



**Kreis
Steinburg**

Radverkehrskonzept für den Kreis Steinburg



© PGV-Alrutz



Radverkehrskonzept für den Kreis Steinburg

Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Steinburg wurde durch das Land Schleswig-Holstein im Rahmen der Richtlinie „Ab aufs Rad“ gefördert.



Auftraggeber: Kreis Steinburg
Amt für Kreisentwicklung
Abt. IV31 Regionalentwicklung, Energie- und Klimaschutz

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Heike Prahlow
Niels Brünink
Christoph Herrmann
Celina Feder

Hannover, im Februar 2026

Inhalt

1	Einführung	8
1.1	Aufgabenstellung und Zielsetzung.....	8
1.2	Methodik und Vorgehensweise	10
2	Netzkonzeption	13
2.1	Grundsätze und Vorgehen	13
2.2	Struktur kreisweites Radverkehrsnetz	15
3	Bestand Infrastruktur zum Radfahren im Kreis	17
3.1	Wegeinfrastruktur – generelle Einschätzung.....	17
3.2	Wegeinfrastruktur - Ergebnisse der Bestandserfassung	20
3.3	Situation zum Fahrradparken und Serviceangebote.....	22
4	Handlungskonzept Wegeinfrastruktur	27
4.1	Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs.....	27
4.1.1	Fahrradstraßen und Fahrradzonen	29
4.1.2	Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht.....	34
4.2	Abgeleitete Standards zur Radverkehrsführung im Kreis Steinburg.....	35
4.3	Exemplarische Lösungsansätze.....	37
4.3.1	Unzureichende Breiten von Radverkehrsanlagen	37
4.3.2	Markierungslösungen innerorts	39
4.3.3	Fehlende Radverkehrsanlagen an klassifizierten und kommunalen Straßen	40
4.3.4	Querungsbedarfe und sichere Übergänge	41
4.3.5	Belagsqualitäten und Wegebreiten bei Wirtschaftswegen	42
4.3.6	Reinigung und Winterdienst	42
4.4	Gesamtüberblick Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur	43
5	Weitere Handlungsfelder.....	49
5.1	Fahrradparken	49
5.2	Serviceangebote	51
5.3	Exkurs: Freizeitradnetz und Touristische Themenradrouten	53
6	Zusammenfassung und Umsetzungsstrategie	57
7	Anhang	65

7.1	Kommunenbefragung	65
7.1.1	Fragebogen.....	69
7.1.2	Auswertung	76
7.2	Regionalkonferenz	81
7.3	Erläuterungen zur Datenbank	89
7.4	Vorgehen Bestandserfassung und Bewertung	90
7.5	Kostenansätze zur überschlägigen Kostenschätzung Weeginfrastruktur	92
7.6	Anforderungen an Fahrradabstellanlagen	94
7.7	Thematische Datenblätter zum Fahrradparken.....	96
7.8	Übersichtspläne	98
7.8.1	Wunschliniennetz.....	98
7.8.2	Zielnetz Radverkehr	100
7.8.3	Überblick Belagsarten	101
7.8.4	Überblick Belagszustand	102
7.8.5	Überblick Handlungsbedarf	103
7.8.6	Ideenmelder – Mängel Weeginfrastruktur	104
7.8.7	Ideenmelder – Mängel Fahrradabstellanlagen	105
7.8.8	Ideenmelder – Sonstige Handlungsbedarfe	106
7.8.9	Ideenmelder – Übersicht Maßnahmen der letzten Jahre	107
7.8.10	Umsetzungsstrategie – Entfernen Grünbewuchs.....	108
7.8.11	Umsetzungsstrategie – Linienhafter Handlungsbedarf	109
7.8.12	Umsetzungsstrategie – Punktueller Handlungsbedarf	110

1 Einführung

Der Kreis Steinburg gehört zur Metropolregion Hamburg und liegt nordwestlich der Hansestadt Hamburg. Der Kreis gliedert sich in die sieben Ämter Breitenburg, Horst-Herzhorn, Itzehoe-Land, Kellinghusen, Krempermarsch, Schenefeld und Wilstermarsch sowie die Städte Glückstadt und Itzehoe. Verwaltungssitz des Kreises ist die zentral im Kreis gelegene Stadt Itzehoe. Auf einer Fläche von gut 1.050 km² leben ca. 132.000 Menschen. Das Kreisgebiet ist geprägt durch Marsch- und Geestlandschaft, durch seine Nähe zum Wasser (u.a. Elbe, Stör, Nord-Ostsee-Kanal) sowie eine insgesamt flache Topografie und bietet damit grundsätzlich gute Voraussetzungen zur Nutzung des Fahrrades.

Der Radverkehr stellt als wichtige und zukünftig weiterwachsende Verkehrsart eine relevante Rolle bezüglich einer zukunftsfähigen Mobilität im Kreis Steinburg dar. Die positiven Aspekte einer verstärkten Radnutzung auf die Umwelt, das Klima sowie die Gesundheit der Menschen leisten dabei einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten und Gemeinden im Kreis.

Der Radverkehr gewinnt zur Sicherung der Alltagsmobilität und im Freizeitverkehr deutschlandweit zunehmend an Bedeutung – nicht zuletzt aufgrund kontinuierlich steigender Pedelec-Nutzung. Somit ist das Fahrrad auch auf längeren Wegelängen oder in topographisch bewegten Räumen immer häufiger eine gute Alternative zum motorisierten Verkehr.

Durch das für den gesamten Kreis erarbeitete Radverkehrskonzept sollen weitere Verbesserungen der Radinfrastruktur bewirkt und damit eine Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr und die Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr und dadurch mehr Klimaschutz erreicht werden. Diesbezüglich wird auch auf die Straßenverkehrsordnung (StVO) verwiesen, in der neben der Leichtigkeit des Straßenverkehrs mittlerweile auch Möglichkeiten zur Berücksichtigung von Zielen des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung aufgezeigt werden.

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Mit der „Radstrategie Schleswig-Holstein 2030“ sind drei Oberziele zur Radverkehrsförderung im Land formuliert:

- „Mehr Leute aufs Rad“ - Modal-Split-Anteil des Radverkehrs erhöhen
Schrittweise soll der landesweite Radverkehrsanteil bis 2030 auf mindestens 30 % steigen.
- Unfallzahlen verringern – „Vision Zero“
Bis spätestens 2030 soll Schleswig-Holstein zu den Flächenländern mit den niedrigsten Unfallzahlen gehören.
- Schleswig-Holstein unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen.
Unter anderem mit der Etablierung von Radreiseregionen und der Steigerung der Gästezufriedenheit soll der Radtourismus im Land gestärkt werden.

Der Kreis Steinburg unterstützt diese ambitionierten Ziele und fördert den Radverkehr mit besonderem Fokus auf den Alltagsradverkehr im ländlichen Raum. Das Ziel der Förderung des Radverkehrs im Kreis Steinburg sollte insgesamt in einem rücksichtsvollen und angepassten Miteinander aller Verkehrsarten bestehen. Dabei stehen bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur die Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine generelle Komfortsteigerung im Fokus. Darüber hinaus stellen die Erreichung der Klimaschutzziele, die Verbesserung der Lebensqualität im Kreis sowie die Stärkung der einheimischen Wirtschaft (Radfahrende kaufen eher vor Ort) grundsätzliche Ziele der Radverkehrsförderung dar.

Mit dem Radverkehrskonzept für den Kreis Steinburg liegt ein Gesamtkonzept zur Förderung des Radverkehrs im Kreis vor. Zentrales Element stellt dabei ein kreisweites und baulastträgerübergreifendes Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr dar, das alle Orte im Kreis einbezieht und zugleich auch mit den Nachbarkommunen verbindet. Das Landesweite Radverkehrsnetz Schleswig-Holstein (LRVN) sowie weitere vorhandene kommunale Netzkonzepte, das Freizeitnetz und touristische Routen wurden bei der Entwicklung des kreisweiten Radverkehrsnetzes berücksichtigt.

Zur Ertüchtigung des kreisweiten Netzes werden im Radverkehrskonzept Handlungsansätze aufgezeigt, die die Grundlage für einen Um- und Ausbau des Radverkehrsnetzes bilden. Mit der Festlegung und sukzessiven Ertüchtigung des kreisweiten Radverkehrsnetzes kann die Fahrradnutzung im gesamten Kreisgebiet gefördert und mittel- bis langfristig eine anforderungsgerechte Infrastruktur für den Radverkehr im gesamten Kreisgebiet geschaffen werden.

Neben der Wegeinfrastruktur stellen auch weitere Handlungsfelder eine wesentliche Grundlage zur Förderung des Radverkehrs dar. In das Radverkehrskonzept wurden daher auch die Aspekte des Fahrradparkens sowie weiterer Aspekte zu Serviceangeboten einbezogen. In einem Exkurs wird auch auf das bestehende Freizeitradnetz und die Touristischen Themenradrouten eingegangen.

Das Radverkehrskonzept bietet eine zukunftsweisende Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln. Es stellt auch eine Grundlage zur Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der Kreisentwicklung und für Bau- und Verkehrsprojekte im Kreis dar. Darüber hinaus liegt mit dem Konzept eine Grundvoraussetzung für zahlreiche aktuelle Förderoptionen vor (z.B. „Ab aufs Rad“; „Stadt und Land“, Kommunalrichtlinie). Letztlich soll durch das Radverkehrskonzept den Kreis- und Kommunalprojekten eine Förderung aus Landes-, Bundes- und EU-Förderprogrammen ermöglicht werden.

Die Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes erfolgte in enger Abstimmung mit dem Kreis Steinburg, unter Einbeziehung der Amtsverwaltungen, Städte und Gemeinden sowie weiterer Akteure im Kreis. Die Zuständigkeiten zur Förderung des Radverkehrs liegen im Kreis Steinburg beim Amt für Kreisentwicklung, Abt. IV 31 (Regionalentwicklung, Energie- und Klimaschutz) sowie beim Amt für Kreisstraßen und bei der

Verkehrsbehörde im Ordnungsamt. Unterstützt wird der Kreis durch externe Radkoordinatoren¹.

1.2 Methodik und Vorgehensweise

Um sich einen Überblick über den Bearbeitungsraum sowie die vorhandenen Radstrukturen zu verschaffen, wurden als Grundlage für die **Bestandsanalyse** vorhandene Daten, Informationen und Plangrundlagen bei den kreisangehörigen Kommunen und beim Kreis angefragt und analysiert bzw. eigene Recherchen durchgeführt. Zu nennen sind hier insbesondere

- vorhandene kommunale Konzepte und Planungen (u.a. Landesweites Radverkehrsnetz Schleswig-Holstein (LRVN))
- weitere Informationen mit Radbezug (u.a. STADTRADEL-Daten)
- Daten des Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV-SH) zu klassifizierten Straßen (u.a. verkehrliche Belastung)

Zur frühzeitigen Einbindung der Kommunen erfolgte die Abfrage einer ersten generellen Einschätzung der Ämter und Gemeinden anhand einer digitalen Kommunenbefragung (siehe auch Anhang, Kap. 7.1), die vom 04.11.2024 bis zum 12.01.2025 durchgeführt wurde. Zur Befragung wurde ein Online-Fragebogen entwickelt und eine Verlinkung zu einer Online-Karte (Ideenmelder) eingerichtet, so dass auch dort ggf. Informationen eigetragen werden konnten. Rund die Hälfte aller Gemeinden und Städte des Kreises haben sich an der Befragung beteiligt.

Zur Dokumentation aller erfassten Daten wurde eine **GIS-Datenbank** angelegt (siehe auch Anhang, Kap. 7.3). Auf Basis der Datenbank können GIS-Anwendungen erzeugt oder Planungen vor Ort unterstützt werden.

Auf Basis der ermittelten Daten und vorhandenen Netzkonzeptionen erfolgte die **Entwicklung des kreisweiten Radverkehrsnetzes** (siehe auch Kap. 2). Hierzu wurden zunächst die kreisweit relevanten Quellen und Ziele definiert. Zur Anbindung dieser Quellen und Ziele wurden Luftlinien als direkte Verbindungen aufgezeigt (Wunschliniennetz) und diese anschließend auf vorhandene Straßen und Wegeverbindungen umgelegt. Dabei wurden insbesondere bereits vorhandene Netzbestandteile berücksichtigt und in einem ersten Netzentwurf dargestellt.

Der erste Netzentwurf wurde in der Online-Beteiligungsplattform veröffentlicht und im Rahmen einer **Regionalkonferenz** im April 2025 mit den kreisangehörigen Kommunen und weiteren Akteuren intensiv diskutiert und auf Plausibilität geprüft (siehe auch Anhang, Kap. 7.2).

An der Regionalkonferenz nahmen ca. 80 Personen teil, darunter Bürgermeister*innen und weitere Vertreter*innen der Städte und Gemeinden sowie der

¹ Radkoordinierung im Kreis als (zeitlich befristetes) Projekt, verteilt auf zwei Fachbüros mit Erfahrungen im Radverkehr zur Umsetzungsberatung der Radstrategie SH (www.radfahren-steinburg.de)

Ämter und des Kreises, die Radkoordinatoren des Kreises, Vertreter*innen der Kreistagsfraktionen sowie weitere Akteure (u.a. MWVATT, LBV.SH, Kreisbauernverband, BUND, RAD.SH, Verein Zero Waste Itzehoe, Entwicklungsgesellschaft Westholstein (egw), Glückstadt Destination Management). Die Anmerkungen, Hinweise und Änderungsvorschläge der Kommunen zum Netzentwurf wurden geprüft und in der Überarbeitung berücksichtigt. Der so entstandene Netzentwurf wurde hinsichtlich Plausibilität geprüft und zu einem kreisweiten baulastträgerübergreifenden Radverkehrsnetz weiterentwickelt.

