



Mobilität für Menschen.

VCD Ortsgruppe Flensburg  
<https://nord.vcd.org/flensburg/>

Kontakt:  
[flensburg@vcd-nord.de](mailto:flensburg@vcd-nord.de)  
Telefon: 0461 7950 9938

# Radverkehr fördern: Los geht's!

## Ergebnisse zur Fragestunde mit Dr. Thorben Prenzel, RAD.SH, 21.01.2021

Für Aufbruchstimmung im Radverkehr sorgt die "Landes-Radstrategie 2030". Nun sind die Gemeinden und Kreise gefordert: Es gilt Radverkehrskonzepte und Planungen zu entwickeln, um Fördermittel zu beantragen.

In der gemeinsamen Online-Veranstaltung "Wo bitte geht's zum Radweg?" von VCD und ADFC für den Kreis Schleswig-Flensburg und die Stadt Flensburg beantwortete Dr. Thorben Prenzel, RAD.SH, am Donnerstag, 21.01.2021, damit verbundene Fragen.

Hier sind die Ergebnisse der Fragestunde mit weiteren Ergänzungen und Linktipps zusammengestellt.

### Inhalt

1. Radverkehr fördern: Worauf kommt es an?.....	2
2. Arbeitskreis Radverkehr: Wer, wie, was?.....	5
3. Das liebe Geld: Fördermittel für den Radverkehr.....	6
4. RAD.SH: Vorteile der Mitgliedschaft.....	8
5. Verkehrsprojekte wie Shared Space: Start mit Pilotversuch.....	8
6. Hürden bei der Umsetzung und fehlende Vernetzung.....	8
7. Standards für Radwege - Schutzstreifen.....	9
8. Fazit: Anfangen!.....	10

# 1 Radverkehr fördern: Worauf kommt es an?

## 1.1. Sechs wichtige Maßnahmen

Für Aufbruchstimmung im Radverkehr sorgt die "Landes-Radstrategie 2030". Nun sind die Gemeinden und Kreise gefordert: Es gilt Radverkehrskonzepte und Planungen zu entwickeln, um Fördermittel zu beantragen.

Für eine Gemeinde, einen Kreis oder eine Stadt, die den Radverkehr fördern will, stehen dabei sechs zentrale Maßnahmen an:

- Am wichtigsten: Eine **Person beauftragen, die zuständig ist für den Radverkehr**. Das ist eine wesentliche Voraussetzung, wie alle Studien zeigen. In Städten mit hohen Radverkehrsanteilen ist eine Person mit der Aufgabe betraut, sich um den Radverkehr zu kümmern. Orte, wo wenig geradelt wird, nicht.
- **Ein Radverkehrskonzept entwickeln**: Also einen Plan zu Ausbau und Sanierung der Radverkehrsinfrastruktur. Ein Beispiel dafür ist das im Juni 2020 verabschiedete Radverkehrskonzept für den Kreis Pinneberg.<sup>1</sup> Die Darstellung von Daten, Standards und Prioritätensetzung sollten mit dem Landesweiten Radverkehrsnetz (LRVN, derzeit in Vorbereitung beim Verkehrsministerium Schleswig-Holstein<sup>2</sup>) abgestimmt werden.
- Einen **Arbeitskreis Radverkehr bilden**, der sich mit der Umsetzung des Konzepts und der Weiterentwicklung des Radverkehrs befasst. Wichtig ist eine gute Vernetzung in Politik, Verwaltung und mit Trägern öffentlicher Belange, um Arbeits- und Konsensfähigkeit herzustellen.
- **Daten zum Radwegenetz erheben (Dokumentation)**: Wo sind Radwege, in welchem Zustand sind sie, wie werden sie genutzt? Vergleichbare Daten liegen für den Autoverkehr vor. Um Entscheidungen zu treffen, braucht man solche Daten auch für den Radverkehr.
- **Ein eigenes Budget für den Radverkehr festlegen**, um die Entwicklung voranzubringen.
- **Ein touristisches Konzept für den Radverkehr erarbeiten**: Schleswig-Holstein ist ein Urlaubsland. An zwei Dritteln der Landesstraßen hier gibt es Radwege - das ist ein Schatz. Leider ist etwa ein Viertel davon in verbesserungsbedürftigem Zustand, so der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH). Diese touristischen Radwege sollten gesichert werden durch jährliche Befahrung, Mängelerhebung und -beseitigung in Bezug auf Oberfläche und Beschilderung.

