskontrollen zu Wegebeschaffenheit, Routenverlauf, Beschilderung und Begleitinfrastruktur bereitstellen.
- **Trägerschaften fachlich unterstützen:** Trägerschaften der Radfernwege durch Koordination und fachliche Begleitung unterstützen, ohne operative Gesamtverantwortung zu übernehmen (z. B. standardisierte Mailvorlagen und Prozessbausteine für die Kommunikation mit den Kreisen).
- **Zusammenarbeit erleichtern:** Hilfestellung für die Kommunikation und Zusammenarbeit mit Partnern im Wegemanagement geben (Kreise, Kommunen, LTO/TMO sowie weitere Akteure), z.B. in Form von Informationsmaterial, Gesprächsvorlagen, Mails und der Übernahme von Sensibilisierungsgesprächen.
- **Beschilderungsmanagement unterstützen:** Jährliche Befahrungen zur Wegweisung bei den Kreisen anregen/ erinnern (durchgeführt durch externen Dienstleister¹⁴), die Umsetzung der Datenpflege und Mängelbeseitigung im Kontext der Beschilderung bleibt bei den Kreisen.
- **Routenänderungen in RIS-Datenbank einpflegen:** Meldungen der Geschäftsstellen aufnehmen und umsetzen.

4 Unterstützung des Außenmarketings durch Grundlagenarbeit

- **Beratung zu Marketingfähigkeit:** Unterstützung bei der Festlegung von Qualitätskriterien zur „Marketingfähigkeit“ einer Route (z. B. Befahrungsstand, Datenqualität, Umleitungsmanagement, Servicelevel).
- **Infrastruktur und Marketing verzahnen:** Sicherstellen, dass Marketing an nachgewiesene Qualität gekoppelt ist; Reporting und Erfolgskontrolle in Abstimmung mit den Trägerschaften organisieren.
- **Mit TA.SH abstimmen:** Abstimmung zu Marketingaktivitäten und Datenmanagement sicherstellen. Die Meldung routenbezogener Marketingvorhaben erfolgt durch die TMO (siehe Abb. 7).
- **Information weitergeben:** Trägerschaften laufend über aktuelle Marketingaktivitäten und -vorhaben der TA.SH informieren.

¹⁴ aktuell Lebensraum Zukunft UG, Stand Februar 2026

Zusammenfassung | Empfehlungen zur Aufgabenwahrnehmung

Diese Aufgabenbasis bietet aus gutachterlicher Sicht eine geeignete Grundlage, um die landesweite Koordinierungsstelle für den Radtourismus bei RAD.SH zu verstetigen und institutionell zu verankern. Die landesweite Koordinierungsstelle der Radfernwege soll entsprechend perspektivisch die zentrale Koordinierung der zentralen Trägerschaften der Radfernwege wahrnehmen.

Dies passt inhaltlich und organisatorisch, da die bestehenden Strukturen und Zuständigkeiten von RAD.SH bereits für diese Routen relevant sind und wesentliche Schnittstellen zu Land, Kreisen, Kommunen sowie touristischen Organisationen abdecken.

In enger Abstimmung mit dem Land soll die landesweite Koordinierungsstelle zudem die bestehenden landesweiten Qualitätsstandards und Erwartungen für Infrastruktur, Daten und Kommunikation aufbereiten und kommunizieren sowie deren Anwendung bzw. Einhaltung anhand definierter Kriterien regelmäßig überprüfen.

Die landesweite Koordinierungsstelle übernimmt eine komplementäre Rolle als Schnittstelle und Steuerungseinheit: Die TA.SH koordiniert das Marketing der Radfernwege in enger Abstimmung mit der Koordinierungsstelle, bündelt Maßnahmen und Budgets. Die Koordinierungsstelle stellt die Verknüpfung des Marketings mit dem Infrastruktur- und Qualitätsmanagement sicher. Damit wird gewährleistet, dass Marketingmaßnahmen auf belastbaren Qualitätsinformationen basieren, Prioritäten nachvollziehbar gesetzt werden und die Außendarstellung der Radfernwege durch ein stimmiges, qualitätsgesichertes Produkt getragen wird.

Damit wirkt die landesweite Koordinierungsstelle als „Übersetzerin“ zwischen dem gesamt-operativem Routengeschäft (Ebene 2) und landesweiten Zielsetzungen/ Programmen (Land, TA.SH) und überwacht deren Umsetzung auf Kreis- und Kommunalebene.

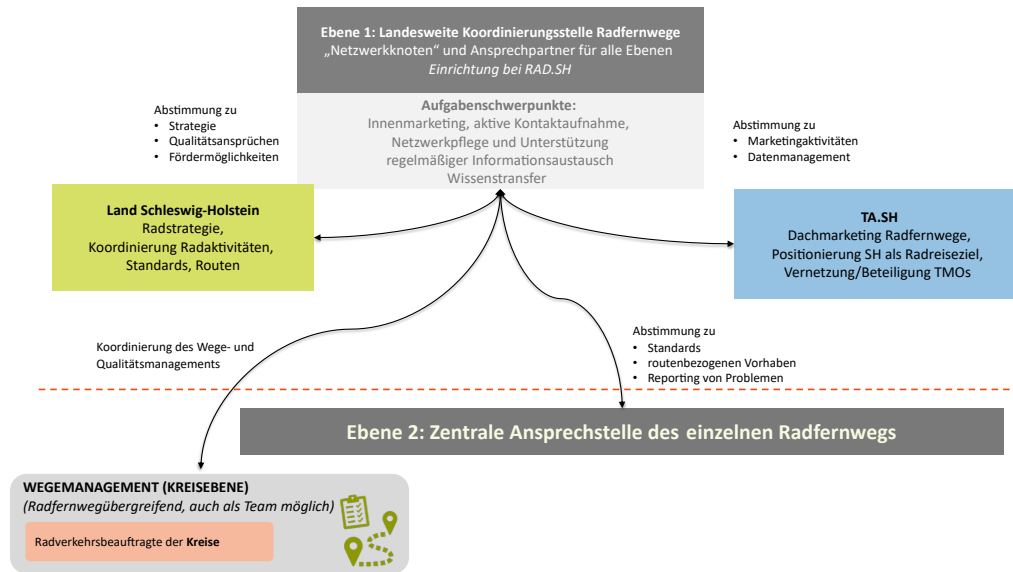
Kommunikation zu Ebene 2

- Ebene 1 kommuniziert Standards, Verfahren und Erwartungshaltungen (Qualität, Prozesse, Datengrundlagen, Mindestanforderungen).
- Ebene 1 unterstützt Ebene 2 mit Vorlagen, Strukturvorgaben und Kommunikationshilfen, um die Umsetzung entlang verschiedener Routen vergleichbar zu machen („einmal gedacht, mehrfach nutzbar“).
- Ergebnisse aus Abstimmungen mit Land/ TA.SH (z. B. strategische Schwerpunktsetzungen, Rahmenbedingungen, Förderlogiken) werden an Ebene 2 zurückgespielt.

Kommunikation lateral und Vernetzung zwischen Routen

- Ebene 1 ermöglicht, dass Erfahrungen und Lösungen aus einer Route übertragbar werden (Wissenstransfer, Standardisierung, Austauschformate). So entstehen weniger Insellösungen.

Abb. 9 Ebene 1 | Arbeitsmodell der landesweite Koordinierungsstelle im Überblick



© BTE 2026

4.3 Ausgestaltung der Ebene 2

Auf der **zweiten Ebene** sind die jeweiligen **zentralen Geschäftsstellen** als Trägerschaften der einzelnen Radfernwege verortet, die für die Begleitung des operativen Geschäftes und Weiterentwicklung „ihres“ Weges zuständig sind. **Sie sind Ansprechpartner für die Radverkehrsbeauftragten der Kreise sowie verantwortlich für Netzwerkpflge auf regionaler Ebene und Weitergabe von (Routen-)Informationen an die landesweite Koordinierungsstelle.** Somit bilden sie die Schnittstelle zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften, Unterhaltungsstrukturen sowie touristischen Organisationen und stellen eine verlässliche Steuerung entlang der Route sicher.

Die Personalstelle der Trägerschaft sollte eng an bestehende Strukturen angebunden sein, etwa an TMO/ LTOs, Kreise oder bestehende Projektträgerschaften. Eine eigenständige Institution ist hierfür nicht zwingend erforderlich. Vielmehr kann die **Geschäftsstelle als klar definierter Aufgabenträger in bestehenden Organisationen** verortet werden. So werden aufgrund räumlicher und institutioneller Nähe weniger Reibungsverlust entstehen, die Aufgaben bleiben aber klar nach Personalstellen getrennt.

Die Ausgestaltung orientiert sich an vorhandenen, in Schleswig-Holstein bereits erprobten Ansätzen. Etablierte Modelle sind beispielsweise Vereinsstrukturen (z. B. Mönchsweg, NOK-Route), externe Projektbüros (z. B. Ochsenweg/ SHBT) oder eine Verortung bei TMOs. Insbesondere die **Anbindung an eine TMO** ist empfehlenswert, da hier der B2C-Kontakt, die Vermarktungskompetenz und die Kenntnis der Bedürfnisse radreisender Zielgruppen bereits etabliert sind und Koordination, Marketing und Qualitätskommunikation unmittelbar zusammengeführt werden können. Wichtig ist, dass die Trägerschaft genug Zeit und Geld zur Aufgabenwahrnehmung zur Verfügung gestellt bekommt, um entsprechende Netzwerkarbeit zu leisten (siehe Kap. 5.1, Handlungsempfehlung 2).

Erläuterung zur gutachterlichen Empfehlung zur Ansiedlung der Trägerschaft

Aus gutachterlicher Sicht ist die perspektivische Anbindung der zentralen Trägerschaft an eine TMO empfehlenswert. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass eine kurzfristige Umstellung bestehender Geschäftsstellen und Organisationsstrukturen nicht realistisch ist. Ziel der vorliegenden Strategie ist daher, ein fachlich begründetes SOLL-Zielbild zu definieren und Handlungsempfehlungen für den Weg dorthin abzuleiten.