Ziel war es, ein gut nutzbares und mit den regionalen ÖPNV-Angeboten verknüpftes Netz mit überörtlich bedeutsamen Verbindungen für den Alltagsradverkehr zu definieren. Dabei wurden die Ansprüche aller Nutzergruppen sowie die verstärkte Nutzung von Pedelecs berücksichtigt.

Ausgewählte Netzbestandteile (v.a. bestehende Radinfrastruktur an klassifizierten Straßen) wurden von erfahrenen und geschulten Personen **mit dem Rad befahren** und im Bestand bezüglich der Wegeinfrastruktur **systematisch dokumentiert und bewertet** (siehe auch Anhang, Kap. 7.4). Die Detailtiefe entspricht dabei dem regionalen Maßstab (Erfassungsattribute u.a. Führungsform, Breite von Radverkehrsanlagen, Oberflächenmaterial und -qualität) und ist der Themenstellung „regionales Radverkehrsnetz“ angemessen.

Das Radverkehrsnetz sowie die vor Ort erfassten Daten wurden in die GIS-Datenbank eingepflegt und ermöglichen u.a. die lagegetreue Darstellung von Merkmalen in thematischen Karten. Im Rahmen der Erfassung der Wegeinfrastruktur wurden auch die Situation zum Fahrradparken vor Ort betrachtet und die Eindrücke dokumentiert (siehe auch Kap. 5.1).

Bei der **Maßnahmenkonzeption** zur Wegeinfrastruktur (vgl. Kap. 4) wurden für die im Rahmen der Befahrung erfassten Mängel bzw. erkannten Standardunterschreitungen der vorhandenen Wegeinfrastruktur geeignete Lösungsansätze zur Verbesserung vorgeschlagen. Dies erfolgte unter Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke (z.B. ERA, RAS, E-Klima 2022) und deren derzeitiger Fortschreibung sowie der rechtlichen Vorgaben (StVO, VwV-StVO).

Auf Basis definierter Ausbaustandards zur Wegeinfrastruktur (vgl. Kap. 4.2) wurde der Handlungsbedarf abgeleitet. Die empfohlenen Maßnahmen wurden abschließend bezüglich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort priorisiert und überschlägige Kosten abgeschätzt. Die Ergebnisse wurden ebenfalls in der GIS-Datenbank ergänzt.

Ergänzend zur Wegeinfrastruktur wurden Empfehlungen zur Verbesserung der Situation zum Fahrradparken sowie Vorschläge bzw. Ideen für geeignete Maßnahmen für Serviceangebote aufgezeigt (vgl. Kap. 5.2).

Relevante Zwischenergebnisse wurden auf den **Sitzungen der AG Radverkehr** unter Beteiligung von Politik und Verbänden vorgestellt und diskutiert. An den Sitzungen der AG Radverkehr nahmen die Vertreter der Radkoordinierung des Kreises, Akteur*innen aus Politik und Verwaltung der Ämter, des Kreises und der Städte teil, sowie weitere Interessenvertretungen (z.B. BUND, egw, ADFC, ...).

Die **Abstimmung mit dem Auftraggeber sowie der Radkoordinierung** im Kreis erfolgte im Rahmen regelmäßiger Jour Fixe.

Alle wesentlichen Grundlagen und Ergebnisse wurden im vorliegenden Erläuterungsbericht zusammengestellt. Zur Umsetzung des aufgeführten Handlungsbedarfes wurden dabei auch Empfehlungen für eine **Umsetzungsstrategie** (Kap. 6) aufgezeigt.

2 Netzkonzeption

Das im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelte Radverkehrsnetz für den Kreis Steinburg hat zum Ziel, innerhalb des Kreises und zur Verknüpfung mit den benachbarten Kreisen (Dithmarschen, Rendsburg-Eckernförde, Segeberg, Pinneberg) sowie der kreisfreien Stadt Neumünster als nächstgelegenes Oberzentrum sinnvolle, verständliche, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr aufzuzeigen. Diese sollen so realisiert werden, dass sie den Ansprüchen aller Nutzenden gerecht werden.

Das Radverkehrsnetz beinhaltet dabei empfohlene Verbindungen zur Erreichung von radverkehrsrelevanten Alltagszielen. Diese Verbindungen sollen dem Radverkehr nach Umsetzung des festgestellten Handlungsbedarfes möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit auf den alltäglichen Wegen bieten.

Mit der sukzessiven Realisierung bzw. Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes kann

- der Radverkehr gezielt geführt werden,
- der Mitteleinsatz zielgerichtet erfolgen,
- die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht sowie
- der Radverkehr durch eine gezielte Vermarktung stärker gefördert werden.

Damit trägt die Etablierung sowie Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes wesentlich zur Steigerung der Attraktivität und Sicherung des Radverkehrs im Kreis Steinburg bei und stellt eine zentrale Grundlage der kreisweiten Radverkehrsförderung dar.

Es dient zudem der Förderung der nachhaltigen Mobilität und damit der Unterstützung klimaverträglicher Mobilität durch alle gesellschaftlichen Gruppen.

2.1 Grundsätze und Vorgehen

Das kreisweite Radverkehrsnetz für den Kreis Steinburg soll im Grundsatz möglichst die folgenden Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung erfüllen:

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut „merkbar“ Richtungsänderungen.
- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Bevorzugung von Führungen über klassifizierte Straßen, soweit andere wichtige Anforderungen damit vereinbar sind.
- Sicherstellung einer durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit (z.B. auch Überquerung von Barrieren in Form von Bahnlinien oder Hauptverkehrsstraßen).
- Die Streckenführung orientiert sich an vorhandenen und, soweit möglich, im Bestand gut nutzbaren Straßen und Wegen und greift übergeordnete Konzeptionen auf (Landesweites Radverkehrsnetz Schleswig-Holstein, LRVN).

Die nach diesen skizzierten Grundsätzen vorgenommene Netzkonzeption für den Kreis Steinburg basiert auf einer umfangreichen Quell- und Zielanalyse. Als relevante Quellen und Ziele sind hierbei v.a. die Gemeinden und Ortsteile innerhalb des Kreises sowie im näheren Umfeld, Bahnhöfe, Bahnhaltepunkte und Busbahnhöfe sowie weitere kreisweit relevante Alltags- und Freizeitziele außerhalb der Ortszentren (Arbeitsplatzschwerpunkte, Nahversorgungsbereiche, Bildungseinrichtungen, öffentliche Einrichtungen, etc.) zu sehen. Das kreisweite Radverkehrsnetz berücksichtigt auch die Anbindung an die angrenzenden Nachbarkommunen, insbesondere an relevante ÖV- und Bahnhaltestellen.

Im Anschluss an die Quell- und Zielanalyse wurde ein Wunschliniennetz (siehe auch Übersichtsplan im Anhang Kap. 7.8.1) als Verbindung aller definierten Quellen und Ziele gebildet und in drei verschiedene Hierarchiestufen² unterteilt. Dabei wurde auch die zunehmende Nutzung von Pedelecs und die damit verbundenen längeren Distanzen, die mit dem Rad zurückgelegt werden, berücksichtigt.

- Die höchste Hierarchieebene bilden die überregionalen Radverkehrsverbindungen zwischen den zentralen Orten (Mittelzentren und Oberzentren).
- Die zweithöchste Hierarchieebene (regionale Radverkehrsverbindungen) bildet alle relevanten Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren, auch Grundzentren untereinander, ab.
- Die unterste Hierarchieebene (nahräumige Radverkehrsverbindungen) berücksichtigt die Anbindung aller Orte ohne zentralörtliche Funktion: Einerseits an die nächstgelegenen Zentralen Orte und andererseits untereinander. Sie stellt somit die Erschließung des Kreises für den Radverkehr auch auf kleinräumiger Ebene sicher.

Orte ohne zentralörtliche Funktion, die jedoch über einen Bahnhaltepunkt, einen Bahnhof oder eine andere Einrichtung von übergemeindlicher Funktion verfügen, wurden im Zuge der Erarbeitung des Wunschliniennetzes eine Stufe höher eingeordnet.

In einem nächsten Schritt wurden die Luftlinien auf das bestehende Straßen- und Wegenetz umgelegt. Dabei wurden auch bereits vorhandene Netzkonzeptionen berücksichtigt.

Das kreisweite Radverkehrsnetz bildet damit wiederum das Grundgerüst der Netzplanung im Betrachtungsgebiet auf Kreisebene. Die ggf. noch zu entwickelnden kommunalen Netze können das Netz auf städtischer bzw. gemeindlicher Ebene ergänzen.

² Gemäß Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) bzw. in Anlehnung an LRVN

2.2 Struktur kreisweites Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz des Kreis Steinburg stellt Verbindungen für den Radverkehr mit kreisweiter Bedeutung dar. Es übernimmt somit

- eine Verbindungsfunktion, insbesondere für die kreisangehörigen Städte und Gemeinden untereinander bzw. mit der Kreisstadt Itzehoe,
- die Anbindung kreisrelevanter Einzelziele und ÖV-Haltepunkte sowie
- die Erschließung der Ortszentren.

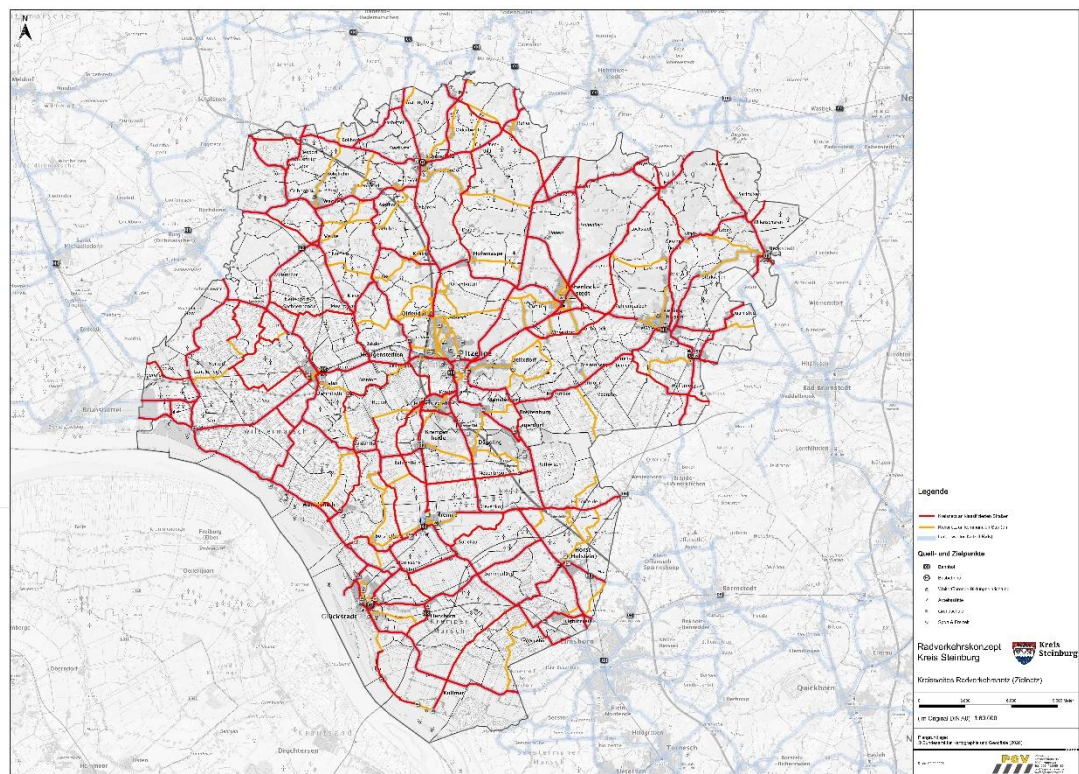


Abb. 2-1: Zielnetz Radverkehr Kreis Steinburg (siehe auch Anhang, Kap. 7.8.2)

Das Radverkehrsnetz verläuft baulastträgerübergreifend. Es unterliegt insbesondere im Bereich der Kreisstadt Itzehoe, aber auch der Unterzentren Glückstadt, Wilster, Kellinghusen sowie der Ländlichen Zentralorte Hohenlockstedt, Schenefeld, Krempe und Horst einer höheren Dichte. Neben der Versorgungsfunktion der Kreisstadt befindet sich Itzehoe geografisch im Zentrum des Kreises und ist damit zentraler Zielpunkt aus allen umliegenden Gemeinden. Darüber hinaus lassen sich Analogien zwischen Netzdichte und Bevölkerungsdichte feststellen.

Im Detail wurde im Zuge der Netzumlegung die Anbindung der Schulstandorte im Hinblick darauf genauer betrachtet, ob diese ausreichend über das Kreisnetz mitberücksichtigt sind. Da Grundschulen wie auch weiterführende Schulen im ländlich geprägten Kreis über ein größeres Einzugsgebiet verfügen und zudem neben der schulischen Funktion meist auch noch weitere Funktionen erfüllen (u.a. VHS,

Veranstaltungs- und Versammlungsraum, Sporthalle, Sportplatz), kam ihrer adäquaten Anbindung im Radverkehrsnetz eine hohe Bedeutung zu.

Die Gliederung des Radverkehrsnetzes im Kreis Steinburg ergibt sich durch die Grundstruktur des LRVN (zwei Gliederungsebenen: Ebene 1 und Ebene 2) und die Verdichtung auf Kreisebene. Eine weitere Hierarchisierung auf Kreisebene erfolgt nicht.

Das kreisweite Radverkehrsnetz umfasst eine Länge von rund 874 km, wobei rund 516 km (ca. 59 %) auf das LRVN entfallen. Die übrigen 358 km (ca. 41 %) verdichten das kreisweite Radverkehrsnetz und schließen Lücken im LRVN.