1 <https://www.kreis-pinneberg.de/Verwaltung/Fachbereich+Ordnung/Fachdienst+Stra%C3%9Fenbau+und+Verkehrssicherheit/Team+Tiefbau/Radverkehrsinfrastruktur.html>

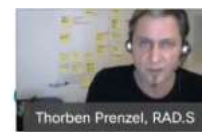
2 Vgl. Radstrategie Schleswig-Holstein 2030: "Qualität der Radinfrastruktur erfassen, durch landesweite Standards verbessern und sichern" als kurzfristige Schlüsselmaßnahme mit höchster Priorität, S. 32. [https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/radstrategie\\_Broschuere.pdf](https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/radstrategie_Broschuere.pdf)

## 1.2. Bestandsaufnahme: Radverkehr in den Kreisen

### Untersuchung: Radverkehr in Schleswig-Holstein

In der Untersuchung "Radverkehr in SH. Untersuchung der Radförderstrukturen in den Kreisen Schleswig-Holsteins", November 2020, wurden im Auftrag von RAD.SH der Status der Radverkehrsförderung in den Kreisen untersucht.<sup>3</sup> Auf dieser Grundlage wurden Wünsche und Erwartungen an das Land Schleswig-Holstein und RAD.SH sowie Empfehlungen für die Weiterarbeit entwickelt.

Zur Erstellung der Untersuchung wurden die Kreise um die Beantwortung zentraler Fragen zum Radverkehr gebeten.



### Fazit

- Die Kreise spielen eine wichtige Rolle im System der Radförderung.
- Viele Kreise verfügen nicht über die notwendigen Strukturen, um diese Rolle auszufüllen.
- Jeder Kreis sollte (soweit nicht geschehen) folgende Schritte unternehmen:
  1. AnsprechpartnerIn für den Radverkehr benennen.
  2. Interne und externe Netzwerke aufbauen (Runde Tische).
  3. Bestand des Radwegenetz erfassen, bzw. aktualisieren.
  4. Radweites Radkonzept entwickeln, bzw. aktualisieren.
  5. Radbudget einrichten.
  6. Radtouristisches Konzept entwickeln.

Folie: Bestandsaufnahme und wichtige Schritte zur Radverkehrsförderung

### Ergebnis: Noch einiges zu tun!

Das Ergebnis: Es gibt noch einiges zu tun in Schleswig-Holstein, wie die obige Folie aus der Präsentation<sup>4</sup> im Rahmen der Fragestunde zeigt. Solch eine Untersuchung ist natürlich eine Momentaufnahme. Erste Schritte zur Verbesserung sind bereits in Vorbereitung.

<sup>3</sup> RAD.SH: Radverkehr in SH. Untersuchung der Radförderstrukturen in den Kreisen Schleswig-Holsteins. 11/2020. <https://rad.sh/wp-content/uploads/2020/12/RAD.SH-Radfoerderung-in-SH-Strukturen-der-Kreise.pdf>

<sup>4</sup> [https://nord.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Nord/Flensburg/Dateien/Rad.SH-Praesentation\\_2021-01\\_VCD-Flensburg.pdf](https://nord.vcd.org/fileadmin/user_upload/Nord/Flensburg/Dateien/Rad.SH-Praesentation_2021-01_VCD-Flensburg.pdf)

### 1.3. Vor Ort: Kreis Schleswig-Flensburg und Stadt Flensburg

Das Online-Treffen richtete sich insbesondere an Interessierte und Verantwortliche im Kreis Schleswig-Flensburg und in Flensburg. Daher sind die dort angesiedelten Radverkehrsaktivitäten hier zur Information zusammengestellt. Dabei ist zu beachten, dass Strukturen und Rahmenbedingungen in den Kreisen und kreisfreien Städten sehr unterschiedlich sind und der direkte Vergleich daher nicht möglich ist.

Der **Kreis Schleswig-Flensburg**<sup>5</sup> wird demnächst Mitglied bei RAD.SH.

**Ansprechpartner:in für den Radverkehr:**

Ziel wäre eher die Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten zur Verknüpfung aller Verkehrsmittel.