In einem nächsten Schritt ist vor dem Hintergrund der gewachsenen Strukturen je Radfernweg im Detail zu prüfen, über welche Umsetzungs- und Übergangslösungen das Zielbild im Einzelfall erreicht werden kann. Dabei ist ausdrücklich auch möglich, dass bestehende Träger- und Geschäftsstellenstrukturen weiterhin genutzt werden, sofern sie die zur Aufgabenerfüllung erforderlichen Funktionen und Schnittstellen (vgl. Kap. 4.1.1) bereits ausreichend wirksam abdecken.

Auch das **Marketing** ist bereits gebietsübergreifend strukturiert (siehe Kap. 2.1.3). Entsprechend sollte das Marketing der Radfernwege konsequent an diese bestehenden Strukturen angebunden werden, um Reichweite, Wiedererkennbarkeit und Effizienz zu erhöhen. Dem gegenüber klar abgegrenzt ist das überregionale Außenmarketing (Landesebene). Aufgrund der gebietsübergreifenden Länge der Radfernwege wird empfohlen, das Marketing zu einem Radfernweg bei einer TMO zu bündeln. Diese wiederum

übernimmt dann die gesammelte Kommunikation von Marketinginformationen zu dem jeweiligen Radfernweg an die TA.SH.

In diesem Modell wird die Netzwerkpflege durch die zentrale Trägerschaft als Umsetzungs- und Qualitätsmotor verstanden. Sie zielt darauf ab, Akteure einzubinden, Abstimmungen zu unterstützen, Kommunikationswege zu schaffen und die Voraussetzungen für eine verlässliche Produktqualität zu schaffen. Dabei soll die Personalstelle der zentralen Trägerschaft nicht im operativen Geschäft selbst tätig werden (Marketingmaterial erstellen, Qualitätskriterien entwickeln usw.), sondern die Arbeit der Kreise und TMOs bzw. LTOs (Zuarbeit, regionale Ansprechpartner*innen), bezogen auf den jeweiligen Radfernweg, begleiten, bei Bedarf koordinieren und fachlich unterstützen. Grundlage dafür sind:

- Dass die Radverkehrsbeauftragten der Kreise touristische Aufgaben im Portfolio wahrnehmen und das Infrastrukturmanagement der Radfernwege in ihrem Zuständigkeitsbereich übernehmen; dafür ist es notwendig, dass sich die verantwortlichen Personen der Kreise entlang eines Radfernwegs untereinander abstimmen; der Kontakt kann über die Trägerschaft angeregt und verstetigt werden.
- Dass sich eine TMO für den Radfernweg verantwortlich zeigt und diesen im Marketing einbindet; auch hierfür ist es notwendig, dass sich die TMOs entlang eines Radfernwegs miteinander abstimmen und Aufgaben bündeln.

4.4 Aufgaben der Ebene 2 | Radfernweg-spezifische Betreuung

Die übergeordnete Aufgabe der zentralen Trägerschaft des einzelnen Radfernwegs ist der Netzknoten für die Betreuung des operativen Geschäfts zu sein. Das operative Geschäft liegt vor allem bei den Personalstellen der Kreise und TMOs.

Das entsprechende Aufgabenset zur Konkretisierung ist in folgender Übersicht zusammengefasst. Im Organisationsmodell sind dabei **unterschiedliche Handlungsfelder** getrennt zu betrachten und gezielt zuzuordnen:

Abb. 10 Übersicht der Handlungsfelder der zentralen Trägerschaft



© BTE 2026

Aufgaben je Handlungsfeld

Koordinierung und Netzwerkarbeit

- **Anfragen bündeln und steuern:** Anfragen aus der Region (Kommunen, LTOs, Tourismusorte) bündeln und an die zuständigen Stellen weiterleiten.
- **Bedarfe rückkoppeln:** Bedarfe und Problemlagen aus der lokalen Ebene (Kreise, Kommunen, LTOs) strukturiert an die landesweite Koordinierungsstelle zurückmelden.
- **Infrastruktur und Marketing verzahnen:** Das Zusammenspiel von Infrastrukturmanagement und Marketing unterstützen, insbesondere durch die zeitnahe Weitergabe relevanter Informationen der Radverkehrsverantwortlichen (z. B. Routenführung, Sperrungen, Umleitungen) an die Marketingverantwortlichen.

- **Standardisierte Kommunikation:** Austausch mit Radverkehrsbeauftragten der Kreise und Marketingakteuren über wiederkehrende, standardisierte Formate (z. B. themenbezogene Mailings mit festem Verteiler). Die Adressaten sind typischerweise Bürgermeister:innen, Radverkehrskoordinator:innen der Kreise, ggf. Wegeunterhaltungsverbände, der Landesstraßenbaubetrieb sowie die regional bzw. lokal zuständige Marketingstelle. Dadurch werden Formate einmal entwickelt und können effizient sowie routenübergreifend einheitlich genutzt werden.

Unterstützung des operativen Wegemanagements

- **Rückmeldungen aus dem Markt einspielen:** Kundenfeedback, gemeldete Mängel und Hinweise zu Qualitätsansprüchen strukturiert an die Radverkehrsverantwortlichen der Kreise weitergeben. Diese koordinieren und verantworten, entsprechend der Baulast, die Beseitigung/ Umsetzung.
- **Routenänderungen kommunizieren:** Meldungen der Radverkehrsbeauftragten der Kreise zu Routenänderungen oder Umleitungen gemäß Landesstandard aufnehmen, dokumentieren und in die weiteren Prozesse (Daten/ Kommunikation) übermitteln (Einspeisung in RIS-Datenbank durch Ebene 1).
- **Projekte fachlich begleiten:** Routenbezogene Projekte als fachliche Ansprechstelle begleiten, z. B. zu Beschilderung, Qualitätsentwicklung und weiteren Maßnahmen entlang der Route.
- **Kommunen unterstützen:** Kommunen bei der Mängelbeseitigung fachlich begleiten, insbesondere durch Einordnung von Handlungsbedarfen, Moderation der Abstimmung und Unterstützung bei der Priorisierung.

Unterstützung der TMO

- **Informationsweitergabe für Kommunikation:** Änderungen zu Routenverlauf, Beschilderung sowie Sperrungen und Umleitungen, die von den Radverkehrsbeauftragten der Kreise gemeldet werden, zeitnah an die zuständige TMO weitergeben, damit Kommunikationsmaterialien und digitale Ausspielungen aktuell bleiben. Die TMO gibt diese Informationen an die TA.SH weiter, die Trägerschaft an die Koordinierungsstelle (gebündelter Geodatenatz).
- **Marketinginhalte und -maßnahmen abstimmen:** Inhalte und Schwerpunkte des Außenmarketings mit der TMO sowie die Marketingmaßnahmen entlang der Strecke mit Ebene 1 abstimmen, um eine konsistente Außendarstellung sicherzustellen und die Kommunikation an Zielgruppen sowie den jeweiligen Infrastruktur- und Qualitätsstand zu koppeln.

Zusammenfassung | Empfehlungen zur Aufgabenwahrnehmung

Die Aufgaben der zentralen Trägerschaft sind vorrangig koordinativer Art: Die zentrale Trägerschaft des jeweiligen Radfernwegs fungiert als Netzwerkknoten für das operative Routengeschäft und bündelt die Kommunikation zwischen Infrastruktur- und Marketingakteuren entlang der Strecke.

Im Rahmen der Koordinierung und Netzwerkarbeit bündelt die zentrale Trägerschaft Anfragen aus der Region (Kommunen, LTOs, Tourismusorte), leitet diese an die jeweils

zuständigen Stellen weiter und spiegelt Bedarfe sowie Problemlagen systematisch an die landesweite Koordinierungsstelle zurück. Sie stimmt Maßnahmen für das Außenmarketing routenbezogen mit Ebene 1 ab und unterstützt die Verzahnung von Infrastrukturmanagement und Marketing, indem relevante Informationen, insbesondere zu Routenführung und Umleitungen, zeitnah an die Marketingverantwortlichen weitergegeben werden. Die Kommunikation erfolgt über standardisierte, wiederkehrende Formate (z. B. themenbezogene Mailings mit festem Verteiler), um Prozesse effizient zu gestalten und eine einheitliche Umsetzung über mehrere Routen hinweg zu ermöglichen.

Zur Unterstützung des operativen Wegemanagements müssen Kreise und Trägerschaft entlang eines Radfernwegs eng zusammenarbeiten: Die Trägerschaft überführt Kundenfeedback und gemeldete Mängel, die insbesondere über die touristischen Akteure eingesammelt werden, an die Radverkehrsverantwortlichen der Kreise. Umgekehrt melden die Kreise relevante Routenänderungen und Informationen gemäß landesweiten Standards an die zentrale Trägerschaft zurück. Darüber hinaus begleitet die zentrale Trägerschaft routenbezogene Projekte fachlich, etwa zu Beschilderung und Qualitätsentwicklung, und unterstützt Kommunen bei der Mängelbeseitigung durch fachliche Einordnung und Moderation. Ziel ist, einen stetigen Kommunikationsfluss aufrecht zu erhalten, um schnell auf Betreffe reagieren zu können und frühzeitig über routenbezogene Vorhaben, wie Baubelange oder Umleitungen abzustimmen.

Im Bereich Marketing liegt die operative Verantwortung auf regionaler Ebene bei den TMOs, die durch die entlang der Route zuständigen LTOs unterstützt werden. Aus gutachterlicher Sicht ist es zweckmäßig, das Marketing je Radfernweg bei einer TMO zu bündeln, während LTOs die direkte Kommunikation mit den Betrieben führen, Änderungen aufnehmen und strukturiert an die TMO zurückspielen. Die TMO bündelt Marketingvorhaben, entwickelt gemeinsam mit lokalen Akteuren buchbare und erlebbare Bausteine, setzt regionale Kampagnen um und mobilisiert Partnerbeiträge. Die Abstimmung mit der TA.SH erfolgt über die TMO, wobei die zentrale Trägerschaft nachrichtlich einzubinden ist, um die erforderliche Synchronisierung mit Infrastrukturverantwortlichen sicherzustellen und Informationen weiterzuleiten.