Amt	Anteil kreisweites Radverkehrsnetz	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen	Anteil landesweites Radverkehrsnetz
Breitenburg	48,2 km (5,5 %)	0,5 km	19,5 km	7,6 km	25,1 km
Horst-Herzhorn	133,5 km (15,3 %)	16,0 km	62,9 km	19,6 km	75,3 km
Itzehoe-Land	118,7 km (13,6 %)	9,7 km	16,9 km	50,2 km	61,4 km
Stadt Itzehoe	58,1 km (6,6 %)	14,8 km	15,0 km	4,2 km	31,9 km
Kellinghusen	150,1 km (17,2 %)	14,9 km	57,6 km	43,3 km	109,2 km
Krempermarsch	76,9 km (8,8 %)	0,0 km	31,7 km	26,3 km	38,8 km
Schenefeld	138,6 km (15,9 %)	13,7 km	49,6 km	32,5 km	88,1 km
Wilstermarsch	128,8 km (14,7 %)	16,3 km	50,4 km	45,2 km	71,3 km
Stadt Glückstadt	21,4 km (2,4 %)	10,5 km	0,6 km	4,3 km	14,3 km
Gesamt	874 km (100 %)	96,3 km (11,0 %)	304,2 km (34,8 %)	233,2 km (26,7 %)	516 km

Tab. 2-1: Übersicht zur Verteilung des kreisweiten Radverkehrsnetzes auf die Ämter

Generell gilt, dass ein Radverkehrsnetz kein statisches Gebilde darstellt, sondern stetig den aktuellen Anforderungen bzw. neuen Planungen und Umbauten im Wegenetz angepasst werden sollte.

3 Bestand Infrastruktur zum Radfahren im Kreis

3.1 Wegeinfrastruktur – generelle Einschätzung

Im Rahmen der Vor-Ort-Erhebungen wurden innerorts vielfach straßenbegleitende Radverkehrsanlagen (RVA) in häufig unzureichender Breite und Belagsqualität vorgefunden. Neben richtungstreuen separaten Radwegen wird der Radverkehr auch auf Gehwegen geführt, die für den Radverkehr freigegeben sind. Teilweise und vor allem abseits der stark vom Kfz genutzten Straßen bestehen zum Teil Schutzstreifen oder der Radverkehr wird verträglich im Mischverkehr geführt.

Außerhalb der Siedlungsbereiche bestehen zum Teil gemeinsame Geh- und Radwege entlang klassifizierter Straßen im Zweirichtungsradverkehr. Häufig entsprechen die Radverkehrsanlagen hinsichtlich ihrer Breite nur knapp den aktuellen Empfehlungen der Regelwerke. Die bauliche Breite der befestigten Oberfläche wird häufig durch Bewuchs reduziert, bewertet werden konnte nur die nutzbare Breite. Die Befahrbarkeit wird zum Teil durch Wurzelaufbrüche oder weitere Belagsmängel zusätzlich eingeschränkt. Teilweise fehlen straßenbegleitende Radverkehrsanlagen. An den Ortseingängen fehlt im Übergang der Zweirichtungsführung für den Radverkehr außerorts auf den richtungstreuen Radverkehr innerorts (z.B. Mischverkehr) häufig eine Querungssicherungen für den Radverkehr.



L 116 Sandberg (Itzehoe)

Baulicher Radweg in unzureichender Breite



B 206 Brunnenstieg (Itzehoe)

Benutzungspflichtiger Radweg in unzureichender Breite



L 127 Holstenstraße (Schenefeld)

Gehweg, Radverkehr frei in
unzureichender Breite
(Einrichtungsverkehr)



L 116 Kaiserstraße (Itzehoe)

Schutzstreifen für den Radverkehr in
Regelbreite (1,50 m breit)



Große Paaschburg (Itzehoe)

Radverkehr im Mischverkehr



L 119 Adenauerallee (Itzehoe)

Gemeinsamer Geh- und Radweg in
knapp ausreichender Breite (2,30 m breit)



B 431 Dorfleihe (Neuendorf)

Fehlender Querungssicherung



K 39 Dorfstraße (nördlich Silzen)

Punktueller Belagsschäden
(Wurzelaufbrüche)

Abb. 3-1: Vorgefundene Führungsformen und Qualitäten von Radverkehrsanlagen im Kreis Steinburg

3.2 Wegeinfrastruktur - Ergebnisse der Bestandserfassung

Das im Zuge der Erstellung des Radverkehrskonzeptes definierte kreisweite Radverkehrsnetz umfasst eine Gesamtlänge von rund 874 km (siehe auch Kap. 2).

In Abstimmung mit dem Kreis wurden ausgewählte Netzbestandteile³ (ca. 445 km) im Bestand erfasst und für weitere ca. 186 km die Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage bei aktueller Mischverkehrsführung geprüft (siehe auch Anhang, Kap. 7.4).

Nachfolgend werden ausgewählte Ergebnisse für die befahrenen, d.h. im Bestand vor Ort erfassten Abschnitte (insgesamt 445 km), aufgezeigt.

Im Innerortsbereich (ca. 178 km, entspricht ca. 40 % der befahrenen Strecken) wird der Radverkehr auf dem Großteil der Abschnitte auf straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen geführt (ca. 92 %). Bei diesen innerorts bestehenden Radverkehrsanlagen handelt es sich zum größten Teil um benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege (ca. 42 %) und für Radverkehr freigegebene Gehwege (35 %); zum Teil im Zweirichtungsbetrieb. Weitere Führungsformen stellen getrennte Geh- und Radwege und separierte bauliche Radwege (zusammen ca. 11 %, überwiegend mit Benutzungspflicht) sowie Mischverkehr (ca. 7 %) dar. Vereinzelt wurden innerorts auch selbständige Wegeverbindungen oder Markierungslösungen (Schutzstreifen), welche vor allem in dicht bebauten Siedlungen eine gute Alternative zur klassischen baulichen Radverkehrsanlage darstellen, vorgefunden.

Radverkehrsführung	Länge Netzbestandteil [km]	Bundesstraßen [km]	Landesstraßen [km]	Kreisstraßen [km]	Gemeindestraßen [km]
Gem. Geh-/ Radweg (inkl. Zweirichtungsführung)	ca. 76 (42,5 %)	ca. 13	ca. 45	ca. 17	< 1
Gehweg / Radverkehr frei (inkl. Zweirichtungsführung)	ca. 65 (36,5 %)	8,4	ca. 30	ca. 26	1,4
Getr. Geh-/ Radweg o. Radweg (inkl. Zweirichtungsführung)	ca. 20 (11,5 %)	8,6	5,5	< 1	5,8
Schutzstreifen	3,6 (2,0 %)	n. v.	3,6	n. v.	n.v.
Mischverkehr*	ca. 13 (7,4 %)	1,0	4,2	7,2	< 1
Gesamt	ca.178	ca. 31	ca. 88	ca. 51	ca. 9

Tab. 3-1 Übersicht Radverkehrsführung innerorts – Bestand („n.v.“ = nicht vorhanden)

* Der Anteil an Mischverkehrsführungen ist im gesamten Radverkehrsnetz deutlich höher. In dieser Übersicht sind lediglich die im Bestand vor Ort erfassten Netzabschnitte dokumentiert.

³ Für die Befahrung ausgewählt wurden Streckenabschnitte innerhalb des definierten Kreisnetzes, bei denen nach Datenlage eine Radverkehrsanlage (Radweg oder andere Form der Radverkehrsführung) vorhanden sein sollte.

Außerorts wird der Radverkehr auf dem Großteil der befahrenen Netzabschnitte auf benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt (ca. 92 %). Zudem gibt es wenige Abschnitte mit Mischverkehr (ca. 4 %) und Gehweg, Radverkehr frei (ca. 3 %)

Radverkehrsführung	Länge Netzbestandteil	Bundes- straßen	Landes- straßen	Kreis- straßen
Gem. Geh-/ Radweg (Zweirichtungsführung)	ca. 246 km (92,1 %)	ca. 61 km	ca. 124 km	ca. 60 km
Gehweg / Radverkehr frei (Zweirichtungsführung)	7,5 km (2,8 %)	1,5 km	5,1 km	0,9 km
Baustelle	2,6 km (1,0 %)	n. v.	1,8 km	0,8 km
Mischverkehr*	ca. 11 km (4,1 %)	n. v.	5,0 km	5,8 km
Gesamt	ca. 267 km	ca. 63 km	ca. 136 km	ca. 68 km

Tab. 3-2 Übersicht Radverkehrsführung außerorts – Bestand („n.v.“ = nicht vorhanden)

* Der Anteil an Mischverkehrsführungen ist im gesamten Radverkehrsnetz deutlich höher. In dieser Übersicht sind lediglich die im Bestand vor Ort erfassten Netzabschnitte dokumentiert.

Ein Großteil des befahrenen Netzes besteht aus Wegeverbindungen mit einem grundsätzlich fahrradfreundlichen Belag: Asphalt (ca. 76,3 %) oder Betonpflaster (ca. 20,3 %). Die erfassten Belagsqualitäten sind dabei sehr unterschiedlich.

Belagsart /- Qualitäten	Sehr guter oder guter Zustand	Mittlerer Zustand	Unzurei- chender Zustand	Unbefahrbar	gesamt
Asphalt	ca. 110 km	ca. 120 km	ca. 109 km	0,3 km	ca. 340 km
Betonpflaster	ca. 20 km	ca. 56 km	ca. 14 km	0,0 km	ca. 91 km
feiner Splittbelag	0,0 km	2,5 km	4,9 km	0,0 km	7,4 km
Klinker	0,6 km	1,9 km	0,6 km	0,0 km	3,1 km
Betonplatten	1,8 km	0,0 km	0,0 km	0,0 km	1,8 km
Kopf-/ Natursteinpflaster	0,0 km	0,3 km	0,1 km	1,2 km	1,6 km
ungebundener/ naturnaher Belag	0,0 km	0,0 km	1,1 km	0,0 km	1,1 km
Gesamt	ca. 133 km	ca. 181 km	ca. 130 km	1,5 km	ca. 445 km

Tab. 3-3 Übersicht Belagsarten- und Qualitäten

(siehe auch Übersichtspläne im Anhang Kap. 7.8.3 und 7.8.4)

Für die weiteren Abschnitte, für die keine aktuelle Bestandserfassung vorliegt, können keine weiteren Auswertungen aufgezeigt werden.

3.3 Situation zum Fahrradparken und Serviceangebote

Im Rahmen der Vor-Ort-Erfassung wurden die Situation zum Fahrradparken, insbesondere an ÖV-Haltestellen, betrachtet. Hinsichtlich vorhandener Angebote zum Fahrradparken bietet sich im Kreis Steinburg ein diverses Bild.

Einige Bushaltestellen sind mit Abstellanlagen ausgestattet, diese entsprechen jedoch nicht immer den Anforderungen der Radnutzenden (z.T. noch Vorderradklemmen vorhanden). An den Bahnhaltstellen im Kreis bestehen überwiegend anforderungsgerechte Rahmenhalter, die vielfach auch überdacht oder zusätzlich durch Einfriedungen gesichert sind. Dabei stellen gesicherte Radabstellanlagen, wie beispielsweise die Sammelschließanlagen in Brokstedt und Horst noch eher eine Ausnahme dar.



Bahnhof Brokstedt

Gesicherte Sammelschließanlage zum Fahrradparken



Bahnhof Wrist

Überdachte Anlehnbügel in großer Anzahl



Bahnhaltepunkt Horst

Kombinierte Doppelstockparker und eine gesicherte Sammelschließanlage



L 122 Hauptstraße (Fitzbek)

Anforderungsgerechter Anlehnbügel unmittelbar neben Bushaltestelle



L 137 Alte Landstraße (Aebtissinwisch)

Bushaltestellenwartehäuschen mit nicht anforderungsgerechten Vorderradklemmen



Dorfstraße (Drage)

Überdachte Radabstellanlagen mit nicht anforderungsgerechten Vorderradklemmen auf befestigtem Untergrund unmittelbar neben Bushaltestelle

Abb. 3-2: Vorgefundene Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltepunkten und Bushaltestellen im Kreis Steinburg

Auch außerhalb der Bahn- und Bushaltestellen wurden in einigen Ortsmitten oder Ortseingängen anforderungsgerechte Abstellanlagen vorgefunden, z.B. in Hennstedt, Münsterdorf, Süderau und Krempenheide. Zum Teil waren diese in direkter Nähe zu Wetterschutzhütten oder Bänken installiert und dienen vor allem dem touristischen Radverkehr bzw. dem Freizeitradverkehr.



L 118 Deicherde (Ortsausgang Süderau)

Überdachter Rastplatz mit Anlehnbügeln

Abb. 3-3 Rastplatz Süderau mit Überdachung

In vielen Orten wurden in den letzten Jahren neue Fahrradbügel und Serviceeinrichtungen geschaffen.

Das Angebot an Fahrradabstellanlagen im Kreis ist insgesamt sehr divers. Es gibt zahlreiche anforderungsgerechte Anlagen im Zuge von Bahn- und Bushaltestellen, allerdings auch noch einige „Altlasten“ in Form von Vorderradklemmen. Außerhalb der Haltepunkte sind v.a. touristische Anlagen vorhanden. Für den Alltagsradverkehr fehlen Anlagen insbesondere an den Pendlerparkplätzen entlang der A 23.

