

Informationen zur Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes LRVN in Schleswig-Holstein

Seit 2004 verfügt Schleswig-Holstein über das „Landesweite Radverkehrsnetz“ (LRVN) als Planungsinstrument, welches wichtige Verbindungen des Alltags-, des Schul- und des Freizeitradverkehrs sowie die touristischen Radfernwege umfasst. Das bisherige LRVN entspricht nicht mehr den Anforderungen an die Netz- und Wegestruktur des Alltagsradverkehrs sowie der weiter zunehmenden Vielfältigkeit des Verkehrsmittels und seiner Nutzer:innen.

Ziele

Die „Radstrategie Schleswig-Holstein 2030“, die 2020 von der Landesregierung beschlossen worden ist, hat als Oberziele definiert, mehr Leute aufs Rad zu bringen (30 % Radverkehrsanteil in 2030), die Verkehrssicherheit zu erhöhen (50 % weniger Unfälle in 2030) und Schleswig-Holstein unter die Top 3-Länder im Radtourismus zu bringen. Die Fortschreibung des LRVN ist in der Radstrategie als prioritäre Schlüsselmaßnahme genannt und soll einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen dieser Ziele leisten.

Entsprechend der Ziele der Radstrategie 2030 soll das LRVN als landesweites Radverkehrsnetz möglichst viele Einwohner:innen und Gäste für das Radfahren im Alltag, in der Freizeit und im Urlaub gewinnen. Bei der Konzeption wurden dazu die Zielgruppen weit gefasst:

- Erwachsene, Jugendliche, Kinder
- Auf Alltagswegen Mobile, Erholungssuchende
- Routinierte, unsichere und noch nicht Radfahrende

Die Bedürfnisse der bisherigen und der potenziellen Nutzer:innen müssen berücksichtigt werden: Angenehmes und zügiges Vorankommen, Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit sowie Erholung und Erlebnis. Der Schwerpunkt liegt auf Alltagswegen, die ganzjährig und möglichst auch bei Dunkelheit mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

Das neue LRVN wird dem Land und seinen Behörden als Planungsinstrument für Ausbau, Erweiterung und Erhalt der Infrastruktur für den Radverkehr dienen. Es ist nicht nur mit der Landesentwicklungsplanung verzahnt, sondern auch mit der Landesnahverkehrsplanung, um das Ziel einer engen Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr zu erreichen. Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Tourismus und Technologie (MWVATT) und der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr (LBV.SH) werden das LRVN als aktualisierte Entscheidungsgrundlage für Neu- und Ausbau sowie Sanierung von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen nutzen. Nach Erstellung und Verabschiedung des LRVN werden Bedarfe für Erneuerung, Ausbau, Neubau einschließlich Lückenschlüsse sowie weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf dieser Grundlage abgeleitet. In der Folge kann der Finanzierungsbedarf für Planung, Realisierung und Unterhaltung des LRVN bis 2030 und darüber hinaus abgeschätzt werden.

Das LRVN soll auch eine wichtige Entscheidungsgrundlage für Kreise, Städte und Gemeinden darstellen und sie bei der Planung, dem Bau und der Unterhaltung qualitätvoller Radverkehrsinfrastruktur unterstützen. Die von den Kommunen festgelegten Radverkehrsnetze, die zum Teil auch den Freizeitverkehr berücksichtigen, verdichten das LRVN und haben weiterhin eine große Bedeutung für die Förderung des Radfahrens.

Netzentwicklung

Das LRVN besteht aus einem Netz für den Alltagsradverkehr und dem touristischen Radnetz Schleswig-Holstein. Alltagsradverkehr benötigt ein entsprechendes Netz zwischen dem Wohnstandort als Quellort, unterschiedlichen Zielorten einer Wegeketten und dem Reiseende in der Regel am Quellort.

Das **Netz für den Alltagsradverkehr** gliedert sich in zwei Netzebenen, die sich nach Verbindungsfunktionen unterscheiden, aber keine Priorisierung vorgeben:

Die **Netzebene 1** besteht aus alltagstauglichen Radverbindungen der zentralen Orte untereinander und bildet ein Grundgerüst. Dabei wurden die Ober-, Mittel- und Unterzentren sowie die ländlichen Zentralorte nach dem Landesentwicklungsplan (LEP) 2021 mit ihrem funktionalen Zentrum oder Kern berücksichtigt. Als grundsätzlich besonders relevant für den Alltagsradverkehr werden Verbindungen mit einer Streckenlänge von 20 km zwischen Ober- und Mittelzentren, 15 km zwischen Mittel- und Unterzentren sowie 10 km zwischen Unterzentren und ländlichen Zentralorten definiert. Die differenzierten Entfernungen sind mit der unterschiedlichen Bedeutung der zentralen Orte begründet und verstehen sich zusätzlich der Ortsdurchfahrten der zentralen Orte. Wenn sich durch die großen Entfernungen keine direkten Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren ergeben haben, wurden im Rahmen der Netzentwicklung möglichst Verbindungen über eine Verkettung zentraler Orte geschaffen.