Damit wirkt die Trägerschaft als „Übersetzer“ zwischen operativem Routengeschäft (Kreis), routenbezogenem Marketing (TMO) sowie landesweiten Zielsetzungen/ Programmen (Koordinierungsstelle, erweitert: Ebene 1) und überwacht deren Umsetzung auf Kreis- und Kommunalebene.

Kommunikation zu Ebene 1

- Ebene 2 meldet **Zustände, Abweichungen und Bedarfe** (z. B. Mängel, Umleitungsfälle, Beschilderungsthemen, Qualitätsrisiken).
- Ebene 1 **bündelt** diese Informationen, schafft **Transparenz** über Prioritäten (was sollte in Folge der jeweiligen Meldung geschehen, mit wem soll gesprochen werden, usw.) und leitet strategisch relevante Themen an Land/ TA.SH weiter (z. B. Förderbedarfe, Standardfragen, Zielkonflikte).

Kommunikation lateral und Vernetzung zwischen Akteuren

Die Trägerschaft vernetzt die beteiligten Infrastruktur- und Marketingakteure entlang der Route, stimmt Maßnahmen und Kommunikation ab und sorgt so für ein einheitliches Vorgehen bei Qualität, Daten, Umleitungen und Vermarktung.

Abb. 11 Ebene 2 | Arbeitsmodell der zentralen Trägerschaft im Überblick



© BTE 2026

4.5 Infrastruktur und Wegemanagement | Organisations- und Strukturbedarf

Die Zuständigkeiten für Bau und Unterhaltung der Wegeinfrastruktur sind in Schleswig-Holstein grundsätzlich über die jeweiligen Baulastträgerschaften klar geregelt. Gleichzeitig fehlen bislang verbindliche, einheitliche Vorgehensweisen für das laufende Management, sodass Zustände, Handlungsbedarfe und Umsetzungsstände nur eingeschränkt systematisch erfasst und im Sinne eines Monitorings ausgewertet werden können. Vor diesem Hintergrund wird im Folgenden das dreiteilige Modell entlang der Baulastträgerschaften aufgegriffen und durch konkrete Aufgaben, Schnittstellen und Abläufe für ein funktionierendes Infrastruktur- und Wegemanagement unterlegt.

■ Landeskoordination durch die Koordinierungsstelle Radfernwege

Die Landeskoordination setzt den Rahmen durch einheitliche Standards und Verfahren und unterstützt die Kreise bei der Beauftragung, Steuerung und Auswertung von Befahrungen zur Zustandserfassung von Weg und Beschilderung (kann zusammen vergeben werden) z. B. durch die Empfehlung geeigneter Dienstleister (hier kann bei Bedarf ein Dienstleisterkatalog angelegt werden, und von Erfahrungen anderer Trägerschaften profitiert werden) sowie, bei Bedarf, durch die Organisation gebündelter Sammelaufträge. Die Befahrungsprotokolle werden von den Kreisen sowohl an die Trägerschaften der Radfernwege als auch an die landesweite Koordinierungsstelle übermittelt. Dadurch entsteht landesweite Transparenz über Zustände und

Handlungsbedarfe sowie ein gewisser Druck zur Qualitätserreichung auf Kreisebene. Zudem unterstützt die Landesebene bei der Entwicklung von Finanzierungsansätzen und bei der Priorisierung von Maßnahmen, insbesondere dort, wo mehrere Zuständigkeiten betroffen sind.

■ **Kreise und kreisfreie Städte**

Auf Kreisebene liegt die operative Koordination der Beschilderung; die Befahrung und Mängelerfassung wurde in der Vergangenheit einmalig von Landesebene durchgeführt, um einen Gesamtüberblick über den Zustand der Radfernwege in Schleswig-Holstein zu erlangen. Dies ist aus gutachterlicher Sicht eine äußerst sinnvolle Maßnahme und verdeutlicht, die Relevanz der Zustandserfassung. Daher wird empfohlen auch weiterhin in regelmäßigem Turnus, ausgehend von der landesweiten Koordinierungsstelle, eine Wartungsbefahrung bei den Kreisen anzuregen bzw. zur Durchführung aufzufordern. Beim Kreis liegt zudem die Verantwortung für die punktuellen Mängelerfassung, bspw. Meldungen von Gästen über die Trägerschaft, durch die Radverkehrsverantwortlichen. Die Kreise sollen darüber hinaus perspektivisch die Meldungen aus den Kommunen bündeln, die jeweiligen Baulastträger ansprechen und die Qualität im Kreisgebiet umsetzen. Die Kreise bzw. ihre Radverkehrsbeauftragten müssen Änderungen an Route und Infrastruktur verpflichtend an die Trägerschaften der Routen und die Koordinierungsstelle Radtourismus kommunizieren.

Jeder Kreis braucht dafür eine*n Radverkehrsbeauftragte*n, die Stellenbeschreibung muss zwingend auch touristische Aufgaben umfassen.

■ **Kommunen**

Die Kommunen tragen die Baulast für die in ihrer Verantwortung liegenden Straßen- und Wege und sind dort für Pflege und Mängelbeseitigung verantwortlich. Diese Aufgaben sollen, je nach Struktur, über Verbände bzw. einen Zusammenschluss auf Kreisebene organisiert und über gemeinsame Umlagetöpfe mitfinanziert werden, erfordern in der Regel aber ergänzende Finanzierungsquellen. Ergänzend verantworten die Kommunen die begleitende Infrastruktur, etwa Rastplätze, Infotafeln und Ausstattung, sowie die konkrete Umsetzung der Mängelbeseitigung an diesen.

Dabei ist zu differenzieren: Die **Basisqualität** im Sinne der Verkehrssicherung ist Pflichtaufgabe. Die **für Radfernwege notwendige Qualität gemäß den für Radfernwege in Schleswig-Holstein festgeschriebenen Qualitätsstandards** (siehe Kap. 2.1.2) geht häufig darüber hinaus und ist als freiwillige Aufgabe im Rahmen der Tourismusförderung zu verstehen. Um diese Qualitätsstufe dauerhaft zu sichern, sind Anreize und eine kontinuierliche Kommunikation erforderlich.

Beispiel zur Umsetzung: Organisation im Wegeunterhaltungsverband¹⁵

Im **Kreis Dithmarschen** haben sich **nahezu alle Gemeinden im Wegeunterhaltungsverband Dithmarschen** zusammengeschlossen. Der Verband übernimmt die zentrale Organisation und Durchführung der Wegeunterhaltung für asphaltierte Wirtschaftswege. Durch die Bündelung von Aufträgen können Mindestvolumina für öffentliche Zuschüsse erreicht und gegebenenfalls wirtschaftliche Vorteile realisiert werden. Die Finanzierung

¹⁵ Quelle: Unterhaltungskonzept für den Eider-Treene-Sorge-Radweg, Eider-Treene-Sorge GmbH (Hrsg.) 2022

erfolgt über eine Verbandsumlage der Mitgliedskommunen sowie über Zuschüsse des Landes und der Europäischen Union.

Der Verband betreut rund 1.200 km Gemeindewege. Pro Jahr werden etwa 1,3 Mio. Euro in Baumaßnahmen investiert, typischerweise an 30 bis 50 km Gemeindewegen. Die Gemeinden melden dafür ihre sanierungsbedürftigen Strecken für das Folgejahr an. Auf Basis eines Rankings, das vorrangig den baulichen Zustand berücksichtigt, wird entschieden, welche Wege saniert werden. Touristische Belange wie Radfernwege oder Themenrouten spielen bei der Priorisierung derzeit keine systematische Rolle. Der Ausbau erfolgt in einer Standardbreite von drei Metern.

Im **Kreis Schleswig-Flensburg** haben sich die Gemeinden im **Schwarzdeckenunterhaltungsverband Süd** organisiert, der die Unterhaltung von Wirtschaftswegen zentral koordiniert und umsetzt. Finanziert wird der Verband über Beiträge der Mitgliedsgemeinden (32,5 Cent pro m² Asphaltdecke). Insgesamt betreut der Verband rund 1.400 km Gemeindewege und investiert jährlich ca. 1,6 Mio. Euro in Deckenerneuerungen und Flickarbeiten an 40 bis 60 km.

Sanierungsbedarfe werden von den Gemeinden gemeldet und in Abstimmung umgesetzt, in der Regel innerhalb von zwei Jahren. Maßnahmen erfolgen überwiegend in Bestandsbreite (häufig ca. 3 m); Verbreiterungen sind möglich, erfordern aber zusätzliche kommunale Mittel. Trotz Fördermöglichkeiten scheitern Ausbauschritte in der Praxis teils am kommunalen Eigenanteil. Ergänzend werden punktuell Rückbauten asphaltierter Wege zu wassergebundenen Decken umgesetzt, insbesondere bei geringer Nutzung oder unzureichendem Unterbau.

Fazit

Die Beispiele zeigen, dass es zweckmäßig ist, vorhandene Wegeunterhaltungsverbände als eingespielte Strukturen zu nutzen und weiterzuentwickeln, auch wenn sie sich in der Regel auf Straßen bzw. asphaltierte Wirtschafts- und Gemeindewege konzentrieren und nicht auf eigenständige Radwege im engeren Sinne. Der Mehrwert für Radfernwege ergibt sich daraus, dass Radfernwege in Schleswig-Holstein häufig auf kommunalen Straßen, Wirtschaftswegen und straßenbegleitenden Abschnitten geführt werden. Wo Radverkehrsanlagen Teil der Straße sind, wirkt eine leistungsfähige Straßen- und Wegeunterhaltung damit unmittelbar auf die Befahrbarkeit und den Komfort der Routen.

Insbesondere die Bündelung von Aufträgen und eine gemeinsame Finanzierung über Umlagen schaffen Skaleneffekte, erhöhen die Umsetzungsfähigkeit und erleichtern den Zugang zu Fördermitteln. Entscheidend ist weniger der institutionelle Zuschnitt „Radweg“ vs. „Straße“, sondern die Frage, ob Mittel und Verfahren vorhanden sind, um Sanierungen in einem koordinierten, priorisierten Verfahren umzusetzen. Für ein landesweit tragfähiges Radfernwege-Management können Verbandsstrukturen daher als Umsetzungsvehikel für Infrastrukturmaßnahmen auf den routenrelevanten Straßen- und Wegeverbindungen dienen und Unterhaltungsaufgaben effizient organisieren.

Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass sich die dargestellten Verbandsmodelle im Kern auf die Unterhaltung asphaltierter Wirtschafts- und Gemeindewege beziehen. Wassergebundene Wege, Forst- oder Deichwege sind damit nicht automatisch abgedeckt, obwohl sie in touristischen Routenverläufen häufig relevant sind.

Daraus folgt: Wegeunterhaltungsverbände können eine tragfähige Grundlage für die Sicherung der Basisqualität auf den routenrelevanten Straßen- und Wirtschaftswegen bilden. Das für ein touristisches Qualitätsversprechen erforderliche Niveau erfordert jedoch ergänzende Standards, eine routenbezogene Priorisierung und zusätzliche Mittel sowie ein erweitertes Modell, bei dem

- Radfernweg-relevante Abschnitte im Unterhaltungsprogramm kenntlich gemacht und bei der Priorisierung berücksichtigt werden und
- zusätzliche Wegekategorien (z. B. wassergebundene Abschnitte) über separate Zuständigkeiten/ Finanzierungsbausteine ergänzt werden.

So wird der Nutzen der Verbandslogik (gemeinsame Mittel, gemeinsame Prioritäten, gebündelte Umsetzung) für Radfernwege realistisch nutzbar, ohne die Zuständigkeitsgrenzen der Verbände zu überschätzen.

4.6 Marketing | Organisations- und Strukturbedarf

Die Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (TA.SH) übernimmt die Marketingkoordination im überregionalen Kontext. Sie verantwortet das Marketing unter der Marke Schleswig-Holstein und nutzt die Radfernwege als Leitprodukte für Inspiration und Information in der landesweiten und überregionalen Kommunikation. Abstimmungen dazu erfolgen mit der landesweiten Koordinierungsstelle (die selbst allerdings keine Marketingaufgaben übernimmt).

TMOs bzw. untergeordnet LTOs übernehmen das regionale und lokale Marketing entlang der Strecke. Dazu zählen die zielgruppengerechte Kommunikation in regionalen Kanälen sowie die Einbindung und Aktivierung lokaler Angebote und Leistungsträger, um Radfernwege durch buchbare und erlebbare Bausteine vor Ort zu untersetzen.

Aus gutachterlicher Sicht wird empfohlen, das Marketing je Radfernweg bei einer TMO zu bündeln und durch die entlang der Route zuständigen LTOs zu unterstützen. Die LTOs stehen in der direkten Kommunikation mit den Betrieben am Weg, greifen Änderungen und Anpassungsbedarfe auf und spielen diese strukturiert an die zuständige TMO zurück.

Die TMO bündelt daraus Marketingvorhaben und stimmt diese mit der TA.SH ab; die zentrale Trägerschaft der Route wird dabei in Kopie eingebunden, um die erforderliche Abstimmung mit den Infrastrukturverantwortlichen sicherzustellen und Informationen weiterzuleiten.

Auf einen Blick: Wer macht was im operativen Betrieb der Radfernwege?

1) Befahrung und Zustandserfassung (Weg + Beschilderung)

- **Wer setzt operativ um?**
Kreise bzw. externe Dienstleister/ beauftragte Stellen (Erhebung/ Befahrung).
- **Was macht die landesweite Koordinierungsstelle dazu?**
Setzt Standards und Prüfintervalle, unterstützt/ organisiert gebündelte Beauftragung, betreut die Leistung und wertet Ergebnisse zentral aus (Monitoring/ Transparenz).
- **Was macht die zentrale Trägerschaft dazu?**
Meldet Besonderheiten/ Schwerpunkte aus der Route, nutzt Ergebnisse für Priorisierung und spielt sie in die regionale Abstimmung ein.

2) Mängelmeldung und Bedarfserkennung (inkl. Gästemeldungen)

- **Wer setzt operativ um?**
Kreise, Kommunen, Betriebe; Erfassung über zuständige Stellen/ Tools.
- **Was macht die landesweite Koordinierungsstelle dazu?**
Gibt einheitliche Mängelkategorien/ Prozesse vor, stellt Tools/ Vorlagen bereit und sorgt für landesweit vergleichbare Dokumentation.
- **Was macht die zentrale Trägerschaft dazu?**
Bündelt Meldungen je Route (inkl. TMO/ LTO-Feedback), klärt Zuständigkeiten, priorisiert und leitet an die richtigen Umsetzungsakteure weiter.

3) Priorisierung und Maßnahmenplanung

- **Wer setzt operativ um?**
Priorisierung fachlich vor Ort durch Kreise/ Baulastträger in Abstimmung mit Kommunen; ggf. Verbände.
- **Was macht die landesweite Koordinierungsstelle dazu?**
Stellt Kriterienrahmen/ Standards bereit, schafft Transparenz über Umsetzungsprioritäten, unterstützt bei Finanzierungs- und Förderlogik.
- **Was macht die zentrale Trägerschaft dazu?**
Moderiert die Routenperspektive (Gäste-/ Qualitätsanforderungen), schlägt Prioritäten vor, stimmt mit Kreisen/ Baulastträgern und Marketingseite ab.

4) Bauliche Unterhaltung, Pflege und Mängelbeseitigung

- **Wer setzt operativ um?**
Zuständige Baulastträger (Kommune/ Amt, Kreis, LBV.SH; ggf. weitere) sowie Wegeunterhaltungsverbände und beauftragte Firmen.
- **Was macht die landesweite Koordinierungsstelle dazu?**
Kommuniziert Qualitätsstandards, unterstützt Sammelvergaben (ggf. über Dienstleisterkataloge) und schafft Reporting über Umsetzungsstände.
- **Was macht die zentrale Trägerschaft dazu?**
Hält Umsetzung nach (Rückmeldungen/ Fristen), unterstützt Kommunikation zwischen Akteuren und stellt sicher, dass routenrelevante Maßnahmen nicht „liegen bleiben“.

5) Wegweisung/ Beschilderung (Wartung, Erneuerung, Katasterpflege)

- **Wer setzt operativ um?**
Kreise/ kreisfreie Städte (Planung, Wartung, Beauftragung, Katasterpflege), ggf. über Ämter/ Kommunen, mit externen Firmen.
- **Was macht die landesweite Koordinierungsstelle dazu?**
Unterstützt Standards, regt Prüfzyklen an und integriert Ergebnisse ins Monitoring.
- **Was macht die zentrale Trägerschaft dazu?**
Meldet Beschilderungsmängel (aus Feedback), priorisiert mit Kreis und sorgt für Abgleich mit Routenführung und Marketing.

6) Umleitungsmanagement und Sperrungen (Ereignisfall)

- **Wer setzt operativ um?**
Koordination meist Kreis/ Radverkehrsverantwortliche; Umsetzung vor Ort durch Baulastträger/ Kommunen bzw. zuständige Stellen (ggf. LBV.SH), ggf. Dienstleister.
- **Was macht die landesweite Koordinierungsstelle dazu?**
Definiert Standardprozess und Informationskette, trägt bei Bedarf Daten im RIS.SH ein.
- **Was macht die zentrale Trägerschaft dazu?**
Übernimmt die Informationsweitergabe (Routenführung/ Umleitungen) an Marketing und gebündelt an die landesweite Koordinierungsstelle (nachrichtlich), bündelt Rückmeldungen und hält die Abstimmung mit den Umsetzern aufrecht.

7) Datenmanagement (Auspielung und Qualität Routenverlauf, Umleitungen, POIs)

- **Wer setzt operativ um?**
Datenpflege durch TMOs oder Trägerschaft (Portale) und landesweite Koordinierungsstelle (RIS.SH).
- **Was macht die landesweite Koordinierungsstelle dazu?**
Setzt Datenstandards, sorgt für zentrale Konsistenz/ Monitoring, setzt Routenänderungen im RIS.SH um.
- **Was macht die zentrale Trägerschaft dazu?**
Stellt routenspezifische Aktualität bei der Auspielung im Marketing sicher (Änderungen, Umleitungen, Hinweise), koordiniert Zulieferungen aus den Kreisen.

8) Marketing regional/ lokal

- **Wer setzt operativ um?**
TMO (federführend je Route) und LTOs entlang der Strecke (Betriebskontakt, Angebotsbausteine, Content).
- **Was macht die landesweite Koordinierungsstelle dazu?**
Sichert Qualitätskriterien für „Marketingfähigkeit“, koordiniert Schnittstelle zur TA.SH und sorgt für Konsistenz/ Reporting.
- **Was macht die zentrale Trägerschaft dazu?**
Trägerschaft liefert Statusinfos (Qualität/ Umleitungen), stimmt Inhalte mit TMO ab und sorgt dafür, dass das Marketing an den Infrastrukturstand gekoppelt ist.

9) Marketing überregional

- **Wer setzt operativ um?**
TA.SH unter der Marke Schleswig-Holstein.
- **Was macht die landesweite Koordinierungsstelle dazu?**
Abstimmung mit TA.SH, Bündelung von Vorhaben/ Inputs, Information der Trägerschaften und Erfolgskontrolle/ Reporting.
- **Was macht die zentrale Trägerschaft dazu?**
Meldet routenbezogene Vorhaben, liefert Daten/ Status und gibt Rückmeldungen aus der Praxis.

10) Verbindlichkeit und Nachsteuerung

- **Wer setzt operativ um?**
Baulastträger/ Kreise/ TMO/ LTO (je Aufgabe).
- **Was macht die landesweite Koordinierungsstelle dazu?**
Etabliert Standards, Prozesse, Prüfintervalle und Monitoring; unterstützt Kooperationsvereinbarungen (Trägerschaften ↔ Kreise) und Eskalationslogiken.
- **Was macht die zentrale Trägerschaft dazu?**
Betreibt Nachhalten im Tagesgeschäft (Rückmeldeschleifen, Eskalation über Kreis/ Ebene 1), damit aus Befunden Maßnahmen werden.