Im Rahmen der vom Land Schleswig-Holstein geförderten Richtlinie „Ab aufs Rad“, wird als Pilotprojekt halbjährlich wechselnd an den Bahnhöfen/Bahnhaltepunkten

Kremperheide, Herzhorn⁴, Krempe und Wrist zudem eine „Radbox“ als Testangebot aufgestellt wird. Die Radbox setzt sich aus insgesamt 16 Einzelboxen auf zwei Ebenen zusammen und verfügt auch über Stromanschlüsse zum Laden der Akkus. Da eine solch große Fahrradbox für Gemeinden eine erhebliche Investition darstellt, unterstützt der Kreis die Gemeinden mit dieser Testmöglichkeit. Mit dem Pilotprojekt werden Nutzung und Bedarfe zusätzlicher gesicherter Abstellmöglichkeiten ermittelt. Die Radbox wurde im ersten Halbjahr 2025 am Standort Kremperheide bereits so gut genutzt, dass die Gemeinde entschieden hat, an diesem Standort eine dauerhafte, wenn auch etwas kleiner dimensionierte Lösung zu schaffen.⁵

Serviceangebote

Hinsichtlich bestehender Serviceangebote zum Radfahren sind im Kreis Steinburg viele Rastplätze mit Servicefunktionen (u.a. Informationsangebote) vorgefunden. Darüber hinaus sind über den gesamten Kreis verteilt zahlreiche Reparatursäulen vorhanden, die ausgehend von der Radfahr-Initiative des Kreises im Rahmen des Landesprogramms „Stadt und Land“ 23 Service-Stationen aufgestellt wurden. Dort können Radfahrende selbsttätig kleine Schäden an ihren Fahrrädern beheben, kleine Wartungsarbeiten vornehmen oder auch die Reifen aufpumpen.

Der Kreis übernahm die Koordinierung und Sammelbestellung dieser Service-Säulen, sie befinden sich oftmals in der Nähe von Radabstellanlagen, Schulen, Alltagszielen, Rastplätzen sowie an Bushaltestellen. Die Reparatursäulen sind aufgrund ihrer roten Farbe schon aus der Entfernung gut sichtbar und verbessern das Serviceangebot für Radfahrende im Kreis erheblich.



L 115 An der Stör (Amtsverwaltung Kellinghusen)

Self-Service-Säule unmittelbar neben der überdachten Radabstellanlage

⁴ Pressemitteilung des Kreises vom 18.07.2025, https://www.steinburg.de/startseite/presse-aktuelles/archiv/meldungen/details/tx_news/radbox-des-kreises-jetzt-am-bahnhaltdepunkt-herzhorn.html

⁵ <https://www.radfahren-steinburg.de/radbox/>



L 327 Hauptstraße (Bushaltstelle Krummendiek)

Self-Service-Säule



K 64 Deichstraße/Itzehoer Straße/Hujer Weg (Münsterdorf)

Rastplatz inklusive Anlehnbügel und Self-Service-Säule

Abb. 3-4 Self-Service-Angebote im Kreis Steinburg

4 Handlungskonzept Weeginfrastruktur

Der Radverkehr soll im Kreis Steinburg insgesamt auf eine zukunftsfähige Grundlage gestellt werden. Dazu sind die aktuellen Erkenntnisse zur verkehrssicheren Radverkehrsführung, die Anforderungen gemäß geltender StVO und bestehender Regelwerke (z.B. ERA 2010) sowie deren Fortschreibungen und auch die regionalen Vorgaben und Regelungen zu berücksichtigen.

Die Aussagen der derzeit geltenden Richtlinien bilden die Grundlage für den festgestellten Handlungsbedarf. Der Konkretisierungsgrad der empfohlenen Maßnahmen entspricht dabei dem eines Rahmenkonzeptes zum Radverkehr. Im Einzelnen bedürfen die Maßnahmen vor der Umsetzung der kleinräumigen Überprüfung sowie der entwurfs- und verkehrstechnischen Präzisierung.

4.1 Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) - sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und -grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab.

Die wichtigsten Grundsätze der aktuellen ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich. Kein Ausklammern von Problembereichen!
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Keine Kombination von Mindestelementen, d. h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur zu erreichen, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch gut akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

Auch der aktuelle **Nationale Radverkehrsplan 3.0** der Bundesregierung legt die Vorteile einer Förderung des Radverkehrs dar und leitet daraus Visionen und Ziele für das „Fahrradland Deutschland 2030“ ab.

Sowohl die **ERA** als auch die **RASt** befinden sich derzeit in Überarbeitung. Bei der Aktualisierung werden die Aspekte einer kapazitätsorientierten Radverkehrsplanung bezüglich der Zunahme der Nutzung von Rädern mit Elektrounterstützung, die zunehmende Länge an zurückgelegten Strecken sowie die insgesamt zunehmende Nutzung des Rades im Alltagsradverkehr berücksichtigt. Auch der höhere Platzbedarf in Bezug auf die Verbreitung von Lasten- und Transporträdern findet dabei Berücksichtigung.

Im Vorfeld der finalen Fassungen der Regelwerke ist hier anzumerken, dass die Anforderungen an die Infrastruktur zum Radfahren zunehmen, der Radverkehr muss insgesamt größer und mutiger gedacht werden.

Die unterschiedlichen **Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen** für den Alltagsradverkehr werden in den aktuellen bzw. in Überarbeitung befindlichen Regelwerken aufgezeigt werden. Dabei werden nach aktuellem Kenntnisstand neben dem überwiegend angewendeten Basisstandard als Regelstandard für kommunale und regionale Radverkehrsnetze (Schwerpunkt der ERA) zwei weitere Standards (Radvorrangrouten, Radschnellverbindungen) definiert, die bei Verbindungen über weitere Entfernungen (häufig auch überörtlich) und einem höheren Radverkehrsaufkommen im Alltagsverkehr angewendet werden können (näheres in H RSV 2021⁶).

Mit den „**E Klima 2022**“⁷ wurden Empfehlungen bezüglich der Anpassung vorhandener Regelwerke und Veröffentlichungen zusammengestellt. Diese verfolgen das Ziel, die gesetzten Klimaschutzziele zu erreichen und geben konkrete Hinweise und Vorgaben zur Berücksichtigung klimaschonender Mobilitätsformen.

Entwicklungen in der StVO

Seit der Herausgabe der ERA 95 und der StVO 1997 liegen umfängliche praktische Erfahrungen mit den neuen Regelungen sowie neue Erkenntnisse z. B. zum Einsatz von Schutzstreifen, zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren und zur Öffnung von Einbahnstraßen vor. Darauf aufbauend trat im April 2013 eine Neufassung der StVO in Kraft, die auch wesentliche Anpassungen der Regelungen zum Radverkehr enthält. Ziel dieser Bestimmungen war es u. a., eine Überregelung abzubauen und den örtlichen Dienststellen wieder mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz

⁶ Die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wurden im Sommer 2021 veröffentlicht. Sie ersetzen die bisherigen Hinweise für Radschnellverbindungen und zeigen u.a. aktuelle deutschlandweite Standards bezüglich der Wegeinfrastruktur im Radverkehr auf.

⁷ E Klima 22. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) 2022

angepasster Lösungen zu geben.

Die weiteren Anpassungen der StVO in den Folgejahren beziehen sich auf die weitere Berücksichtigung von E-Bikes sowie auf die Verkehrsflächennutzung von Kindern bzw. deren Begleitperson. Für die Einrichtung von Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen außerorts sowie Radfahrstreifen wurde der nötige Nachweis der Gefahrenlage aufgehoben und weitere Vorgaben zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeführt. Weiterhin enthalten sie die Klarstellung, dass Nebeneinander fahren generell möglich und gestattet ist, die Einführung einer Fahrradzone sowie eines Grünpfeils für den Radverkehr. Darüber hinaus wird der Überholabstand u.a. für Radfahrende mit mind. 1,5 m innerorts und 2,0 m außerorts klar benannt. An Engstellen kann zukünftig ein Überholverbot einspuriger Fahrzeuge angeordnet werden. Auf Schutzstreifen ist mit der Neufassung der StVO auch das Halten von Kfz verboten. Als neue Verkehrszeichen werden darüber hinaus Sinnbilder für Lastenfahrräder und Radschnellwege eingeführt.

Weitere Neuerungen sind auch durch die 2021 veröffentlichte **VwV-StVO** eingetreten, auf die nachfolgend etwas näher eingegangen werden soll.

Die Aussagen der geltenden StVO und VwV-StVO sowie der aktuellen Regelwerke (insbesondere RAS 06 und ERA 2010) bilden eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen im vorliegenden Radverkehrskonzept.

Im folgenden werden ausgewählte Radverkehrsführungen näher beschrieben, die im Kreis Steinburg bisher nicht oder kaum angewandt wurden, obwohl sie wesentliche Verbesserungen für den Radverkehr bringen können.

4.1.1 Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Insbesondere im Verlauf von Hauptverbindungen für den Radverkehr durch verkehrsarme Straßen stellt die Ausweisung von Fahrradstraßen eine wichtige Form der Angebotsverbesserung dar. Bei günstiger Lage im Netz bewirken sie Bündelungseffekte für den Radverkehr. Besonders geeignet ist der Einsatz von Fahrradstraßen auch bei starken Radverkehrsströmen zu bestimmten Spitzenzeiten, z. B. zu Schulbeginn- oder -schlusszeiten.

Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und oft mit nur vergleichsweise geringem baulichem Aufwand hergerichtet werden können. Gleichzeitig sind sie öffentlichkeitswirksam und attraktiv und tragen somit zu einer aktiven Radverkehrsförderung bei.

Fahrradstraßen dienen in erster Linie der Führung des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen. Wird der Kfz-Verkehr zugelassen⁸ (z.B. Anlieger), stellen sie eine Sonderform des Mischverkehrs mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge von 30 km/h dar. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet oder

⁸ Die Zulassung von Kfz stellt in Deutschland den überwiegenden Standard für Fahrradstraßen dar

behindert werden, wenn nötig muss der Kfz-Verkehr seine Fahrgeschwindigkeit verringern. Der Kfz-Verkehr kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen werden.

Nach der neuen VwV-StVO vom 8. November 2021 können Fahrradstraßen auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr eingerichtet werden. Gemäß VwV-StVO gilt: „Eine zu erwartende hohe Radverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung der Fahrradstraße bewirkt wird.“ Ferner soll mit dem Zusatz einer „hohen Netzbedeutung“ gemäß Begründung des Bundesrates eine zu erwartende hohe Radverkehrsdichte durch die Netzplanung und die damit verbundenen Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr berücksichtigt werden. Die bisher geltende Voraussetzung, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwartend ist, ist entfallen. Eine weitere wichtige Änderung betrifft das Parken im Straßenraum. Auf Schräg- oder Senkrechtparken sollte in Fahrradstraßen grundsätzlich verzichtet werden. Darüber hinaus muss bei der Einrichtung von Fahrradstraßen im Zusammenhang mit vorhandenen Tempo 30-Zonen das Ende der Tempo 30-Zonen im Übergang zur Fahrradstraße (und umgekehrt) nicht mehr beschildert werden.



Abb. 4-1: Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradstraße“ (Zeichen 244.1 StVO) und „Ende einer Fahrradstraße“ (Zeichen 244.2 StVO)

Konkrete Breitenvorgaben für Fahrradstraßen sind in den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) nicht gegeben. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass für die Bemessung der Breite einer Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr der Begegnungsfall Rad + Kfz anzusetzen ist. Demnach wäre gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) eine nutzbare Regelbreite von 4,00 m nötig. Darüber hinaus werden Sicherheitstrennstreifen (baulich oder markiert) zum ruhenden Verkehr ausdrücklich empfohlen⁹. Dieses Maß kann, bei schmalen Straßenräumen, auch auf 3,50 m gesenkt werden. Diese schmaleren Breiten sollte es allerdings nur auf kurzen Abschnitten mit geringen Verkehrsstärken und guten Sichtbeziehungen

⁹ Ausführliche Informationen und Ausführungen zur Anlage von Fahrradstraßen sind der Difu Veröffentlichung „Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis“ (Gerlach et al. 2021) zu entnehmen.

geben. Die im Entwurf vorliegende Handreichung „Gestaltung von Fahrradstraßen“ von RAD.SH konkretisiert diese Empfehlung dahingehend, dass im Bereich von Parkständen, auf sehr kurzen Abschnitten von max. 18 m, die Breite noch auf 3,00 m (mit Linienverkehr 3,50 m) gesenkt werden kann. Im weiteren Verlauf wäre danach eine mindestens doppelt so lange Strecke ohne Parkstände vorzusehen.

Um den hohen Standards einer Fahrradstraße gerecht zu werden und für den Radverkehr einen echten „Mehrwert“ gegenüber einem Fahren in Tempo 30-Zonen zu erzielen, sollten sie an Knotenpunkten möglichst bevorzugt geführt werden. Allerdings profitiert von dieser Vorrangregelung auch ein evtl. zugelassener Kfz-Verkehr. Um diesem Schleich- bzw. Ausweichverkehr zu begegnen, können zur Verkehrsberuhigung und zur Reduzierung des Durchgangs-Kfz-Verkehr modale Filter (z.B. gegenläufige Einbahnstraßenlösungen, Diagonalsperren) eingesetzt werden (vgl. Abb. 4-3, Beispiel Hannover (1), rechtes Foto).

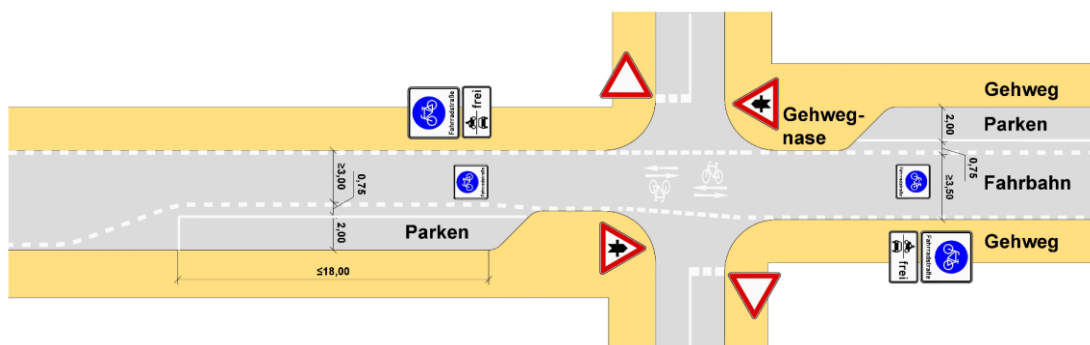


Abb. 4-2: Prinzipskizze Markierung und Beschilderung von Fahrradstraßen

Generell wird empfohlen, Fahrradstraßen innerhalb einer Kommune deutlich zu kennzeichnen und im gleichen Gestaltungsdesign (corporate design) einzurichten. Dadurch ist der Wiedererkennungswert erhöht, und die Besonderheit der Verkehrsführung wird betont. Eine nach Regelwerken empfohlene Standardausbildung für Fahrradstraßen gibt es nicht, mögliche Beispiele werden nachfolgend aufgeführt.