**Radverkehrskonzept:**

Ein entsprechender Antrag wurde gestellt, um eine Strategie aus einem Guss für das Kreisgebiet zu haben.

**Arbeitskreis zur Vernetzung der Akteure:**

Bisher anlassbezogene Treffen von Verkehrsbehörde, Straßenbau, Regionalentwicklung und Lokale Tourismusorganisationen Schleswig-Holstein (LTO).

**Dokumentation des Radwegenetzes / Schilderstandorte:**

Ein älteres touristisches Kreisbasisnetz mit Schilderstandorten ist im Kreis-Kataster hinterlegt. Die Ämter haben Zugang zum Schilderkataster des Kreises.

**Finanzielle Mittel / Budget:**

kein festes Budget. Mittel für den Radverkehr werden fallweise im Zug von Kreisstraßen-sanierung bewilligt.

**Touristisches Konzept:**

Das Gesamtkonzept Tourismus umfasst auch den Radverkehr mit den Fernradwegen Ostseeküstenradweg und Ochsenweg sowie regionale Themenrouten. Qualitätsmanagement durch die Lokalen Tourismusorganisationen: Die Wegweisung wird jährlich überprüft, der Kreis erhebt dafür eine Umlage von den Gemeinden. Für die Alltagswege gibt es das nicht.

Die **Stadt Flensburg**<sup>6</sup> ist seit 2020 Mitglied bei RAD.SH.

**Ansprechpartner:in für den Radverkehr:**

Alexandra Schütte aus dem Arbeitsbereich Verkehrsplanung ist grundsätzlich für den Radverkehr zuständig und nimmt koordinative, verkehrsplanerische und repräsentative Aufgaben wahr. Anfragen und Hinweise an die Verkehrsplanung können über [verkehrsplanung@flensburg.de](mailto:verkehrsplanung@flensburg.de) an Alexandra Schütte sowie das gesamte

<sup>5</sup> Angaben nach: "Radverkehr in SH", vgl. Anmerkung 3, S. 21.

<sup>6</sup> Ein großes Dankeschön an die Flensburger Verkehrsplanung für die rasche Zusammenstellung!

Verkehrsplanungsteam gerichtet werden.

**Radverkehrskonzept:**

2018 wurde ein stadtweites Velorouten-Konzept beschlossen. In diesem sind Haupt- und Erschließungsrouten für den Alltagsverkehr definiert.<sup>7</sup>

**Arbeitskreis zur Vernetzung der Akteure:**

Im AK Masterplan Mobilität werden die Maßnahmen zur "nachhaltigen, klimafreundlichen und Lebensqualität steigernden Mobilität" aus dem Masterplan Mobilität vorbereitet und diskutiert, zu entscheidenden Maßnahmen wird ein Votum für den SUPA abgegeben.

Mitglieder sind Stadtverwaltung, Verbände, TBZ, Verkehrssicherheit, Aktiv-Bus, Stadtteilforen, Schulen und Hochschulen, Vertretungen der Ratsfraktionen (ohne Stimmrecht) und andere.

**Dokumentation des Radwegenetzes / Schilderstandorte:**

Dokumentation für eine Veloroute vorhanden, anhand dieser erfolgt der Ausbau. Weitere Dokumentationen folgen in diesem Jahr. TBZ will Radwegezustandskataster erstellen lassen. Beschilderung Velorouten ist in Arbeit.

**Finanzielle Mittel / Budget:**

Es gibt einen jährlichen Etat von ca. 1 Mio. Euro zuzüglich etwaigen Fördermitteln.

**Touristisches Konzept:**

Drei Touren "Flensburg Rad Rundum" (2002)<sup>8</sup>. Bisher kein generelles Konzept für Rad-Tourismus.

Maßnahmen für Qualitätsmanagement / Beschilderung: Touristische Routen sind nach Vorgaben des Landes vorhanden. Schilderkataster ist vorhanden und wird aktuell digitalisiert.