5 Handlungsempfehlungen und Umsetzungsschritte

5.1 Handlungsempfehlungen im Überblick

Zentrale Koordinierung der Radfernwege auf zwei Ebenen

1	Einrichtung einer landesweiten Koordinierungsstelle (Ebene 1)
Beschreibung	Einrichtung einer permanenten Koordinierungsstelle Radfernwege als zentrale Ansprechstelle für die Trägerschaften der Radfernwege und deren Partner, Schnittstelle zwischen Infrastruktur, Marketing und Politik. ■ sinnvolle Ansiedlung/ Integration bei RAD.SH in Personalunion bzw. Zusammenspiel mit der Koordinierungsstelle Radtourismus in Zusammenarbeit mit der Stelle für touristischen Radverkehr beim Land Schleswig-Holstein ■ Einrichtung als institutionalisierte, permanente Stelle (nicht an Projektlaufzeiten gebunden) ■ Dabei beachten: voraussichtlich Änderung in Vereinssatzung notwendig (oder Satzungsneufassung: Vorteil ist, dass alle Änderungen in einem konsolidierten Text zusammengefasst aufbereitet sind; das erleichtert das Lesen und die Beschlussfassung („eine saubere neue Satzung“ statt vieler Einzeländerungen/ Änderungslisten) und reduziert spätere Interpretationsprobleme, keine kurzfristigen Kündigungen von Orten und Landkreisen (ein Jahr Vorlauf) ermöglichen; ggf. die Aufnahme von Eintrittsgeld und/ oder Austrittsgeld für Mitglieder überdenken, um die damit verbundenen Änderungen im Printmaterial, auf Internetseite, ggf. auf Messeequipment anzupassen ■ Aufwand Personalstelle ca. 0,25 VZÄ, wenn kombiniert mit bestehender Koordinierungsstelle (gesamt 1 VZÄ); sonst größerer Aufwand als 1 VZÄ, aufgrund der nicht-vorhandenen Synergieeffekte
Hauptakteure	RAD.SH, Land Schleswig-Holstein
Finanzbedarf	Finanzierung der neuen Aufgabe durch Aufstockung der Budgets/ Erhöhung der Mitgliedsbeiträge (v.a. durch Land, Kommunale Gebietskörperschaften und ggf. Tourismusorganisationen). Personalkosten in Höhe der Eingruppierung der bestehenden Stelle, keine Marketing- und Sachkosten (neue Einrichtung der Räumlichkeiten etc.), da die Stelle an den bestehenden Betrieb angedockt wird.

Hinweise	Die Koordinierungsstelle sollte durch einen formalen Beschluss (Land/ kommunale Gremien) mit klar definiertem Mandat gegenüber Kreisen und Kommunen ausgestattet werden (z. B. Standards setzen, Datenabfragen/ Reporting einfordern, Prozesse vorgeben). Ohne ein solches Mandat bleibt die Stelle faktisch auf eine beratende Rolle ohne verbindliche Wirkung beschränkt.
2	Einrichtung einer zweckgebundenen Trägerschaft pro Radfernweg (Ebene 2)
Beschreibung	Der Erhalt einheitlich hoher Qualitätsstandards entlang eines Radfernwegs erfordert eine übergreifende Koordinierung als zentrale Ansprechstelle für den Radfernweg und Schnittstelle zu Kreisen, Kommunen, Tourismusorganisationen etc. entlang des Weges. ■ Ansiedlung bei TMO, Kreis, als eigenständige Organisation oder über externes Fachbüro aufbauend auf die gut funktionierenden bestehenden Ressourcen → Empfehlung: Ansiedlung bei TMO ■ Controlling, Kommunikation und Ablagesystematiken für übersichtlichere und zeitsparendere Abläufe aufbauen bzw. aktualisieren ■ Bei Bedarf Anpassung der Ausstattung entsprechend Aufgabenportfolio (siehe Kap. 4.1.3), Personalstelle mit mind. 0,5 VZÄ → Bei der Übernahme der Trägerschaft für mehrere, regional gebündelte Radfernwege, werden starke Synergieeffekte erwartet (gleiche Akteure, gleiche Themen), wodurch sich die Stelle nicht automatisch um 0,5 VZÄ pro Weg erhöht. → Kann nach der Implementierungsphase weniger werden → Im Detail pro Trägerschaft zu prüfen
Hauptakteure	TMOs, Kreise, kreisfreie Städte und LTOs als finanzierende Partner
Finanzierung	Einrichten eines Umlagemodells zur Refinanzierung der Personalkosten und Verteilung dieser auf die Profiteure. Für die Verteilung gibt es unterschiedliche Möglichkeiten: Paritätisches Modell, Sockelfinanzierung kombiniert mit Kilometerschlüssel, einen reinen Kilometerschlüssel. Von komplizierteren Modellen inkl. Kriterien wie Übernachtung, Betriebe, Tourismusrelevanz etc. wird an dieser Stelle abgesehen und abgeraten. Das Land ist für eine mögliche Finanzierungsbeteiligung zu prüfen.

	Sofern sich nach einer Prüfung das Land bereiterklärt, aufgrund der Freiwilligkeit der Aufgabe und dem übergeordneten Landesinteresse einen Anteil an der Finanzierung zu übernehmen, reduzieren sich entsprechende Anteile der Kommunen. Vorgeschlagen wird die Schaffung einer Sockelfinanzierung (die Höhe der Anteile ist zu klären) durch ein entsprechend kombiniertes Modell, um die Finanzierung der Personalstelle auf die Profiteure umzulegen: ■ Landesanteil zur Anschub- und Verstetigungsfinanzierung (insbesondere in einer Aufbauphase von 3–5 Jahren), ■ kommunaler Anteil (je nach Finanzierungsschlüssel) zur langfristigen Absicherung des Grundbetriebs (auf Vorhandenes aufbauen, aktuelle Mitgliedsbeiträge und deren letztes Aktualisierungsdatum prüfen) ■ Anteil soll spätestens alle 3-5 Jahre überprüft werden, sofern Tarifsteigerungen, erhöhte Kosten, weitere Aufgaben dieses erzwingen ■ Eine dauerhafte und verlässliche Vereinbarung ist bzgl. des Austritts eines Mitglieds zu berücksichtigen Für die Umlage erscheint aus gutachterlicher Sicht ein Schlüssel aus Grundanteil der optional um einen Routenanteil (z. B. Kilometer im Gemeindegebiet) ergänzt wird, wenn dies für Akzeptanz und Fairness notwendig ist, geeignet. Entscheidend ist eine klare Zweckbindung auf Minimalbetrieb (Koordination, Austausch) und eine transparente jährliche Berichterstattung über Leistung und Wirkung. Personalkosten nach TVÖD-VKA, wenn wo angegliedert günstiger, sonst Sachkosten, Raumkosten, etc.
Hinweise	Wichtig ist, dass die Trägerschaft genug Zeit und Geld zur Aufgabenwahrnehmung zur Verfügung bekommen, um entsprechende Netzwerkarbeit zu leisten.

Infrastruktur und Wegemanagement

3	Einrichtung eines Qualitätsmanagements auf Landesebene
Beschreibung	Für den langfristigen Qualitätserhalt wird empfohlen, ein institutionalisiertes Qualitätsmanagement für die Radfernwege Schleswig-Holstein auf Landesebene einzurichten. Dieses wird durch die landesweite Koordinierungsstelle Radfernwege wahrgenommen, die bei RAD.SH verortet und in enger Abstimmung mit dem Land auszugestalten ist. ■ Einrichtung eines landesweiten Sonderstatus für die Förderung von Radfernwegen (vgl. Best Practice Baden-Württemberg), besondere Berücksichtigung bei investiven Maßnahmen

	■ Umsetzung der Qualitätsstandards für den Radtourismus (Umsetzung der Prüfintervalle, regelmäßige Befahrung der Radfernwege zur Erfassung von Mängeln in Wegequalität, Beschilderung, Begleitinfrastruktur) ▪ <u>Darüber hinaus:</u> Einrichtung eines landesweiten (automatisierten) Mängelmeldesystems ▪ Durchführung durch externen Dienstleister oder geregelt über Unterhaltungsverbände wo vorhanden/ möglich; dafür ist eine Satzungsänderung bei den Unterhaltungsverbänden notwendig, sodass diese touristische Routen prioritär bewerten und bearbeiten können (vgl. Maßnahme 4) ▪ Mängelprüfung und -beseitigung durch Kreise (Wegequalität, Beschilderung) und Kommunen (Infrastruktur) ▪ Koordination durch landesweite Koordinierungsstelle, Ebene 1 ▪ Monitoring und Unterstützung durch landesweite Koordinierungsstelle (z. B. übergreifende Mängelbeseitigung, funktionierende (auch kreisübergreifende) Umleitungen, Schilderbestellung)
Hauptakteure	Land, Kreise und Kreisfreie Städte, Kommunen
Finanzbedarf	In die Aufgaben Maßnahme 1 integriert, keine gesonderte Finanzierung.
Hinweise	Die Koordinierungsstelle bündelt die Ergebnisse, stellt Transparenz über Handlungsbedarfe her und spielt priorisierte Maßnahmen an die zuständigen Akteure (v. a. Kreise/ Baulastträger und Trägerschaften der Routen) zurück. Die operative Mängelbeseitigung verbleibt bei den zuständigen Baulastträgern, wird jedoch durch definierte Rückmeldeschleifen und Umsetzungszyklen verbindlicher nachgehalten. Wichtig dabei ist, dass Mängel nicht nur benannt, sondern schnellstmöglich von den zuständigen Akteuren behoben werden. Hier braucht es stärkere Verbindlichkeiten und ein starkes Commitment der Kreise, kreisfreien Städte und Kommunen.