Beispiel Hannover (1)

Bevorzugung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung und Vz 301 StVO. Unterbindung von Durchgangsverkehr durch Modale Filter.



Beispiel Hannover (2)

Runde Piktogramme in Blau und Richtungspfeile im Straßenverlauf. Die Rinnen zwischen der asphaltierten Fahrbahn und den Parkständen sind farblich abgesetzt gepflastert und dienen als Sicherheitstrennstreifen.



Beispiel Lemgo

Fahrgasse (3,5-4 m breit) mit Breitstrichmarkierung (1 m Strich, 1 m Lücke); punktuelle Gehwegnasen zur Unterbrechung des linearen Parkens am Fahrbahnrand

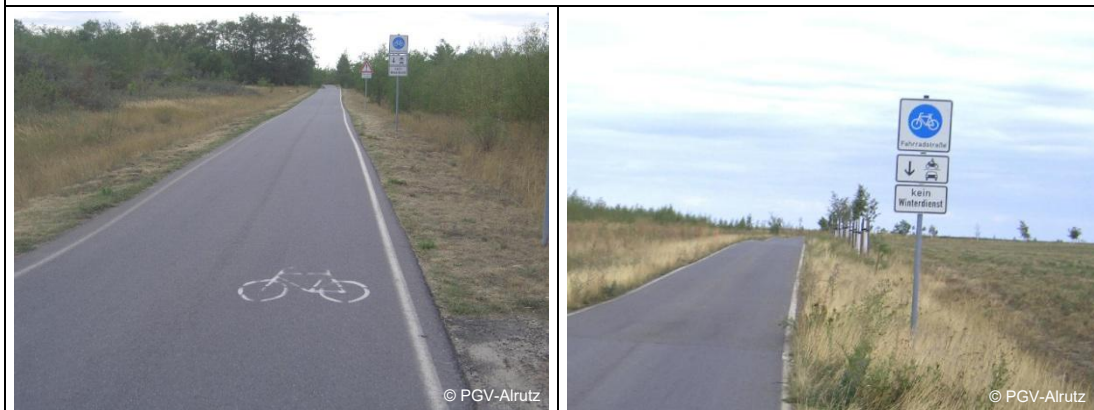


Beispiel Singen (Hohentwiel)

Farblich markierte Linien dienen als Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen. Bevorzugung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung mit Piktogrammen und Vz 301 StVO



Beispiel Burgdorf (links) und Mannheim (rechts)
Bevorrechtigung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung und Vz 301 StVO



Beispiel Lausitz (Brandenburg)
Fahrradstraße außerorts, z.T. mit Freigabe nur für landwirtschaftlichen Verkehr

Abb. 4-3: Beispiele für die Gestaltung von Fahrradstraßen

Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr. Dies wird umso mehr verstärkt, wenn die Eröffnung einer Fahrradstraße auch öffentlichkeitswirksam erfolgt.



Abb. 4-4: Beispiel für eine öffentlichkeitswirksame Eröffnung einer Fahrradstraße (Stadt Leer)

Mit der im Jahr 2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle besteht darüber hinaus die Möglichkeit, größere zusammenhängende Bereiche als „**Fahrradzone**“ mit entsprechenden Verkehrszeichen auszuweisen.

Bei der Einrichtung von Fahrradzonen gelten gemäß Beschlusslage zur VwV-StVO weitgehend die gleichen Voraussetzungen und Anforderungen wie für Tempo 30-Zonen. Es gilt rechts-vor-links, benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage sind nicht zulässig. Die Fahrradzone sollte eine überwiegend flächenhafte Bedeutung für den Radverkehr besitzen.

Hinweis zum Kfz-Parken

Bei der Berücksichtigung der in den letzten Jahren stetig breiter gebauten Fahrzeuge (Kfz), werden Parkstände mit 2 m Breite oft nicht mehr ausreichend angesehen. Dies wird u.a. auch in den derzeit in Überarbeitung befindlichen RAST im Entwurf thematisiert. Die im Entwurf vorliegende Handreichung von RAD.SH sieht dazu vor, dass Parkstände markiert oder baulich erstellt und mit einem 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen versehen werden sollten. Dabei sollte es so wenig Flächen für Kfz-Parken wie möglich geben.

4.1.2 Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht

Bei einer gemeinsamen und nicht benutzungspflichtigen Führung von Rad- und Fußverkehr im Seitenraum besteht gemäß aktueller VwV-StVO auch die Möglichkeit statt einer Ausweisung als Gehweg mit durch Zusatzschild „Radverkehr frei“ auch eine Regelung als „nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg“ anzuordnen.

Diese Möglichkeit besteht in einzelnen Bundesländern (u.a. Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen) bereits seit vielen Jahren und hat sich dort etabliert. Vorteil dieser Lösung ist, dass die formale Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr, wie bei einer Beschilderung als Gehweg/Radverkehr frei, entfällt.

Dazu ist in regelmäßigen Abständen eine Piktogramm-Kombination aus den Sinnbildern Fußgänger und Radfahrer mit einem getrennten Querstrich dazwischen (analog Zeichen 240 StVO) aufzubringen. Die Regelung ist auch für linke Radwege möglich. Die Piktogramme werden durch die Verkehrsbehörde angeordnet, einer Beschilderung bedarf es darüber hinaus nicht.



Abb. 4-5: Piktogramm für gemeinsamen Geh- und Radweg in Freiburg i. Br. (Baden-Württemberg)

4.2 Abgeleitete Standards zur Radverkehrsführung im Kreis Steinburg

Aus den aufgeführten Aussagen der bundes- und landesweiten Regelwerke und Richtlinien wurden für den Kreis Steinburg nachfolgende Standards zur Radverkehrsführung festgelegt.

- Eine Führung über hoch belastete und für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen erfordert im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung bzw. Separierung des Radverkehrs.
- Insbesondere straßenbegleitende oder selbstständige Radverkehrsanlagen sollen über ausreichende Breiten für ein Nebeneinanderfahren oder Überholen von Radfahrenden ohne Benachteiligung oder Gefährdung der zu Fuß Gehenden verfügen.
- Keine „Aussparung“ von Radverkehrsführungen in Problembereichen – im Sinne der Führungskontinuität.
- Verwendung eines gut befahrbaren Belags aller Verkehrsflächen für Radfahrende und stoßfreie Übergänge (z.B. stoßfreie Bordsteinabsenkungen, kein Aufeinandertreffen verschiedener Neigungen).
- Gewährleistung einer ständigen behinderungs- und gefährdungsfreien Benutzbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.).

Hinsichtlich der Verträglichkeit einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr wurden nachfolgende Grenzwerte abgestimmt:

Ortslage	V zul.	DTV
Innerorts	30 km/h	Bis 5.000 Kfz
	50 km/h	Bis 3.000 Kfz
Außerorts	≤ 70 km/h	Bis 2.000 Kfz

Tab. 4-1: Überblick zur Verträglichkeit von Mischverkehrsführung

Nachfolgende Breitenvorgaben möglicher Führungsformen des Radverkehrs sollen möglichst gewährleistet werden:

Anlagentyp innerorts	Breite		Breite des Sts zur Fahrbahn	Breite des Sts zu Längs- parkständen	Breite des Sts zu Schräg- /Senkrecht- parkständen
Fahrradstraße		≥ 3,00 m (bei < 1.500 Kfz/24h)			
		≥ 4,00 m (bei > 1.500 Kfz/24h)			
Schutzstreifen	einschließlich Markierung	≥ 1,50 m	-	≥ 0,75 m	≥ 1,10 m
		(≥ 4,50 m Restfahrbahnbreite)			
Radfahrstreifen	einschließlich Markierung	2,00 m (Neuanlage) 1,85 m (im Bestand)	-	≥ 0,75 m	≥ 1,10 m
Einrichtungsrادweg		2,00 m	≥ 0,75 m	≥ 0,75 m	≥ 1,10 m
beidseitiger Zweirichtungsrادweg	Zielstandard	2,50 m	≥ 0,75 m	≥ 0,75 m	≥ 1,10 m
	Mindestmaß im Bestand	2,00 m			
einseitiger Zweirichtungsrادweg	Zielstandard	3,00 m	≥ 0,75 m	≥ 0,75 m	≥ 1,10 m
	Mindestmaß im Bestand	2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	Einrichtungsverkehr				
	Zielstandard	≥ 2,50 m	≥ 0,75 m	≥ 0,75 m	≥ 1,10 m
	Mindestmaß im Bestand	≥ 2,00 m			
	Zweirichtungsverkehr				
	Zielstandard	≥ 3,00 m	≥ 0,75 m	≥ 0,75 m	≥ 1,10 m
	Mindestmaß im Bestand	≥ 2,50 m			
Gehweg, Radverkehr frei	Keine Neuanlage, Bestand nach Möglichkeit umwidmen in gem. Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht.		≥ 0,75 m	≥ 0,75 m	≥ 1,10 m

Tab. 4-2: Überblick Breitenmaße für Radverkehrsanlagen im Kreis Steinburg – innerorts

Anlagentyp außerorts	Breite		Breite des Sts zur Fahrbahn	Breite des Sts zu Längsparkständen	Breite des Sts zu Schräg-/Senkrecht-parkständen
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Zielstandard	≥ 2,50 m	≥ 1,75 m	-	-
	Mindestmaß im Bestand	≥ 2,00 m (bei wenig Rad- und FV ≥ 1,80 m)			
Selbstständige Wegeverbindung	Zielstandard	≥ 2,50 m	-	-	-
	Mindestmaß im Bestand	≥ 2,00 m (bei wenig Rad- und FV ≥ 1,80 m)			
Wirtschaftsweg als Multifunktionsweg	Zielstandard	3,50 m	-	-	-
	Mindestmaß im Bestand	3,00 m			
	Mindestmaß im Bestand (Spurwege)	Spurwege mit mindestens 2x1m Fahrbahnbreite			

Tab. 4-3: Überblick Breitenmaße für Radverkehrsanlagen im Kreis Steinburg – außerorts

Hinweis:

Bei der Bewertung der vorgefundenen Wegeinfrastruktur wurde für die zu bewertende Breite vorhandener baulicher Radverkehrsanlagen als akzeptierter Mindeststandard im Bestand eine Abweichung um ca. 10 % als „akzeptabel“ vereinbart.

4.3 Exemplarische Lösungsansätze

Im Maßnahmenkataster zur Wegeinfrastruktur sind für die Abschnitte des kreisweiten Radverkehrsnetzes Handlungsempfehlungen abgeleitet und in übersichtlichen Datenblättern aufgezeigt. Die Grundlage für das Maßnahmenkataster bilden neben den beschriebenen Rechtsrahmen und Regelwerken die abgestimmten Qualitätsstandards.

Zusätzlich zu den Datenblättern werden nachfolgend einzelne Themen, die im Kreis Steinburg für eine geeignete Radverkehrsführung relevant sind, näher erläutert.

4.3.1 Unzureichende Breiten von Radverkehrsanlagen

Ein vielfaches Problem der Radverkehrsinfrastruktur im Kreis Steinburg ist die (gemäß aktueller Regelwerke) häufig unzureichende Breite von Radverkehrsanlagen. Dies betrifft gemeinsame Geh- und Radwege an Außerortsstrecken, die größtenteils lediglich den Mindestvorgaben StVO (lichte Breite mind. 2,00 m) entsprechen, aber auch Radverkehrsanlagen an Innerortsstrecken, z.B. in Itzehoe (vgl. Abb. 4-6). Auch diese entsprechen zwar häufig noch den Vorgaben der StVO, sollten aber für eine konsequente Förderung und Sicherung des Radverkehrs ausgebaut werden.

Sofern die Belagsqualitäten und die Situation an Einmündungen keine Mängel aufweisen, wurden die Breitenvorgaben der StVO als Mindeststandards im Bestand bei gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie auch bei für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen, akzeptiert. Hier wurde lediglich ein langfristiger

Handlungsbedarf aufgezeigt, bei dem die Standards beispielsweise bei einer anstehenden Streckensanierung hergestellt werden könnten.



Abb. 4-6: Beispiele für zu schmale Radverkehrsanlagen.
Links: nicht Benutzungspflichtiger Einrichtungsradweg innerorts in Itzehoe,
Rechts: gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts bei Herzhorn,

Grundsätzlich wird empfohlen, auf die Freigabe untermaßiger Gehwege innerorts zu verzichten. Gehwege sind vor allem als Schutz- und Verkehrsraum für den Fußverkehr gedacht, die Freigabe für den Radverkehr sollte nur bei ausreichender Dimensionierung und bei geringen Rad- und Fußverkehrsstärken erfolgen. Alternativ können Markierungslösungen auf der Fahrbahn eine gute Lösung darstellen.

Bei zahlreichen vorhandenen Radverkehrsanlagen war der Belag von den Seiten durch Grünbewuchs überdeckt, so dass die (bei der Bestandsaufnahme gemessene) tatsächlich nutzbare Breite oft deutlich schmäler war als die ursprüngliche bauliche Breite. Bei Streckenabschnitten, bei denen vor Ort erkennbar war, dass die bauliche Breite durch Grünbewuchs eingeschränkt ist, wurde die Radwegpflege als kurzfristiger Handlungsbedarf abgeleitet.