## 2 Arbeitskreis Radverkehr: Wer, wie, was?

Die Einrichtung, Besetzung und Organisation eines solchen Arbeitskreises ist stark abhängig von den Leuten vor Ort. Zur Einrichtung gibt es Hinweise im Info-Sheet "Radverkehr von Beginn an. Der Weg zur Einsteigerkommune" bei RAD.SH.<sup>9</sup>

Thorben Prenzel erläutert:

"Wichtig ist auch hier wieder, dass es eine Person als 'Kümmerer' gibt, die gut im Vernetzen ist. Denn in diesem Arbeitskreis sollten die relevanten Akteure aus Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit vertreten sein.

Und: In dieser Gruppe sollten keine Grundsatzdiskussionen geführt werden, sondern man sollte zügig die nächsten Arbeitsschritte erarbeiten und mit guten Beispielen Lust auf das Thema machen.

Nicht vergessen: Es menscht immer - auch in einem Arbeitskreis. Es geht auch darum, eine gute Stimmung zu machen, damit es den Leuten Spaß macht, am Thema zu arbeiten. Gute Beziehungen sind stets förderlich für Sachthemen, das gilt auch für ein fahrradfreundliches

<sup>7</sup> <https://www.flensburg.de/loadDocument.phtml?ObjSvrID=2306&ObjID=10486&ObjLa=1&Ext=PDF>

<sup>8</sup> <https://www.flensburger-foerde.de/fileadmin/Content/pdf/RadRundum.pdf>

<sup>9</sup> [https://rad.sh/wp-content/uploads/2020/02/Infosheet-1\\_-Der-Weg-zur-Einsteigerkommune.pdf](https://rad.sh/wp-content/uploads/2020/02/Infosheet-1_-Der-Weg-zur-Einsteigerkommune.pdf)

Klima in einer Stadt."

### 3 Das liebe Geld: Fördermittel für den Radverkehr

Derzeit stehen erhebliche Mittel bei Land und Bund bereit, um den Radverkehr zu fördern.

#### 3.1. Bundeshaushalt

- rund 27 Mio. Euro für Schleswig-Holstein aus dem Sonderprogramm "Stadt und Land" für investive Radverkehrsvorhaben des Landes und der Kommunen
- rund 43 Mio. für alle Bundesländer zum Ausbau und der Erweiterung des Radnetz Deutschland

#### Sonderprogramm Stadt und Land: Eile gefragt!

Mit dem Sonderprogramm "Stadt und Land" des Bundes sollen Länder und Kommunen bei der Planung und Herstellung flächendeckender, geschützter und möglichst getrennter Radverkehrsnetze - auch durch Umverteilung des vorhandenen Straßenraumes - unterstützt werden. Diese investiven Mittel sollen innerhalb der nächsten zwei Jahre beantragt und innerhalb der nächsten drei Jahre verbaut werden. Schnelle Schritte sind gefordert.

**Aktueller Hinweis:** Inzwischen liegen die Förderbedingungen<sup>10</sup> für das Bundesprogramm vor. Maßnahmen der Länder und Gemeinden werden bei finanzschwachen Gemeinden und bei Gemeinden in strukturschwachen Regionen sogar mit bis zu 90 Prozent der förderfähigen Kosten unterstützt, bis zum 31.12.2021 bis zu 80 Prozent (Bundesministerium für Verkehr: [mehr](#)).

Die Förderrichtlinien für Schleswig-Holstein werden für März/April erwartet. Laut RAD.SH ist eine Onlineveranstaltung auf Landesebene vorgesehen, um das Programm und die Richtlinien vorzustellen.

#### 3.2. Landeshaushalt

- 25 Mio. Euro IMPULS-Mittel
- 20 Mio. Euro für die Radverkehrsförderung in den Kommunen
- 700.000 Euro für nicht-investive Projekte (z.B. Kommunikation, Personal, Konzeptentwicklung und Vorplanung)
- Fortführung der bestehenden Förderung aus GVFG/FAG für Radwege an Gemeinde- und Kreisstraßen

#### Förderrichtlinien demnächst veröffentlicht

In den Landesministerien Schleswig-Holstein werden derzeit die Richtlinien entwickelt, nach

<sup>10</sup> Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm "Stadt und Land":

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-sonderprogramm-stadt-und-land.pdf>

denen die Gelder vergeben werden. Diese werden voraussichtlich im März/April veröffentlicht. Die Richtlinien sollen so offen wie möglich gestaltet sein, damit möglichst viele der Gelder abgerufen werden.