4	Schaffung klarer Strukturen und Zuständigkeiten auf Ebene der Kreise und Kommunen
Beschreibung	Die Kreise sollten die Verantwortung für die Qualität der Wege in ihrem Kreisgebiet und Beschilderung gebündelt übernehmen. Dafür müssen die notwendigen Strukturen geschaffen werden: ■ Radverkehrsbeauftragte*r je Kreis als Ansprechpartner und Koordinator der Aufgaben auf Kreisebene ▪ ggf. Anpassung der Zuständigkeitsprofile und zeitlichen Ressourcen des Radwegebeauftragten; Radverkehrsbeauftragte sollen neben der Zuständigkeit für den Alltagsradverkehr auch für touristischen Radverkehrs zuständig sein ▪ Sensibilisierung, ggf. Schulung für die Aufgabenwahrnehmung ■ Pflege und Mängelbeseitigung: Diese Aufgaben sollen, je nach Struktur, über Verbände bzw. einen Zusammenschluss auf Kreisebene organisiert und über gemeinsame Umlagetöpfe mitfinanziert werden, erfordern in der Regel aber ergänzende Finanzierungsquellen ■ Kooperationsvereinbarung/vertragliche Grundlagen mit Baulastträgern zur Übernahme der Aufgaben und Finanzierung ■ Ausgliederung von (Teil-) Aufgaben möglich (z.B. an Unterhaltungsverbände, externe Dienstleister) ■ Benennung eines Ansprechpartners auf Kommunalebene
Hauptakteure	Kreise bzw. kreisfreie Städte, Kommunen
Finanzierung	In die Aufgaben Maßnahme 3 integriert, keine gesonderte Finanzierung.
Hinweise	Wegeunterhaltungsverbände können eine tragfähige Grundlage für die Sicherung der Basisqualität bilden, das für ein touristisches Qualitätsversprechen erforderliche „Premium-Niveau“ erfordert jedoch ergänzende Standards, klare Priorisierung (vgl. Maßnahme 6) und zusätzliche Mittel.

Marketing

5	Klare Strukturen und Bündelung von Marketingaktivitäten
Beschreibung	Für ein wirksames, effizientes und qualitätsabhängiges Marketing der Radfernwege sollten die Zuständigkeiten klar geregelt und Aktivitäten gebündelt werden. Aus gutachterlicher Sicht wird empfohlen, das Marketing je Radfernweg bei einer TMO zu bündeln und durch die entlang der Route zuständigen LTOs zu unterstützen: ■ TMO je Radfernweg als federführende Marketingstelle ▪ Bündelung der Marketingplanung, Maßnahmen und Budgets für den Radfernweg ▪ Abstimmung der Marketingvorhaben mit der TA.SH (Einbindung in Marke Schleswig-Holstein, überregionale Ausspielung) ▪ Sicherstellung eines qualitätsabhängigen Marketings in Abstimmung mit Infrastruktur- und Qualitätsstand ■ LTOs als operative Schnittstelle zu Betrieben und Angeboten am Weg ▪ Direkte Kommunikation mit Leistungsträgern entlang der Route ▪ Aufnahme von Änderungen und Anpassungsbedarfen (z. B. Angebot, Service, Öffnungszeiten, buchbare Bausteine) und Rückmeldung an Trägerschaft ▪ Strukturierte Rückmeldung an die zuständige TMO zur Aktualisierung von Inhalten und Kampagnen ■ Verbindliche Arbeitsprozesse und Formate durch Etablierung standardisierter Kommunikations- und Freigabeprozesse (z. B. feste Abstimmungszyklen, Vorlagen für Meldungen/ Updates) ■ Bei Bedarf Vergabe von Teilaufgaben an externe Dienstleister (z. B. Contentproduktion, Kampagnenbausteine, Datenpflege), nachdem Schnittstellen und Qualitätskriterien eindeutig definiert sind
Hauptakteure	TA.SH, TMOs

Finanzbedarf	Grundsätzlich stehen aktuell Marketingmittel in Höhe von ca. 12.500 € bis 25.000 € pro Radfernweg zur Verfügung. Dies scheint aus gutachterlicher Sicht für das informierende Marketing ausreichend (Print, Homepage, begleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, inspirierendes Marketing bei der TA-SH). Zudem muss beachtet werden, dass das Marketing saisonale Spitzen hat, und nicht über das ganze Jahr gleich ist. Gut wäre es, wenn nicht nur die Kommunen zur Finanzierung des Marketings beitragen, sondern auch die privaten Akteure einen Anteil leisten. Dies wird aber nur gelingen, wenn diese einen eigenen Nutzen erkennen und eine konkrete Qualität erkennbar wird. So könnte die kommunale Finanzierung des Marketings durch private Beiträge angereichert werden. Darüber hinaus wäre es reizvoll, wenn das Land temporär gute, qualitative Arbeit im Marketing und des infrastrukturellen Qualitätsausbaus durch Anreize fördern und stützen würde. <u>Vorschlag:</u> Wenn bestimmte Kriterien in der Qualitätsentwicklung und der finanziellen Beteiligung von Privatakteuren im Marketing erfüllt werden, erhält die für den jeweiligen Radfernweg zuständige TMO einen Anreiz. Auf die Anreizsystematik ist sich im Nachhinein zu verständigen. Denkbar ist z.B. eine hervorgehobene Darstellung im Marketing oder perspektivisch auch finanzielle Anreize. Diese könnten in Form eines Matching Fonds mobilisiert werden. Das Land bzw. die TA.SH richtet hierfür einen Fonds ein, der gebündelte regionale Mittel anteilig verstärkt. <u>Vorschlag:</u> Bestimmte Maßnahmen im informierenden Marketing können auch kooperativ zwischen den TMOs gebündelt werden, um Marktvorteile zu erzielen, bspw. in der Anzeigenschaltung bei Radreiseveranstaltern.
Hinweise	Perspektivisch Einbindung von Themenwegen bei entsprechender Ausstattung (Aufstockung Personal und Finanzmittel) ins Aufgabenportfolio denkbar.

Weiteres

6	Prüfung der Trägerschaft pro Radfernweg
Beschreibung	Für jeden Radfernweg ist systematisch zu prüfen, ob die bestehende Geschäftsstellenstruktur die im Organisationsmodell definierten Aufgaben und Schnittstellen (vgl. Kap. 4.1.1/ 4.1.2) wirksam erfüllt. Ziel ist nicht zwingend eine Neuansiedlung, sondern eine belastbare Entscheidung, ob die gewachsene Struktur beibehalten, gezielt nachgeschärft oder perspektivisch an eine geeignete Trägerstruktur angebunden werden sollte. Prüfkriterien (Mindestanforderungen): ■ klare Ansprechperson und verlässliche Koordinationsfunktion (Erreichbarkeit, Regelkommunikation) ■ funktionierende Schnittstelle Infrastruktur ↔ Marketing (Routenführung, Umleitungen, Statusmeldungen) ■ Prozesse für Mängelmeldungen, Priorisierung und Nachhalten (inkl. Rückmeldeschleifen) ■ Netzwerkarbeit/Partneraktivierung (Kreise, Kommunen, LTO/ TMO, weitere Akteure) ■ ausreichende Ressourcen (Zeitbudget/ VZÄ, Grundfinanzierung) <u>Ergebnis je Route:</u> Empfehlung „Beibehalten“, „Optimieren“ (z. B. Ressourcen, Prozesse, Vereinbarungen) oder „Neu verorten/ Trägerwechsel“ (mit Übergangslösung und Zeitplan). Ableitung eines routenspezifischen Maßnahmenpakets (kurzfristig: Prozesse/ Kommunikation; mittelfristig: Ressourcen/ Finanzierung; langfristig: organisatorische Verortung).
Hauptakteure	Landesweite Koordinierungsstelle (Ebene 1) gemeinsam mit den jeweiligen Trägerschaften (Ebene 2); Einbindung von Kreisen/ Radverkehrsverantwortlichen sowie TMO/ LTO; bei Bedarf externer Dienstleister zur Moderation, Prozessanalyse und Dokumentation.
Finanzbedarf	Abhängig vom Umfang des Abstimmungsbedarfs

Hinweise	Die Prüfung sollte als standardisiertes Verfahren mit einem einheitlichen Kriterienraster für alle Routen angelegt werden, um Vergleichbarkeit und eine konsistente Bewertung sicherzustellen. Dabei ist ausdrücklich keine „One-size-fits-all“-Lösung anzustreben: Gewachsene Strukturen können weitergeführt werden, sofern sie die definierten Aufgaben und Schnittstellen nachweislich wirksam erfüllen. Die Ergebnisse der Prüfung sind zudem mit einer Übergangs- und Finanzierungslogik zu verknüpfen, beispielsweise indem eine Sockelfinanzierung an das Erfüllen von Mindestprozessen geknüpft wird. Zur Absicherung der Umsetzungsfähigkeit sollten schließlich die relevanten Schnittstellen verbindlich geregelt werden, etwa durch nachgelagerte Kooperationsvereinbarungen zwischen Trägerschaft und Kreis mit gemeinsamem Qualitätsverständnis, klaren Rollen sowie definierten Fristen.
-----------------	--

7 Priorisierung der Radfernwege ¹⁶	
Beschreibung	Die Entwicklung von Radfernwegen zu einem ADFC zertifizierten Standard ist aufwendig und teuer. Es wird eine Prüfung empfohlen, ob und in welcher Priorität die Radfernwege weiterentwickelt werden sollen. Hierbei sollte insbesondere auf die Vorhandenen Mängel- und Befahrungsberichte zurückgegriffen werden: ■ Priorität 1: D-Routen, EV13 ■ Priorität 2: Radfernwege mit gut funktionierenden Strukturen ■ Priorität 3: Radfernwege mit unzureichenden Strukturen unter Beachtung der jeweiligen Basisqualität und Prüfung der Bedeutung des Produktes ■ Ggf. Kopplung von Fördermittelquoten oder Differenzierung Im Marketing als Anreiz zur Qualitätsentwicklung etablieren
Hauptakteure	Land in Zusammenarbeit mit der landesweiten Koordinierungsstelle
Finanzbedarf	In die Aufgaben Maßnahme 1 integriert, keine gesonderte Finanzierung.
Hinweise	Die Priorisierung ist aus gutachterlicher Sicht die Grundlage für die Entwicklung und Qualifizierung der, dann ausgewählten, zentralen Trägerschaften.

¹⁶ vgl. Best-Practice Mecklenburg-Vorpommern: Priorisierungskonzept: Seit 2023/ 2024 nutzt das Land ein systematisches Priorisierungskonzept für den Radwegbau, um Investitionen dort zu bündeln, wo der touristische und alltagspraktische Nutzen (z.B. Schulwege) am größten ist. Zu den Kriterien für die Bedarfsbewertung zählt u.a. „Bestandteil touristischer Radfernrouen und weiterer touristischer Radrouen“.