Abb. 4-7: Beispiele für starken Grünbewuchs baulicher Radverkehrsanlagen im Zuge der L 137 in Landscheide (links) sowie im Zuge der L 123 (Hauptstraße) in Rade (rechts)

4.3.2 Markierungslösungen innerorts

Viele Straßen im Kreis Steinburg weisen nur schmale Fahrbahn- bzw. Straßenquerschnitte auf. Häufig sind die zu schmalen Gehwege für den Radverkehr auch im Zweirichtungsverkehr freigegeben, was grundsätzlich zu Konflikten und einer erhöhten Unfallgefahr (v.a. an Einmündungen) führt.

Aufgrund häufig zusätzlich nur geringen Ausbaupotenzials im Seitenraum können Markierungslösungen eine Möglichkeit für eine anforderungsgerechte Radverkehrsführung darstellen.

Zahlreiche Straßen im Kreis Steinburg verfügen (teilweise bei Berücksichtigung des Erhalts von Parkständen) über Fahrbahnbreiten unter 7,50 m. Gemäß den skizzierten Standards können hier keine beidseitigen Schutzstreifen in Regelbreite markiert werden. Die Neumarkierung von Schutzstreifen in Mindestbreite gemäß ERA 2010 wird generell nicht mehr empfohlen. Daher sollte sich anderer Markierungsoptionen bedient werden, um den Radverkehr als Fahrverkehr auf der Straße sichtbar zu machen. Dies kann z.B. durch die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Regelbreite (mind. 1,50 m) erfolgen, der bei längeren Strecken auch alternierend markiert werden kann. In Gegenrichtung können Radpiktogramme (Piktogrammreihe) markiert werden. Diese besitzen zwar keine verkehrsrechtliche Relevanz, können die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr aber verdeutlichen und somit ein größeres Bewusstsein für den auf der Straße stattfindenden Radverkehr schaffen.

Sollten im Bestand zusätzlich Parkstände existieren, die nicht aufgegeben werden können, ist stets zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen von mind. 0,75 m zu den Parkständen beim Einsatz des Schutzstreifens einzuplanen und auch zu markieren.

Bei sehr schmalen Straßen (< 6,0 m) können auch beidseitig Piktogramme markiert werden, sollte der Einsatz von Radverkehrsanlagen in Regelbreite zuzüglich der Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz nicht möglich sein.



Abb. 4-8: Beispiel für beidseitige Piktogrammketten (Poggenhagen)

4.3.3 Fehlende Radverkehrsanlagen an klassifizierten und kommunalen Straßen

Ein lückenloses Radverkehrsnetz ist eine wichtige Voraussetzung zur sicheren Radverkehrsführung. Vor allem auf vom Kfz-Verkehr stark befahrenen Straßen mangelt es an objektiver und subjektiver Sicherheit bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Insbesondere bei hohen Verkehrs- und Geschwindigkeitsbelastungen ist die Anlage straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nötig, um die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende zu gewährleisten.

Für außerörtliche Radverkehrsanlagen werden nachfolgende Einsatzgrenzen in Anlehnung an landesweite Vorgaben empfohlen:

- ≤ 70 km/h: Mischverkehr verträglich bis 2.000 Kfz/Tag
- ≤ 70 km/h: Radverkehrsanlage erforderlich ab 2.000 Kfz/Tag
- ≥ 100 km/h: Mischverkehr verträglich bis 1.000 Kfz/Tag
- ≥ 100 km/h: Radverkehrsanlage erforderlich ab 1.000 Kfz/Tag

Neben einer ersten Einschätzung hinsichtlich zulässiger Geschwindigkeiten und Kfz-Verkehrsaufkommen sind weitere Aspekte für die Einschätzung zum Bedarf einer Radverkehrsanlage relevant. Hier sei insbesondere die Fahrbahnbreite, die Einsehbarkeit der Strecke (Kurvenlage, Topografie) sowie die Nutzung beispielsweise durch Schulradverkehre zu nennen.

Zur direkten und attraktiven Anbindung der Ortsteile für den Alltagsradverkehr ist der Neubau anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen essentiell, insbesondere auch vor dem Hintergrund des Ziels einer Steigerung der Radnutzung.

Beispielhaft werden die L 122 (zwischen Fitzbek und Willenscharen) und die L 168 (zwischen Sommerland und Herzhorn) genannt. Hier wird der Radverkehr im Mischverkehr bei Tempo 100 und einer Verkehrsbelastung von ca. 1.100 Kfz/Tag geführt, zusätzlich gibt es in Teilabschnitten leichte Steigungen.



Abb. 4-9: Beispiel für eine fehlende Radverkehrsanlage trotz Erfordernis (links: L 122 bei Fitzbek, rechts L 168 Höhe Dückermühle)

Der Lösungsansatz „Neuanlage Radverkehrsanlage“ ist bei bestehenden Steigungen, ungünstigen Sichtbeziehungen sowie fehlenden Streckenalternativen zusätzlich zu empfehlen.

Als Übergangslösung oder bei Gründen, die gegen den Neubau einer Radverkehrsanlage sprechen, sollte die zulässige Kfz-Geschwindigkeit auf maximal 70 km/h reduziert werden. Bei schmaleren Fahrbahnen, die kein Überholen mit Sicherheitsabstand ermöglichen, auf maximal 50 km/h.

Zur abschließenden Einschätzung hinsichtlich der Erfordernis einer Radverkehrsanlage fehlen vielfach die benötigte Einschätzung zum Kfz- und Schwerverkehrsaufkommen. Hier wird empfohlen, die Verkehrsstärken zu erheben und die Notwendigkeit einer separaten Radverkehrsanlage anschließend abzuleiten. Die für diese Abschnitte empfohlene Maßnahme „DTV prüfen“ umfasst dabei den reinen Prüfauftrag zur Erfassung der Kfz-Verkehrsstärke.

4.3.4 Querungsbedarfe und sichere Übergänge

Eine Sicherung des Übergangs vom einseitigen Zweirichtungsradverkehr außerorts in die richtungstreue Führung innerorts ist gemäß StVO erforderlich und dient auch der besseren Akzeptanz der richtungstreuen Führung. Diese Situation liegt insbesondere i.d.R. an Ortseingängen vor. Neben baulichen Lösungen können Markierungslösungen oder auch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geeignete Maßnahmen darstellen. Welche Lösung zum Tragen kommt, hängt von den örtlichen Gegebenheiten wie Platz- und Sichtverhältnissen ab. Da Mittelinseln im Zusammenhang mit einer Fahrbahnverschwenkung neben der Sicherung des Radverkehrs auch eine spürbare geschwindigkeitssenkende Wirkung auf den Kfz-Verkehr ausüben, wird diese Form der Sicherung als Regellösung gesehen und eine entsprechende Einrichtung an den Ortseingängen im Kreis Steinburg grundsätzlich empfohlen.

Für ein zusätzliches Angebot für tendenziell unsichere Radfahrer*innen sollte eine Aufstellfläche im Seitenraum des Straßenraums sowie eine separate Aufstellfläche für den Radverkehr (mind. 2,50 m) bei der Mittelinsel berücksichtigt werden, um so ein sicheres Queren der Straße in zwei Schritten zu ermöglichen.



Abb. 4-10 Beispiele zur Gestaltung von Ortseingängen mit Überführung des Radverkehrs von richtungstreuer Führung innerorts in die einseitige Zweirichtungsführung im Seitenraum außerorts im Landkreis Wolfenbüttel (links) und im Raum Rosenheim (rechts).

4.3.5 Belagsqualitäten und Wegebreiten bei Wirtschaftswegen

Im kreisweiten Radverkehrsnetz sind in nicht unerheblichem Maße auch Wirtschaftswege enthalten. Land- und forstwirtschaftliche Wege haben generell eine wichtige Funktion innerhalb von Radverkehrsnetzen inne. Neben einer stets guten Belagsqualität ist auch eine ausreichende Breite der Wirtschaftswege für eine sichere und komfortable Nutzung durch den Radverkehr und die Kombination mit großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen von großer Bedeutung.

Eine ausreichende Wegebreite ist mit Blick auf die Entwicklung der modernen Landwirtschaft, in der immer größere und auch breitere Maschinen eingesetzt werden, entsprechend zu berücksichtigen. Konfliktfreie Begegnungen zwischen landwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr sind vielfach auf bestehenden Wegen kaum möglich.

Um dieser Problemlage im Kreis Steinburg zu begegnen, wird empfohlen, die Wirtschaftswege, die Bestandteile des Radverkehrsnetzes sind, hinsichtlich der Intensität und Belastung durch landwirtschaftliche Verkehre zu prüfen. Bei höherer Nutzungsintensität wird empfohlen, Begegnungsstellen einzurichten. Darüber hinaus kann auch eine entsprechende Öffentlichkeitskampagne zum Werben für mehr Rücksichtnahme zwischen landwirtschaftlichem und Radverkehr der Sache an dieser Stelle förderlich sein.



Abb. 4-11: Beispiele für Begegnungsstellen (links, Landkreis Leer) und zur Sensibilisierung für Rücksichtnahme auf Wirtschaftswegen (rechts, Weserradweg bei Bodenwerder)

4.3.6 Reinigung und Winterdienst

Für die ganzjährige Nutzung ist die Reinigung und der Winterdienst auf Radverkehrsanlagen entscheidend.

Bei winterlichen Räum- und Streuplänen ist darauf zu achten, dass die Nutzbarkeit insbesondere von Haupttrouten für den Radverkehr die Zeiten der morgendlichen Schulwege einbezieht und das Wiederaufrieren von angeschmolzenem Schnee verhindert wird. Geräumter und abgelagerter Schnee darf zudem die nutzbare Breite der Radverkehrsanlagen nicht wesentlich einengen.

Es sind geeignete umweltschonende und sichere Streumittel zu verwenden.

In der Zeit des Laubfalls sind wichtige Verbindungen für den Radverkehr an besonders anfälligen Streckenabschnitten häufig zu säubern oder zumindest auf die Notwendigkeit von Säuberungen zu kontrollieren. Dies betrifft im Wesentlichen die Abschnitte mit Bäumen im Straßenquerschnitt, an denen der Radverkehr nicht gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird.

4.4 Gesamtüberblick Handlungsbedarf Weeginfrastruktur

Ausgehend von den im Rahmen der Mängelanalyse ermittelten Defiziten im Radverkehrsnetz¹⁰ erfolgte die Ableitung der Maßnahmenkonzeption zur Ertüchtigung der Weeginfrastruktur. Dabei wurde das nach heutigem Kenntnisstand bewährte Entwurfsrepertoire für den Radverkehr auch in Hinblick auf vergleichsweise schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahmen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit eingesetzt.

Für die Ertüchtigung der im **Bestand erfassten Abschnitte** des Radverkehrsnetzes (ca. 631 km¹¹) wurde auf insgesamt 734 Streckenabschnitten und punktuellen Bereichen ein Handlungsbedarf festgestellt. Auf ca. 95 Abschnitten wurde kein oder nur langfristiger Handlungsbedarf festgestellt und auf drei Abschnitten befinden sich bereits Maßnahmen in Planung.

Alle Streckenabschnitte sind im Einzelnen in einem Maßnahmenkataster aufgeführt. Dieses enthält für die im Bestand erfassten Abschnitte sowie die Abschnitte an klassifizierten Straßen ohne Radverkehrsanlage eine kurze Beschreibung des Bestandes (u.a. Art der Radverkehrsführung und nutzbare Breite) bzw. der örtlichen Problemsituation (inkl. Foto) sowie den empfohlenen Lösungsansatz entsprechend dem Konkretisierungsgrad eines übergeordneten Planungskonzeptes und einen Hinweis zur Priorisierung der Maßnahmen.

¹⁰ Hinweis: Gilt nur für die Abschnitte, für die eine Bestandserfassung durchgeführt wurde

¹¹ In Abstimmung mit dem Kreis wurden ausgewählte Netzbestandteile (ca. 445 km) im Bestand erfasst und für weitere ca. 186 km die Notwendigkeit einer Radverkehrs-anlage bei aktueller Mischverkehrsführung geprüft (siehe auch Anhang, Kap. 7.4).

IzI-027		K 53 Charlottenburger Weg	
			
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2025) - TopPlusOpen			
Allgemein		Bestand	
Amt	Amt Itzehoe-Land	Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg, Westseite
Gemeinde	Hohenaspe	Zusatz	Benutzungspflichtig, Zweirichtungsführung
Strecke von	Ortseingang Hohenaspe Süd	Breite RVA	1,80 m
Strecke bis	Ende RVA	Belag – Zustand	Deckschicht aus Asphalt - Guter Zustand
Länge	500 m	zul. Geschw.	100 km/h
Baulastträger	Kreis	Verkehrsstärken	—
Ortslage	außerorts		
Hinweise aus Beteiligung	—		
Bemerkung	—		
Problemstellung	Radverkehrsanlage zu schmal – Mindeststandard erfüllt. Wichtige Schulverbindung.		
Planung			
Maßnahme	Ausbau gemäß Standards notwendig.		
Priorität	Priorität 1	Kostenschätzung	138.000 €

Abb. 4-12: Beispiel für Aufbau der Datenblätter des Maßnahmenkatasters

Für die restlichen Abschnitte des kreisweiten Radverkehrsnetzes wurden ebenfalls Datenblätter (insgesamt 159 Abschnitte) angelegt. Diese Abschnitte sind lediglich an den Ämtergrenzen getrennt und enthalten die Hinweise aus der Beteiligung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes.

Prioritäten

Insgesamt ist die Maßnahmenkonzeption auf einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen ausgelegt. Dies ergibt sich außer aus Kostenaspekten auch daraus, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben zu realisieren sind. Aber auch kurzfristige Maßnahmen können bereits zügig umgesetzt werden. Darunter fallen bspw. Maßnahmen zur Unterhaltung (Entfernen von Bewuchs), die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten oder punktuelle Belagsausbesserungen. Zur Realisierung eines gut nutzbaren Radverkehrsnetzes bedarf es deshalb einer

Umsetzungsstrategie, die dazu beiträgt, durch Fertigstellung einzelner, sinnvoll gewählter Netzabschnitte zügig vorzeigbare Erfolge einer gezielten Radverkehrsförderung zu erreichen und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit eine zunehmend stärkere Radnutzung zu fördern.