Gleichzeitig sind rechtliche Hürden zu beachten. Vorab zu klären sind dabei Fragen wie: Was ist ein "vorzeitiger Maßnahmenbeginn"? Ab welchem Schritt gilt eine Maßnahme als begonnen?

Voraussichtlich wird es möglich sein, Planungsmittel mit in die Förderung hineinzunehmen, wenn ein anschließender Baubeginn nachweisbar ist.

### **Mittel vorhanden, mit Vorplanungen beginnen!**

Es gibt also Mittel für den Radwegebau. Die Details sind gleichzeitig kompliziert. Es ist auf jeden Fall von Vorteil, jetzt schon mit Vorüberlegungen, Konzepten und ggf. Planungen zu beginnen.

"Detaillierte Angaben vorab sind schwierig, weil es immer auf die Förderbedingungen im jeweiligen Programm ankommt. Ein Beispiel: Bei der Nationalen Klimaschutzinitiative NKI<sup>11</sup> gibt es teilweise eine 100-Prozent-Finanzierung. Eine Stadt bekommt also alles bezahlt. Wenn man dort anruft, erfährt man, das Projekt muss ein Volumen von mindestens 200.000 Euro haben. Solche Dinge muss man in Erfahrung bringen", erklärt Prenzel.

### **Vorberatung über RAD.SH - detaillierte Information beim jeweiligen Programm**

"Als engagierte:r Bürger:in kann man mit der Stadt Kontakt aufnehmen und hinweisen: Es gibt Fördermöglichkeiten, bitte kümmert euch darum! Im März kommen die Richtlinien heraus, guckt dann bei RAD.SH nach und fragt nach!

Ich kann eine Erstberatung machen. Mein Traum ist eine Fördermittelberatungsstelle, doch die Antragstellung können wir leider nicht übernehmen", so Prenzel.

Zur Unterstützung sind Tipps und Hinweise zu Förderprogrammen und "Förderlotsen" bei RAD.SH zusammengestellt.<sup>12</sup>

### **Fördermöglichkeiten für ein Radverkehrskonzept**

Es ist keine Voraussetzung für eine Förderung, dass ein Radverkehrskonzept vorliegt. Unter Umständen sind dadurch jedoch bei einzelnen Förderprogrammen die Erfolgsaussichten größer.

Die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes ist eine nicht-investive Maßnahme. Explizite Fördermittel gibt es derzeit dafür nicht. Im Sonderprogramm "Stadt und Land" sind die Mittel dafür mit Einschränkung förderfähig.

Mögliche andere Ansprechpartner: Nationale Klimaschutzinitiative NKI, die Aktivregionen<sup>13</sup> oder das Umweltministerium. Es gilt, jeweils vor Ort nachzufragen.

Sehr hilfreich ist, wenn man bei solchen Fragen über die Kommunen hinweg Erfahrungen austauscht und kooperiert. Eventuell kann man sogar die Anträge weitergeben und erleichtert sich so gegenseitig die Arbeit. RAD.SH unterstützt diese Vernetzung.

Kommunen sind nicht verpflichtet, Fördermittel in Anspruch zu nehmen, wenn sie angeboten werden. Finanziell klamme Gemeinden argumentieren teilweise, dass sie nicht in der Lage, die notwendigen Eigenanteile zu erbringen. Bei NKI-Projekten gibt es teilweise eine 100-

---

<sup>11</sup> <https://www.klimaschutz.de/>

<sup>12</sup> <https://rad.sh/foerdermittel-von-bund-und-land/>

<sup>13</sup> <http://www.aktivregion-sh.de/startseite.html>

prozentige Förderung, sonst ist leider immer ein Eigenanteil zu erbringen.

## 4 RAD.SH: Vorteile der Mitgliedschaft

Im März 2017 trafen sich zehn Kommunen und gründeten RAD.SH als Landesarbeitsgemeinschaft für den Rad- und Fußverkehr. Inzwischen sind über 50 Kreise, Städte, Gemeinden und Verbände Mitglied bei RAD.SH. Das Angebot von RAD.SH ist sehr umfassend: Unterstützung und Beratung, Facharbeitstreffen, Hintergrund- und Fachpapiere, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit, Fortbildung und mehr.