5.2 Erste Umsetzungsschritte

Voraussetzung für die **Implementierung des Organisationsmodells** ist zunächst eine politische Grundsatzentscheidung zur künftigen Struktur und Rollenverteilung. Darauf aufbauend ist die Finanzierung zu klären und verbindlich zu regeln, insbesondere die Aufteilung und Zweckbindung der Mittel zwischen Land, Kreisen und Kommunen für Koordination, Routenmanagement (inkl. Befahrungen und Mängelmanagement) sowie qualitätsabhängiges Marketing.

Parallel ist die **Konzeption und der Aufbau der landesweiten Koordinierungsstelle** vorzubereiten. In diesem Zusammenhang ist eine Prüfung der Vereinssatzung von RAD.SH sinnvoll, um eine Aufstockung der Basismittel beziehungsweise eine erweiterte Aufgabenwahrnehmung rechtssicher zu verankern. Ergänzend sind Aufgabenprofil, Schnittstellen, Arbeitsprozesse und Kommunikationsformate zu konkretisieren (vgl. Kap. 4.2.1) und mit den relevanten Akteuren zur Implementierung abzustimmen. Dabei reicht eine reine Aufgabenbeschreibung nicht aus: Die festgelegten Aufgaben müssen mit klaren, routen- und ebenenspezifischen Prozessen hinterlegt werden.

Prozessentwicklung und -optimierung sind insbesondere erforderlich

1. auf Landesebene im Austausch mit RAD.SH
2. innerhalb von RAD.SH im Austausch mit den zentralen Trägerschaften der Radfernwege, etwa zur Priorisierung und Verteilung von Aufgaben, sowie
3. an den Schnittstellen zwischen Trägerschaften, Kreisen, Kommunen und Tourismusmarketingorganisationen.

Ein zentrales Element ist die Ausarbeitung verbindlicher **Kooperationsvereinbarungen** zwischen den Trägerschaften der Radfernwege und den Kreisen. **Diese sollten ein gemeinsames Qualitätsverständnis, ein klares Qualitätsversprechen gegenüber den Gästen sowie eine belastbare Regelung zur Sicherung und Weiterentwicklung der Infrastruktur** enthalten. Derzeit fehlt vielfach ein festgeschriebener Kommunikations- und Bearbeitungsweg zur zielgerichteten Bearbeitung zentraler Infrastrukturthermen an Radfernwegen, etwa im Umgang mit Vandalismus, bei Neuausweisungen von Strecken oder bei der Umleitungsausweisung.

Zugleich ist zu berücksichtigen, dass die Trägerschaften in vielen Fällen vor allem Impulsgeber sind, während Erhalt und Pflege der Infrastruktur im Wesentlichen auf Ebene der Kreise und weiteren Baulastträgern liegen. Umso wichtiger ist es, dass Impulse der Trägerschaften durch abgestimmte Prozesse und schriftliche Vereinbarungen in eine gastspezifische Infrastrukturentwicklung übersetzt werden, auch vor dem Hintergrund, dass in vielen Kreisen und Kommunen derzeit nur begrenzte finanzielle Mittel verfügbar sind.

Ergänzend zeigen die **Ergebnisse zur Kommunikation und Netzwerkarbeit**, dass die internen Abstimmungsstrukturen noch nicht durchgängig wirksam sind. Vor allem in der Kommunikation zwischen den Infrastrukturverantwortlichen und dem Marketing fehlt bisher häufig eine verlässlich funktionierende Schnittstelle. Bestehende Austauschformate werden grundsätzlich geschätzt, jedoch ist zu beachten, diese nicht zu überlasten oder unüberlegt zu erweitern; eine punktuelle Weiterentwicklung, insbesondere mit stärkerer Themenfokussierung, klaren Vereinbarungen und Anreizen zur Qualitätsentwicklung auf Kreis- und Kommunalebene, erscheint sinnvoll (vgl. Maßnahme 1).

Die **Umsetzung** sollte anschließend über eine **Pilotierung an ausgewählten Radfernwegen** erfolgen, angelehnt an die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Ochsenweg. Ziel der Pilotphase ist es, Standards, Abläufe und Rollen in der Praxis zu testen, nachzuschärfen und die notwendige Akzeptanz bei Kreisen, Kommunen und touristischen Organisationen zu sichern. Auf Basis der Pilotergebnisse kann das Modell schrittweise auf alle Radfern- und Themenwege übertragen werden. Eine gestufte Einführung ist empfehlenswert, um Ressourcenaufbau, Systemeinführung (Daten/Monitoring) und die Harmonisierung von Standards realistisch umzusetzen und gleichzeitig frühzeitig sichtbare Verbesserungen zu erzielen. Als erster operativer Schritt sollte der Finanzierungsprozess durch Abstimmungen zur Sockelfinanzierung der zentralen Trägerschaften (Ebene 2) angeschoben werden, um den Minimalbetrieb je Route frühzeitig abzusichern.

Grundsätzlich wird eine **Finanzierung im Dreiklang** empfohlen:

1. Sockel finanziert Minimalbetrieb je Radfernweg (Koordination, Daten, Wartungsbefahrung/Routenmanagement).
2. Hebel verstärkt gebündelte Marketing- und Ausbauvorhaben (Matching Funds, qualitätsabhängig).
3. Partner (LTOs, Kreise, Kommunen) ergänzen Budgets entlang der Route.

Damit wird die Systemleistung gestärkt, weil Wartungsbefahrungen und Routenmanagement nicht als „Projekt“ behandelt werden, sondern als regelmäßige Betriebsaufgabe. Marketing wird in diesem Modell konsequent als Folge von Produktqualität und funktionierendem Routenmanagement verstanden und entsprechend gesteuert.

5.3 Varianten zur Umsetzung unter begrenzten Ressourcen

Es ist davon auszugehen, dass die Umsetzung des dargestellten Zielbildes zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen erfordert, die in den Haushalten vieler Akteure kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt verfügbar sind. Gleichwohl besteht Handlungsdruck, um den Qualitätszustand der Radfernwege zu stabilisieren und perspektivisch zu verbessern.

Um ins Handeln zu kommen, werden daher nachfolgend drei Umsetzungsvarianten dargestellt. Die Varianten unterscheiden sich **im Grad der Strukturierung**, in der **Geschwindigkeit der Umsetzung** sowie in der **erreichbaren Qualitätswirkung**. Sie sind als Entscheidungshilfe zu verstehen und können in der Praxis auch kombiniert bzw. stufenweise weiterentwickelt werden (z. B. Einstieg über Variante C, Übergang zu B oder A).

Variante A: Zielbild gemäß Organisationsmodell

Variante A entspricht dem in Kapitel 4 dargestellten Organisationsmodell und zielt auf eine landesweit konsistente Struktur mit klaren Rollen, Standards und Monitoring. Die landesweite Koordinierungsstelle (Ebene 1) wird institutionell verstetigt, mit einem klaren Mandat ausgestattet und übernimmt die Rahmensetzung (Standards und Prozesse), das Monitoring (u. a. Befahrungen, Auswertung, Reporting) sowie die Schnittstellensteuerung zu Land, TA.SH, Kreisen, Kommunen, Trägerschaften und weiteren Partnern.

Auf Ebene 2 sind je Radfernweg zentrale Geschäftsstellen verortet, die als Netzwerkknoten die routenspezifische Koordination und das Nachhalten der Umsetzung sicherstellen.

Variante B: Bündelung und Skalierung durch Zusammenlegung

Variante B verfolgt das Ziel, die Wirksamkeit des Zielbildes weitgehend zu erhalten, den Ressourceneinsatz jedoch durch organisatorische Bündelung zu reduzieren. Kerngedanke ist die Zusammenlegung einzelner Geschäftsstellen und Koordinationsfunktionen bis hin zur Bündelung in *einer* gemeinsamen Organisationseinheit (z. B. gemeinsame Geschäftsstelle oder Gesellschaft für mehrere Radfernwege). Dadurch entstehen Skaleneffekte, insbesondere bei wiederkehrenden Aufgaben wie Kommunikation, Datenpflege, Befahrungsmanagement, Mängeltracking, Vorlagen/Standardprozessen sowie bei der Vergabe externer Leistungen.

In dieser Variante bleiben die Grundprinzipien des zweistufigen Modells erhalten, jedoch wird Ebene 2 nicht konsequent je Route als eigenständige Struktur aufgestellt, sondern gebündelt. Die landesweite Koordinierungsstelle (Ebene 1) bleibt als übergeordnet koordinierende Institution erforderlich, kann aber ressourceneffizienter arbeiten, da in Ebene 2 weniger Schnittstellen und Ansprechpartner*innen zu betreuen sind.

Dafür erforderlich ist zunächst die Klärung der Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereiche, insbesondere des Trägerkreises, der Entscheidungswege sowie der Finanzierungs- und Mandatsgrundlagen. Zudem sind die regionalen Schnittstellen zu Kreisen, Kommunen und LTOs verbindlich zu regeln, damit die lokale Betreuung und Rückkopplung entlang der Route erhalten bleibt. Schließlich ist eindeutig festzulegen, ob Aufgaben zentral gebündelt werden und welche Aufgaben weiterhin auf regionaler Ebene verortet bleiben.

Chancen:

- Reduzierung der Gesamtkosten durch Skaleneffekte (gebündelte Prozesse, weniger Parallelstrukturen).
- Einheitlicheres Vorgehen über mehrere Routen hinweg, bessere Vertretungsfähigkeit und geringere Abhängigkeit von Einzelpersonen.
- Potenziell geringerer Personalbedarf als bei rein routenspezifischer Organisation (Orientierung: Bündelung kann dazu führen, dass insgesamt nur wenige VZÄ, z. B. 3–5 VZÄ, für mehrere Routen ausreichen, abhängig vom Aufgabenzuschnitt und dem Umfang externer Leistungen).