Zur Einschätzung der **Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen bezüglich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort** wurden den einzelnen Lösungsansätzen jeweils Prioritäten zugeordnet. Diese Einschätzung ist unabhängig von weiteren Randbedingungen zu sehen (z.B. übergeordnete Planungen, finanzielle und personelle Ressourcen, Planungsvorlauf).

- Eine **hohe Priorität (Prioritätsstufe 1)** wurde vergeben, wenn die Umsetzung der Maßnahme für die Beseitigung von Verkehrssicherheitsdefiziten erforderlich ist oder zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit (z.B. Radwegbreiten unterhalb der Mindestabmessungen oder fehlende Radverkehrsanlage trotz Erfordernis) notwendig ist.
- Eine **mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2)** wird vorgesehen, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, z.B. Optimierung des Fahrbahnbelages für den Radverkehr oder die Anlage von Mittelinseln als Querungshilfen.
- Davon unabhängig werden schnell durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken (z.B. Beseitigung punktueller Hindernisse) als „**Kleinstmaßnahme**“ (**Prioritätsstufe K**) eingestuft.

Maßnahmen, für die zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits Planungen vorlagen, erhalten die Priorität „**In Planung**“.

Prioritätsstufe 1 Zur Funktionsfähigkeit bzw. Verkehrssicherheit einer Route nötig	Prioritätsstufe 2 Anzustrebende Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards	Prioritätsstufe K Spürbare Angebotsverbesserungen durch schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen
		
L 118 Wischreihe (westlich Kiebitzreihe) Fehlende Radverkehrsanlage DTV ca. 1.400 Kfz/Tag	L 327 An der Bundesstraße (süd-westlich Gribbohm). Gem. Geh- und Radweg (1,70m breit) Belagsqualität eingeschränkt	L 122 Brokstedt, Knotenpunkt Am Schützenpark Furtmarkierung verblasst

Abb. 4-13: Prioritäten zur Umsetzung im Netz

Unabhängig von der vorliegenden Einstufung der Prioritäten nach der Bedeutung für den Radverkehr sind auch zeitliche Prioritäten in Hinblick auf die zeitlichen Umsetzungsmöglichkeiten, die sich aus anderen planerischen Zusammenhängen heraus ergeben, zu berücksichtigen. Denn im Planungsprozess spielen oft auch andere Rahmenbedingungen eine Rolle, wie z.B.

- Verlauf des Abstimmungsprozesses,
- planungsrechtliche Erfordernisse,
- Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben,
- Sicherstellung der Finanzierung.

Im nachfolgenden Übersichtsplan sind die Bereiche im Radverkehrsnetz markiert, für die eine Bewertung hinsichtlich des Handlungsbedarfes erfolgt ist, unterteilt in Bereiche mit und ohne festgestelltem Handlungsbedarf. Bei Abschnitten mit Handlungsbedarf sind die definierten Prioritäten (nach verkehrssicherheits-technischen Aspekten) dargestellt.

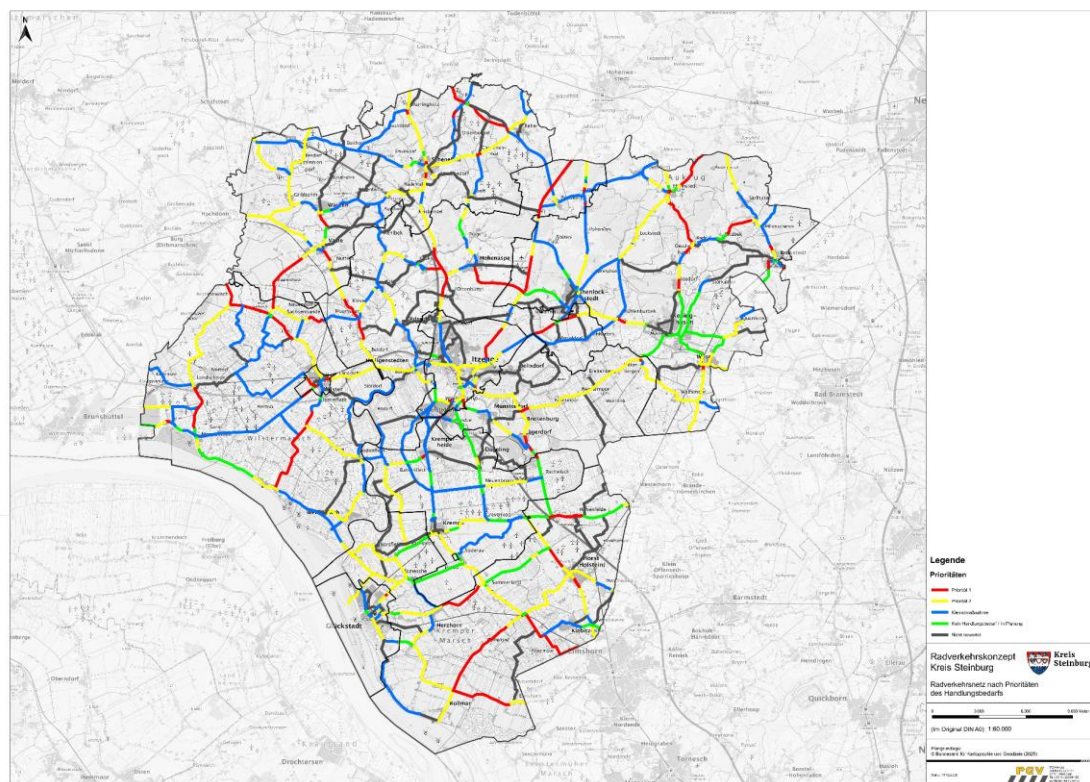


Abb. 4-14: Übersichtsplan Handlungsbedarf (siehe auch Anhang, Kap. 7.8.5)

Kostenschätzung

Auf Grundlage pauschaler Kostenansätze wurde eine überschlägige Kostenschätzung für die anforderungsgerechte Herrichtung der Radinfrastruktur im Radverkehrsnetz vorgenommen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele Kosten beeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen noch nicht näher bestimmen lassen (u.a. Grunderwerb,

Planungskosten, Daueraufgaben). Auch können sich im Rahmen der z. T. noch erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben. Zusätzlich wurden Maßnahmen vor einem langfristigen anzusehenden Umsetzungshorizont in der Kostenschätzung nicht berücksichtigt.

Die zugrunde gelegten Kostenansätze beruhen auf Erfahrungswerten der Gutachter. Dabei wurden die einzelnen vorgeschlagenen Lösungsansätze jeweils danach bewertet, ob voraussichtlich sehr geringer, geringer, mittlerer, hoher oder sehr hoher Realisierungsaufwand notwendig sein wird. Unterschieden wurden der Handlungsbedarf an Streckenabschnitten, der unter Berücksichtigung des Längenbezugs errechnet wurde, und der Handlungsbedarf an Knotenpunkten bzw. bei punktuellen Maßnahmen. Der Kostenansatz für punktuelle Maßnahmen mit sehr geringem Aufwand wurde auf volle 500 € aufgerundet.

Die verwendeten Kostenansätze sind im Anhang (Kap. 7.5) aufgezeigt. Für die Ertüchtigung der im Bestand erfassten bzw. bewerteten Abschnitte (ca. 631 km) wurden zur Umsetzung der abgeleiteten Maßnahmen Gesamtkosten von insgesamt rund 85 Millionen € ermittelt (inkl. einer Pauschale 10 % als „Puffer für Unvorhergesehenes“).

Bei der überschlägigen Kostenschätzung nicht berücksichtigt wurden:

- ggf. nötige Maßnahmen für Abschnitte, die nicht im Bestand erfasst und nicht hinsichtlich Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage bewertet wurden
- langfristige Bedarfe, etwa für den Ausbau zu schmaler Radverkehrsanlagen, deren Breite aber noch innerhalb der Toleranz von 10 % liegt
- Grunderwerb und Planungskosten
- Entfernen von Bewuchs zum Wiederherstellen der baulichen Breite von Radverkehrsanlagen.
- Alternativvorschläge, optionale Maßnahmenvorschläge (z.B. für nach Prüfung DTV), perspektivische oder langfristige Empfehlungen.
- Maßnahmen, die als Daueraufgabe eingeschätzt werden (Straßenreinigung, Winterdienst, Laubreinigung etc.).

Die so überschlägig abgeschätzten Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen im Zuge der im Bestand erfassten bzw. bewerteten Abschnitte teilen sich auf die Dringlichkeitsstufen auf:

Priorität der Maßnahmen	Netzlänge	Überschlägige Kosten	% der Kosten
Kein Handlungsbedarf	58,2 km	0 €	0 %
Kleinstmaßnahmen	234,9 km	ca. 5,5 Mio. €	6,4 %
Maßnahmen der Prioritätsstufe 1	97,4 km	ca. 20 Mio. €	23,6 %
Maßnahmen der Prioritätsstufe 2	237,1 km	ca. 60 Mio. €	70,0 %
Maßnahmen in Planung	3,9 km	0 €	0%
Gesamtkosten	631,5 km	ca. 85 Mio. €	100,00%

Tab. 4-4 Überschlägige Kosten nach Prioritäten

Die geschätzten Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen im Zuge der im Bestand erfassten bzw. bewerteten Abschnitte verteilen sich auf die Straßenbaulastträger wie folgt:

Baulastträger	Kleinstmaßnahmen	Prioritätsstufe 1	Prioritätsstufe 2	Überschlägige Kosten
Bund	ca. 65.000 €	ca. 3,4 Mio. €	ca. 18,5 Mio. €	ca. 22 Mio. €
Land	ca. 1,2 Mio. €	ca. 12,5 Mio. €	ca. 31,7 Mio. €	ca. 45,4 Mio. €
Kreis	ca. 3,9 Mio. €	ca. 4,2 Mio. €	ca. 8,8 Mio. €	ca. 16,9 Mio. €
Kommunen	ca. 310.000 €	0 €	ca. 350.000 €	ca. 660.000 €
Gesamtkosten	ca. 5,5 Mio. €	ca. 20,1 Mio. €	ca. 59,4 Mio. €	ca. 85 Mio. €

Tab. 4-5 Überschlägige Kosten nach Baulastträger

In den überschlägig ermittelten Kosten in Höhe von ca. 85 Mio. Euro sind enthalten:

- ca. 211 km Wegeausbau bestehender Radverkehrsanlagen
- ca. 8 km Neubau von Radverkehrsanlagen
(zzgl. Aufwand für Einzelfallprüfung hinsichtlich Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen weiteren 69 km)
- 112 Querungshilfen oder Einfädelungen von Radwegen
- Überprüfung der Verkehrsbelastung (Kfz- und Radverkehr) als Grundlage für die weitere Planung von Radverkehrsanlagen an 226 Abschnitten
- Weitere Kleinstmaßnahmen, z.B. (punktuelle) Belagsausbesserung, Beschilderung oder Markierungsarbeiten auf insgesamt 45 Abschnitten

Zur Umsetzung der Maßnahmen können in Einzelfällen und abhängig vom Gesamtumfang der Maßnahme auch Bundes- bzw. Landesfördermittel beantragt werden.

Insgesamt sollte bei größeren Vorhaben für den Radverkehr angestrebt werden, diese im Kontext mit anderen Maßnahmen (z.B. Kanalisation, etc.) durchzuführen. Im umgekehrten Sinne gilt entsprechend, dass bei jeder Maßnahme im Straßenraum vorab geprüft werden sollte, ob in dem Zusammenhang Verbesserungen für den Radverkehr ergriffen werden können.

Für die Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes ist die Bereitstellung ausreichender personeller Ressourcen unerlässlich. Wichtig ist zudem, dass der Austausch der Planungsträger und aller an der Umsetzung Beteiligten gegeben ist.

5 Weitere Handlungsfelder

In der „Radstrategie Schleswig-Holstein 2030“ werden insgesamt sieben Handlungsfelder als strukturelle Grundlage der Radverkehrsförderung im Land benannt:

- Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption
- Handlungsfeld 2: Infrastruktur
- Handlungsfeld 3: Radtourismus
- Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten
- Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit
- Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation
- Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

Im Radverkehrskonzept für den Kreis Steinburg werden neben dem bereits betrachteten Thema Weeginfrastruktur nachfolgend noch anforderungsgerechte Angebote zum Fahrradparken sowie attraktive Serviceangebote mitbetrachtet. In einem weiteren „Exkurs“ werden grundlegende Aspekte des touristischen Radverkehrs dargestellt.

5.1 Fahrradparken

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellanlagen an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Mit Blick auf zunehmend hochwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen noch höheren Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch in Bezug auf Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung. Bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten wird von vielen Radfahrenden häufig ein nur weniger hochwertiges „Zweitrad“ genutzt, welchen es aber oft an ausreichend sicherheitstechnischer Ausstattung mangelt.

Den in Kapitel 7.6 beschriebenen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen entspricht der Anlagentyp Rahmenhalter am besten. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d.h. zwei Räder pro Bügel), müssen die einzelnen Bügel in einem Abstand von 1,50 m (mind. 1,20 m) aufgestellt werden. An Standorten, wo mit zahlreichen abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelholm zum Einsatz kommen. Zudem eignen sich verkürzte Rahmenhalter für Sonderräder, wie Lastenräder oder Räder mit Anhänger.