In der **Netzebene 2** werden die zentralen Orte (siehe oben) und weitere Ziele des Alltagsradverkehrs mit den Quellorten (Wohnorten) über alltagstaugliche Strecken verbunden. Es handelt sich dabei um Schulwege, Arbeits- und Ausbildungswege, Einkaufs-, Versorgungs-, Erledigungs- und soziale Wege sowie Wege zu Freizeitortern und Freizeitaktivitäten. Die wesentlichen **Zielorte** sind entsprechend:

- Zentrale Orte mit ihrem funktionalen Zentrum/ Kern
- Standorte weiterführender Schulen, Berufsschulen, (Fach-)Hochschulen
- Bahnhöfe und Bahnhaltdepunkte, ZOB außerhalb der zentralen Orte
- Überörtlich bedeutsame Arbeitgeber / Versorgungseinrichtungen / Freizeiteinrichtungen außerhalb der Zentren

Als **Quellorte** wurden die zentralen Orte selbst mit ihren Wohn- und Mischgebieten sowie die Gemeinden und Ortsteile im Umkreis der zentralen Orte festgelegt. Auch hier wurden nach der Bedeutung der Zielorte Entfernungsbereiche differenziert: Bei Oberzentren werden die Ortschaften in einem Umkreis von 10 km angebunden, bei Mittelzentren und weiterführenden Schulen im Umkreis von 7,5 km. Bei Unterzentren sowie ländlichen Zentralorten wurde ein Umkreis von 5 km angesetzt. Bestehende und geplante Bahnhaltdepunkte, ZOB und Fähranleger wurden ebenfalls an das LRVN angeschlossen.

Bei der Integration des **touristischen Radnetzes** spielen die überregionale Bedeutung und die Qualität der Routen eine entscheidende Rolle. Die 13 Radfernwege mit ihrer internationalen, nationalen oder überregionalen Bedeutung sind als Bestandteile des LRVN gesetzt. Weiterhin können sich qualitativ hochwertige Themenrouten für eine Aufnahme in das LRVN bewerben. Sie müssen die Qualitätsstandards des Landes erfüllen (siehe: Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein, hrsg. MWVATT, 2021).

Beteiligung

Als Grundlage für die Netzentwicklung wurden die Netzkonzeptionen der Kreise und kreisfreien Städte genutzt, soweit Konzepte für den Radverkehr vorlagen. Mit allen Kreisen und kreisfreien Städten wurden zu dem Netzentwurf Konsultationen durchgeführt.

Kommunale Radkonzepte, die noch nicht in die Erarbeitung oder Fortschreibung von Kreiskonzepten eingeflossen sind, wurden bisher nicht berücksichtigt. Im Rahmen der Online-Beteiligung sollen die Kommunen deshalb überprüfen, ob von ihnen geplante Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten oder andere wichtige Radverbindungen im vorliegenden LRVN-Entwurf berücksichtigt sind. Es ist erwünscht, dass weitere Akteur:innen (z. B. Verbände und Tourismusorganisationen) ebenfalls überprüfen, ob alle wichtigen Radverbindungen unter Berücksichtigung der vorgenannten Auswahlkriterien in ihrem Bereich aufgenommen worden sind.

Bei der Konzeption des neuen LRVN wurde nicht im Detail geprüft, ob die gewählten Strecken beispielsweise durch geeignete Radwege bereits zum Radfahren attraktiv sind. Durch den Fokus auf potenziell

geeignete Verbindungen sollen auf Basis des LRVN notwendige Lückenschlüsse z. B. durch die Ergänzung oder Erneuerung von Radwegen identifiziert werden.

Bei diesen Netzstrukturen liegt die Baulastträgerschaft nicht ausschließlich in der Hand des Landes und seinen Verwaltungsgliederungen. Für ein engmaschiges, hochwertiges Radverkehrsnetz ist es erforderlich, dass Kommunen partizipieren und ihre wichtigen Radnetze und -wege in das LRVN einbringen. Das Land beteiligt sich im Rahmen von Förderprogrammen an der Finanzierung der Radverkehrsnetze auf kommunaler Ebene.