Risiken:

- Gefahr der (gefühlten) „räumlichen Entfernung von der Route“, wenn regionale Einbindung und Betriebskontakte nicht aktiv organisiert werden.
- Politische und organisatorische Komplexität durch Zusammenlegungen (Mitgliedschaften, Zuständigkeiten, Finanzierung).

Variante C: Fokussierung auf Basis- bzw. reduzierte Kernaufgaben mit Qualitätsrisiken

Variante C dient als kurzfristig handlungsfähiger Einstieg bei sehr knappen Ressourcen. Sie beschränkt sich auf die Wahrnehmung ausgewählter Kernaufgaben, um Mindestfunktionen sicherzustellen. Im Vordergrund stehen vor allem:

1. ein minimaler Koordinations- und Kommunikationsbetrieb
2. ausgewählte Standards
3. Basisdatenpflege
4. eine einfache Form des Mängeltrackings, insbesondere in Bezug auf Umleitungen und besonders kritische Qualitätsmängel

Umfangreiche Befahrungszyklen, systematisches Monitoring, aktive Partneraktivierung und ein qualitätsabhängiges Marketing auf breiter Basis sind in dieser Variante nur eingeschränkt bis gar nicht möglich.

Chancen:

- Schnell umsetzbar, geringe zusätzliche Haushaltsbelastung.
- Sicherung eines Minimalbetriebs und Vermeidung einzelner akuter Qualitäts- und Kommunikationsausfälle (z. B. Umleitungen) bei reduziertem Personalbedarf.

Risiken:

- Höheres Risiko für Reputationsschäden, wenn Marketing nicht konsequent an Produktqualität gekoppelt werden kann.
- Gefahr eines schleichenden Qualitätsverlusts, da Mängel zwar sichtbar werden, aber häufig nicht konsequent behoben bzw. in die Umsetzung überführt werden. Auch ist so die systematische Qualitätsverbesserung kaum möglich.

Empfehlung zum Umgang mit den Varianten

Aus gutachterlicher Sicht sollte Variante A als Zielbild zur Aufgabenwahrnehmung beibehalten werden. Wenn die kurzfristige Umsetzung aufgrund fehlender Mittel nicht möglich ist, wird empfohlen, mindestens Variante B anzustreben oder Variante C nur als zeitlich begrenzte Einstiegslösung zu nutzen. In allen Varianten sind zwei Elemente als nicht verzichtbar einzustufen, um die Steuerungsfähigkeit herzustellen:

1. Verbindliche Zuständigkeiten und Schnittstellen (insbesondere Geschäftsstelle bzw. zuständige Personalstelle ↔ Kreise/ Kommunen ↔ TMO/ LTO).
2. Standardisierte Kommunikations- und Bearbeitungswege für Umleitungen, priorisierte Mängel und Datenupdates.

Kriterien für Suche nach geeigneten Partnern bei einer Zusammenlegung

Wie beschrieben, kann eine Reduktion des Ressourceneinsatzes vor allem durch organisatorische Bündelung erreicht werden. Die Zusammenlegung von Geschäftsstellen bzw. Koordinationsfunktionen in Form von Trägerschaften der Radfernwege erfordert dafür eine belastbare Prüflogik, um geeignete Zuschnitte für eine gemeinsame Betreuung zu identifizieren.

Im Vordergrund steht dabei die Frage, ob sich operative Routenmanagement-Aufgaben (Koordination, Kommunikation, Daten, Monitoring, Abstimmung von Infrastruktur- und Marketingaktivitäten) effizient und wirksam bündeln lassen, ohne die Umsetzungsfähigkeit vor Ort zu schwächen. Dafür sind verschiedene Perspektiven zu berücksichtigen, die im Folgenden aufgezählt und mit Leitfragen untersetzt werden:

- **Routen- und Verwaltungsgeografie**
 - Über welche **Kreise, Ämter und Kommunen** verläuft die Route, und wo bestehen Überschneidungen mit anderen Radfernwegen?
 - Welche Bündelung reduziert tatsächlich **Schnittstellen** (Baulastträger, Wegweisung, Unterhaltungsstrukturen) und erleichtert das Nachhalten der Umsetzung?
 - Wo liegen **natürliche „Betriebsräume“** für das Routenmanagement (z. B. gleicher Kreisverbund, gleiche Unterhaltungslogik)?
- **Kundensicht:** Image, Bekanntheit, Nachfragestruktur, Gästeentwicklung
 - Welches **Image** und welchen Bekanntheitsgrad hat der Radfernweg, auch im Kontext des lokalen Landschafts- oder Kulturrums?
 - Wie sieht der **Gast** die Region und deren Abgrenzung?
 - Welche Bündelung könnte die **Verlässlichkeit des Produktes** verbessern?
- **Marketing- und Produktlogik:**
 - Gibt es eine thematische oder zielgruppenseitige Nähe, die eine gemeinsame **Produkt- und Kommunikationslogik** stützt (z. B. Nordseeküste, Ostseeküste, Binnenland Nord/ Süd)?
 - Bestehen bereits **tragfähige regionale Strukturen** (TMO/ LTO), an die mit gebündelter Steuerung effizient angedockt werden kann?
- **Akteurs- und Kooperationsrealität entlang der Route**
 - Mit welchen **Leistungsträgern, Verbänden, Naturparks/ Schutzgebieten** wird entlang der Routen bereits gearbeitet und wo gibt es Überschneidungen?
 - Wo funktioniert die **Zusammenarbeit** (z. B. mit Kreisen/ LTOs) erfolgreich, wo entstehen Reibungsverluste (viele Ämter/ Kommunen)?
 - Welche Bündelung stärkt die Fähigkeit zur **Partneraktivierung** und zur Pflege eines belastbaren Routennetzwerks?
 - Wo ist das **Zugehörigkeitsgefühl** der Leistungsträger am stärksten ausgeprägt?

- **Steuerbarkeit, Legitimation und Verbindlichkeit**
 - Wie wird in einem fusionierten Modell die **Mitwirkung** der betroffenen Kreise/Kommunen gesichert (Gremien, Stimmrechte, Transparenz)?
 - Wie werden **Prioritäten** festgelegt, wenn mehrere Routen in einer Geschäftsstelle gebündelt werden (Vermeidung von Verdrängungseffekten)?
 - Welche Verbindlichkeiten sind über **Kooperationsvereinbarungen** (Geschäftsstelle ↔ Kreise) herstellbar, um Umsetzung tatsächlich zu sichern?

- **Ressourcen, Finanzierung und Skaleneffekte**
 - Wie ist die **finanzielle Leistungsfähigkeit** der bisherigen Geschäftsstellen?
 - Besteht die Gefahr, dass starke und schwache Strukturen so gebündelt werden, dass ein **Ungleichgewicht** entsteht (Überlastung, Qualitätsverluste einzelner Routen)?
 - Welche **Mindestbudgets** sind erforderlich, damit Bündelung nicht nur „Verwaltung“, sondern spürbare Qualitätswirkung erzeugt?
 - Welche Zusammenschlüsse bringen den **größten monetären Vorteil**, auch angesichts eines Mindestbudgets zur erfolgreichen und effizienten Vermarktung (vgl. Handlungsempfehlung 5)?
 - Welche und wie viele **Ressourcen** kann die Landesregierung unter welchen Bedingungen für ein mögliches Anreizsystem zur Verfügung stellen?

Hinweis: Als Teil der vorgelegten Entwicklungsstrategie für die Radfernwege in Schleswig-Holstein kann auf Basis vorliegender Information keine Empfehlung ausgesprochen werden, welche Partner sich für eine Zusammenlegung konkret eignen würden. Dies bedarf einer detaillierteren Einzelfallbetrachtung und vor allem einer Mitnahme der betroffenen Organisationen. Die vorgelegten Kriterien bieten allerdings eine gute Orientierung, was in einem nachgelagerten Prozess zu abprüfen ist.

Literaturverzeichnis

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT), Referat Grundsatzfragen Verkehrspolitik, Radverkehr (Hrsg.), Kiel, 2020: „Ab aufs Rad im echten Norden“ Radstrategie Schleswig-Holstein 2030.

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.), 2021: Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein.

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT): Neufassung der Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zur Förderung investiver und nicht-investiver Maßnahmen im Rad- und Radtourismusverkehr („Ab aufs Rad-Förderrichtlinie“) in Schleswig-Holstein. Bekanntmachung - VII 40, erschienen im Amtsblatt für Schleswig-Holstein, Nummer 2025/10, vom 03. Januar 2025.

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT): Richtlinie des Landes Schleswig-Holstein zur Förderung von Vorhaben zur Stärkung des Binnenlandtourismus. Bekanntmachung - VII 33, erschienen im Amtsblatt für Schleswig-Holstein, Nummer 2025/154, vom 30. April 2025
Eider-Treene-Sorge GmbH [Hrsg.] (2022). Unterhaltungskonzept für den Eider-Treene-Sorge-Radweg.

Abkürzungsverzeichnis

ADFC: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFKM M-V: Arbeitsgemeinschaft für fußgänger- und fahrradfreundliche Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern e. V.
B2C: Business-to-Consumer
BALM: Bundesamt für Logistik und Mobilität
EFRE: europäischer Fond zur regionalen Entwicklung
EGOH: Entwicklungsgesellschaft Ostholstein mbH
FGSV: Forschungsgesellschaft Straßenbau und Verkehrswesen
FStrG: Bundesfernstraßengesetz
HLMS: Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH
LBV.SH: Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
LFI: Landesförderinstitut
LRVN: landesweites Radverkehrsnetz
LTO: lokale Tourismusorganisationen
MaKS: Marketingkooperation Städte in Schleswig-Holstein e. V.
MWVATT: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
NTS: Nordsee-Tourismus-Service GmbH
NVBW: Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
ÖPNV: öffentlicher Personennahverkehr
OHT: Ostsee-Holstein Tourismus e. V.
POI: Point of Interest
RAD.SH: kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein
RDE: Radweg Deutsche Einheit
RIS.SH: digitales Radverkehrsinformationssystem Schleswig-Holstein
SHBT: Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e. V.
StrWG SH: Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein
TA.SH: Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein
TMBW: Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg
TMO: Tourismusmarketingorganisation
TMV: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern
TVSH: Tourismusverband Schleswig-Holstein