In vielen Gemeinden ist die zuständige Person für den Radverkehr keine Radverkehrsexpertin. Die Personen, die mit dem Thema betraut sind, haben oft noch viele andere Aufgaben. Nun sollen sich diese Verantwortlichen in eine Richtlinie einarbeiten, einen Flyer gestalten, sich Informationen besorgen - alles sehr zeitintensiv. Als Mitglied kann diese Person einfach bei RAD.SH anrufen, sich beraten lassen und konkrete Unterstützung holen. Das ist die Aufgabe von RAD.SH.

Damit spart man Geld und Zeit. "Auf Wunsch komme ich auch gern zu Ihnen in die Gemeinde und stelle unser Angebot vor. Von Mitgliedern habe ich bereits gehört, dass die Mitgliedschaft aus Sicht der Verwaltung 'Gold wert' ist", so Thorben Prenzel.

### Angebote von RAD.SH für Gemeinden, die noch nicht Mitglied sind?

Thorben Prenzel: "Wir geben gerne ein, zwei Sachen umsonst ab an Nichtmitglieder. Dann komme ich gern im Wirtschafts- oder Verkehrsausschuss vorbei und stelle RAD.SH vor. Darauf sind eigentlich immer alle Mitglied geworden. Laden Sie mich ein!"

## 5 Verkehrsprojekte wie Shared Space: Start mit Pilotversuch

Das vor etwa 30 Jahren entwickelte Shared Space-Konzept<sup>14</sup> sieht vor, auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen zu verzichten und alle Teilnehmenden im Verkehr zu Gleichberechtigten zu machen.

Shared Space-Maßnahmen wollen gut vorbereitet und bedacht werden. Bei Verkehrsprojekten ist es generell hilfreich, mit einem Pilotversuch zum Ausprobieren zu beginnen. Für ein halbes Jahr lässt sich einfacher Zustimmung gewinnen als für einen sofortigen Umbaubeschluss.

Wichtig ist immer, dass die Bevölkerung von vornherein breit beteiligt ist. Das Konzept ist nicht unumstritten, denn dabei sind auch schwächere Verkehrsteilnehmende zu beachten wie Sehbehinderte und Kinder, die sich nicht wie Erwachsene sicher im Verkehr bewegen können. Bauliche Veränderungen sind dafür in der Regel nötig.

## 6 Hürden bei der Umsetzung und fehlende Vernetzung

### 6.1. Flensburger Masterplan Mobilität: Schleppende Umsetzung

Der Flensburger Masterplan Mobilität enthält sehr unterstützenswerte Ziele. Diese stehen aber

<sup>14</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Shared\\_Space](https://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space)



sämtlich unter Finanzierungsvorbehalt. Das führt bei jeder Maßnahme zu wiederkehrenden Diskussionen und auch Ablehnungen - und zu Frustration bei den Engagierten.

### **Grundsatzentscheidung: 30 Euro pro Jahr pro Bürger:in**

Der Finanzierungsvorbehalt ist übliches Verwaltungsrecht. Ein möglicher Weg in dieser Situation ist eine Grundsatzentscheidung der Stadt und der Politik: Wir wollen mehr Geld für den Radverkehr ausgeben.

Die Stadt Kiel hat sich jetzt entschieden, 30 Euro pro Jahr pro Einwohner:in für den Radverkehr auszugeben. Die Verwaltung in Kiel muss darlegen, wenn sie das Geld nicht ausgegeben hat. Für diesen Ansatz kann man bei sich vor Ort werben.

### **Sachkundig argumentieren**

Problematisch sind aktuell die Einnahmeausfälle der Kommunen durch Corona. Andererseits ist Radverkehrsförderung immer noch erheblich kostengünstiger als die Förderung des Pkw-Verkehrs.

Als mittlerer Wert der Kostenverteilung für einen Kilometer Hauptverkehrsstraße (innerorts wie außerorts) wurde ca. 4 Mio. Euro ermittelt, für einen Kilometer Radschnellweg ca. 0,9 Mio. Euro. Es ist also auch eine Frage der Verteilung, mittelfristig lässt sich bei Radwegebau sparen.

Solche Argumente sind zu finden in der von RAD.SH herausgegebenen Infoserie "10 Gute Gründe für den Fuß- und Radverkehr".<sup>15</sup>

## **6.2. Ausgaben für Radverkehr und Kfz-Verkehr**

Wieviel eine Stadt ausgibt für motorisierten Individualverkehr und für Radverkehr, ist eine interessante, aber schwierig zu beantwortende Frage. Die Sachlage ist sehr komplex, denn dazu gehört z.B. die Zuordnung der Straßenreinigung - zu Straßen, Radwegen oder beidem? Es gibt verschiedenen Forschungsansätze, aber die Ergebnisse sind nicht sehr belastbar.

## **6.3. Vernetzung von Gemeinde, Stadt und Kreis**

Radwege verbinden über Gemeinde- und Kreisgrenzen hinaus. Hier müssen jeweils vor Ort Ausschüsse und Wege gefunden werden, um miteinander zu reden und sich abzustimmen.

# **7 Standards für Radwege - Schutzstreifen**

Um ein gutes Radsystem zu haben, muss man an die Menschen denken, die es nutzen sollen. Radwege sollen für ein sechsjähriges Kind und für eine Achtzigjährige auf ihrem Pedelec sicher und komfortabel sein. Hintergrund für solche Entscheidungen ist die Frage: Wie wollen wir in unserer Stadt leben? Für wen wollen wir unsere Gemeinde gestalten? Dementsprechend muss man entscheiden.

VCD und ADFC fordern, sich an den schwächsten Verkehrsteilnehmern zu orientieren und die Wege für Rad- und Kfz-Verkehr baulich zu trennen.

---

<sup>15</sup> <https://rad.sh/gute-gruende/>

## Standard für Schleswig-Holstein in Vorbereitung

Als Teil der Radstrategie Schleswig-Holstein ist derzeit eine Evaluation in Vorbereitung: Was ist ein guter Radweg? Damit soll ein Standard entwickelt werden, der landesweit angelegt werden kann. Auf das Ergebnis darf man gespannt sein.

## Fahrradstraßen: Strikte Vorgaben

Für Fahrradstraßen zum Beispiel gibt es auch sehr strikte Vorgaben: Man muss nachweisen, dass der Radverkehr dort vorherrschendes Verkehrsmittel ist oder dass das zu erwarten ist. Das ist nicht immer einfach, zum Beispiel im Moment in Kiel.

## Blick vor Ort nötig

Man muss sich die Situation auch immer konkret vor Ort anschauen. Ein Hindernis für den breiteren Ausbau von Radwegen können zum Beispiel hohe Grundstückspreise, naturschutzrechtliche Belange oder Verkehrsregelungen sein.

Wichtig ist, dass man sich mit den Beteiligten vor Ort konkret austauscht und abstimmt. Auch dafür ist ein Arbeitskreis Radverkehr gut.

## 8 Fazit: Anfangen!

Es gibt derzeit niemanden mehr, der etwas gegen den Radverkehr sagt. Es gibt nur noch die Leute, die verlangen: Bitte nicht so viel Geld ausgeben und nicht die Autofahrer vergessen. Aber auch diese Stimmen werden langsam leiser.

Oft muss auch der Bürgermeister entscheiden: An der Stelle muss man für den Radweg zwei Parkplätze wegnehmen. Inzwischen ist das sehr viel mehr akzeptiert, denn den Menschen ist klar: Zwei Parkplätze nützen nur zwei Personen. Ein Radweg ist für alle ein Gewinn. Die Unterstützung in der Bevölkerung für Verbesserungen in Fuß- und Radverkehr wächst spürbar.

## Radverkehr fördern: Los geht's!

Was tun? Die Zuständigen in Politik und Verwaltung ansprechen, auf die bereitstehenden Fördergelder hinweisen. Verbündete suchen und anregen, eine Person als Radverkehrsbeauftragte zu bestimmen, die sich die Verbesserung des Radverkehrs zur Aufgabe macht. Hier können die Verbände ADFC und VCD und engagierte Bürger:innen beitragen.

Schlusswort von Thorben Prenzel: "Die Ampel für den Radverkehr steht derzeit auf Grün. Wir alle haben jetzt die Chance, den Radverkehr ein großes Stück nach vorne zu bringen!"

Erstellt von: Julia Born, VCD Flensburg, auf Grundlage des Mitschnitts der Veranstaltung.  
Mit Unterstützung von Dr. Thorben Prenzel, RAD.SH.