Abb. 5-1 Rahmenhalter mit Doppelholm (Familienzentrum Brokstedt, oben links), verkürzte Rahmenhalter (oben rechts), überdachte Vorderradrahmenhalter (unten links) und Sammelschließanlage (Bahnhof Brokstedt, unten rechts)

Fahrradabstellanlagen im Kreis Steinburg sollten generell über anforderungsgerechte Rahmenhalter verfügen, die nicht anforderungsgerechten Vorderradklammern sollten sukzessive ausgetauscht werden. Bei allen Anlagen sind dabei die Grundanforderungen zum Fahrradparken, u.a. Diebstahlsicherheit, Witterungsschutz, Standsicherheit oder soziale Sicherheit (vgl. Kap. 7.6) zu berücksichtigen.

Zur Verknüpfung von Rad und ÖV sollten die vorhandenen Anlagen an Bus- und Bahnhaltestellen regelmäßig geprüft und hinsichtlich weiterer Bedarfe an Qualität und Quantität aktualisiert werden. Dabei sind auch Ergänzungen um gesicherte Anlagen und Serviceangebote (z.B. Reparatursäulen) zu berücksichtigen.

Die Anlagen sollten möglichst nahe an den Haltestellen bzw. Gleisen auf festem Untergrund installiert sein.

Alle Bushaltestellen im Kreis sollten hinsichtlich der Ausstattung mit Abstellanlagen geprüft und flächendeckend mind. ein Mindestangebot (z.B. 2 Bügel auf festem Untergrund) angeboten werden. Vor allem stark frequentierte Haltestellen oder Haltestellen mit Umsteigefunktion sollten über ein ausreichendes Angebot anforderungsgerechter Anlagen verfügen.

An den Pendlerparkplätzen zur A 23 sollten anforderungsgerechte Fahrradparkangebote ergänzt werden.

Fahrradabstellanlagen an weiteren Zielen mit kreisrelevanter Bedeutung für den Alltags- und Freizeitradverkehr wie Schulen, Dorfgemeinschaftshäuser, Sportplätze / -hallen, Freibäder und weitere Freizeitanlagen wurden in der Bestandsaufnahme und -bewertung nicht berücksichtigt. Dennoch ist eine ausreichende Anzahl an Anlehnbügeln (mit Querverstrebung) an diesen Standorten zu empfehlen.

Weitere Hinweise zum Fahrradparken sowie auch Orientierungswerte für den Bedarf an Fahrradabstellplätzen können den Hinweisen zum Fahrradparken (2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entnommen werden.

5.2 Serviceangebote

Im Rahmen einer Radverkehrsförderung als System sind Service und Dienstleistungen wichtige Bausteine und können einen guten Beitrag zur Fahrradfreundlichkeit einer Kommune leisten. Die Angebotspalette möglicher Bausteine ist vielfältig und wird stark durch das Engagement, die Kreativität und Möglichkeiten der potenziell Beteiligten geprägt.

Darüber hinaus sollte das Thema Radverkehr dauerhaft in der Öffentlichkeit präsent gehalten werden. Öffentlichkeitsarbeit umfasst dabei die Komponenten:

- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades,
- Motivation für die Nutzung des Fahrrades.

Zum Handlungsfeld Serviceleistungen zählen alle Angebote, die das Radfahren komfortabler machen und die Antrittshemmnisse einer Fahrradfahrt verringern. Dies können beispielsweise Gepäckaufbewahrungsboxen an wichtigen Punkten sein, die vor allem in den Ortsmitten und für Radtouristen sehr attraktiv sind. Auch sehr beliebt bei Radfahrenden sind selbst zu bedienende Serviceangebote wie z.B. Schlauch-O-Maten, Luftpumpen oder Reparaturstationen, die auch außerhalb von Ladenöffnungszeiten zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, eher den Nutzen (z.B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) eines korrekten Verhaltens anzusprechen, als nur ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren.

Empfehlungen für den Kreis Steinburg

Einige Serviceleistungen werden über die Radkoordinierung im Kreis bereits angeboten bzw. thematisiert. Diese sollten weiter etabliert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.



Abb. 5-1: Überblick Schwerpunkthemen Radkoordination (© Kreis Steinburg, Stand 20.03.2023)

Die bereits zahlreich im Kreisgebiet etablierten Self-Service-Stationen sind positiv zu bewerten. Um eine verlässliche Nutzung zu gewährleisten sollten sie vor Vandalismus geschützt oder bei Defekten zügig repariert werden. Grundsätzlich wäre eine Ausweitung des Angebotes, z.B. an Schulen, zu empfehlen.

Neben den Reparatursäulen könnten an ausgewählten Standorten (z.B. Ortsmitten, Bahnhöfen) auch Automaten mit Ersatzteilen (z.B. Schläuche, Ventile) ergänzt werden. Hier bieten sich ggf. auch Kooperationen mit örtlichen Fahrradhändlern an.

Nachfolgend werden weitere ausgewählte und für den Kreis Steinburg empfohlene Instrumente hinsichtlich Service und Öffentlichkeitsarbeit beispielhaft aufgezeigt, die zum Teil bereits vorhanden bzw. durchgeführt werden und verstetigt werden sollten:

- Öffentlichkeitswirksame öffentliche Veranstaltung zur Vorstellung des Radverkehrskonzeptes.
- Übersichtlicher Internetauftritt zum Radverkehr und Bereitstellung aktueller Informationen.
Auf der bereits bestehenden Website „radfahren-steinburg.de“ sind u.a. Informationen rund um die Themen Radfahren zur Schule, zur Arbeit, zur Bahn oder in der Freizeit zu finden.
Darüber hinaus werden das Klinikum Itzehoe, die Sparkasse Westholstein sowie die Itzehoer Versicherungen als Fahrradfreundliche Unternehmen präsentiert. Darüber hinaus klärt die Broschüre des IQSH (Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen Schleswig-Holstein) darüber auf warum es für Kinder und Jugendliche förderlich ist selbstständig Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen.
- Erstellung von Flyern zu folgenden Themen:
 - Führungsformen des Radverkehrs,
 - zur Aufklärung der rechtlichen Grundlagen und Verkehrssicherheitsaspekten (z.B. StVO-Änderungen, Linksfahren, Radwegebenutzungspflicht, Radwegparken).
 - zu neu umgesetzten bzw. geplanten Maßnahmen

- Mögliche Ergänzung(en)

Hier kann ggf. auf Materialien vom ADFC oder der Rad SH zurückgegriffen werden.

- Eine regelmäßige Berichterstattung über radverkehrsrelevante Themen in der örtlichen Presse.
- Weiterhin regelmäßige Teilnahme am Stadtradeln.
- Auslobung eigener Wettbewerbe (z.B. mein schönstes Fahrradbild/ Fahrraderlebnis)
- Einführung der Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“ oder „Rücksicht hat Vorfahrt“, die in unterschiedlichen Regionen Deutschlands bereits durch verschiedene Akteure initiiert wurden und Anwendung finden.
- Aufstellen von Beschilderungen, die an den erforderlichen Abstand von 1,50 m zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrenden erinnern.

Insgesamt sollte jeweils die Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund stehen. Dies kann u.a. auch durch das „Belohnen“ eines positiven Verhaltens unterstützt werden. Hierfür bieten sich beispielsweise Aktionen in den Ortszentren an, bei der Radfahrende, die sich rücksichtsvoll verhalten, mit kleinen „Dankeschöns“ (Schokoherzen mit Aufdruck, Bonbons, etc.) belohnt werden.

5.3 Exkurs: Freizeitradnetz und Touristische Themenradrouten

Nachfolgende Aspekte ergänzen die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes, das überwiegend den Alltagsradverkehr thematisiert, um die Situation zum touristischen Radverkehr im Kreis.

Bestand

Das ausgeschilderte Freizeitradnetz des Kreises Steinburg basiert weitgehend auf den Ergebnissen sogenannter amtsweiter „Dorfentwicklungspläne“, die aus den Jahren 1999-2008 stammen. Diese sind seinerzeit koordiniert worden, so dass ein in sich schlüssiges Kreisnetz entstanden ist. Das Netz beinhaltet 33 regionale Themenrouten zwischen 18 und 46 km Länge und zusätzliche Verbindungsstrecken, so dass man auch ohne Nutzung der Themenrouten die Orte erreicht. Insgesamt beträgt die Netzlänge 817 km, wovon zahlreiche Abschnitte ebenfalls im neuen Alltagsradverkehrsnetz enthalten sind.

Diese Routen sind auf Einheimische und Tagesgäste ausgerichtet und werden über Holstein Tourismus vermarktet. Das Freizeitradnetz ist ein Angebot für die Einheimischen zum Radfahren und Erkunden des Kreises in der Freizeit. Die touristischen Themenradrouten sind darüber hinaus ein Angebot für Tages- oder Wochenendgäste v.a. aus Hamburg und Umgebung. Das Freizeitradnetz und die

touristischen Themenradrouten sind durchgehend mit grünweißen Wegweisern, die der damaligen Landesrichtlinie für Fahrradwegweisung entsprachen, ausgeschildert. Durch diese Beschilderung sind die Strecken und Wegelängen zwischen Orten im Kreis flächendeckend bekannt und es wird für das Radfahren geworben.

Im Zuge eines Kreisprojektes ist 2022 eine Optimierung der Beschilderung durchgeführt worden, die durch eine jährliche Wartung in einem guten Zustand ist. Das bestehende Netz ist seitdem weitgehend konstant geblieben

Das Netz sowie die Schilderstandorte mit sämtlichen Angaben zur Beschilderung (u.a. auch die Kennzeichnung der Radfernwege und der Themenrouten) werden seit 2022 in einem digitalen Onlinekataster verwaltet. Darin werden die Ergebnisse der Wartungen fortlaufend dokumentiert und kleinere Änderungserfordernisse umgesetzt. Neben der Kreisverwaltung haben alle Amtsverwaltungen und amtsfreien Städte Leserechte erhalten, um die Inhalte z. B. für eigene Zwecke bei Baustellen / Planungen nutzen zu können.

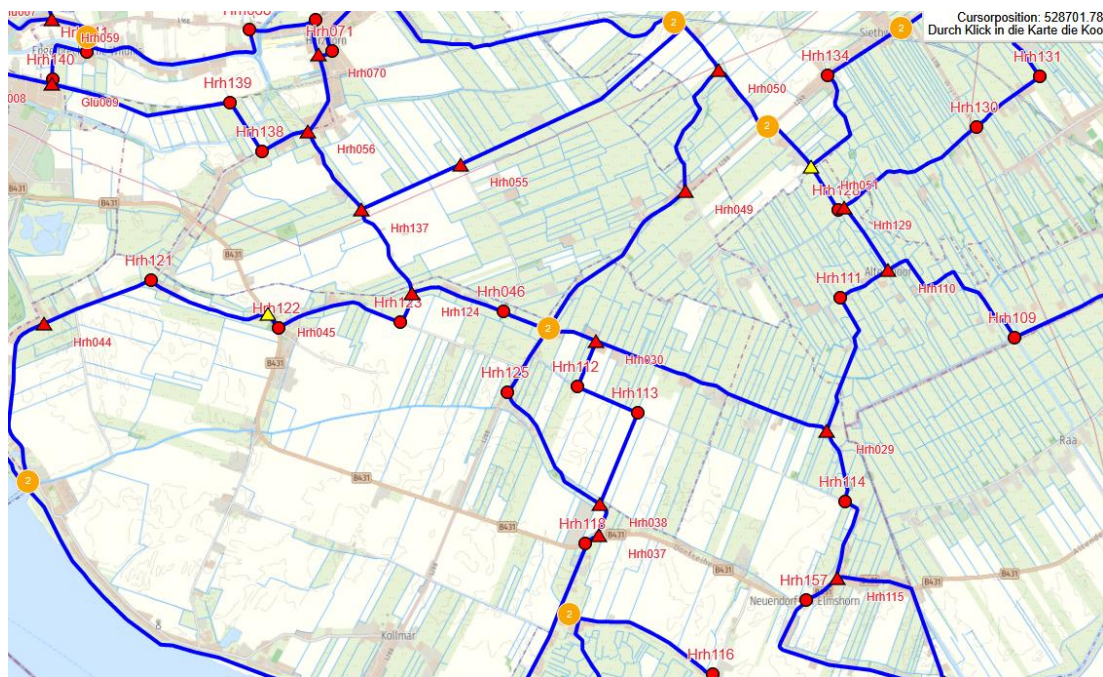


Abb. 5-2: Ausschnitt aus dem online-Schilderkataster (Büro Lebensraum Zukunft UG).

Die vom Land Schleswig-Holstein zur Verfügung gestellten Befahrungsergebnisse der fünf Radfernwege im Kreis Steinburg wurden systematisch ausgewertet und durch die Radkoordinierung in Bearbeitung genommen. In Kooperation mit den Ämtern, Kommunen und Städten wurden bereits die Mehrzahl der festgestellten Mängel beseitigt oder deren Beseitigung angeschoben. Auch bei der Rastplatzinfrastruktur konnten in den letzten 3 Jahren fast alle „Lücken“ beseitigt werden, so dass dieses Qualitätserfordernis des ADFC und des Landes, ca. alle 10-12 km einen Rastplatz an allen Radfernwegen im Kreisgebiet vorzuhalten, bis auf einen Abschnitt am NOK erfüllt ist.

Aus der Kommunenbefragung sind folgende wesentliche Aussagen zu den freizeitorientierten bzw. touristischen Routen zu nennen: Die Aufwertung sowie der Ausbau von freizeitorientierten Routen steht im Vordergrund, um den Freizeit- und Tourismusverkehr zu fördern. Außerdem wird das Wachstumspotenzial im Radverkehr sowohl im Alltagsradverkehr als auch im Radtourismus von den meisten Kommunen als hoch bis sehr hoch eingeschätzt.

Entwicklungen auf Landes- und Bundesebene

In den Jahren 2024 und 2025 haben sich für den touristischen Radverkehr landesweit bedeutende Entwicklungen ergeben. Das betrifft sowohl neue Fachvorgaben als auch bereits umgesetzte oder angestoßene Projekte des Landes und anderer Kreise. Von diesen neuen Entwicklungen ist auch der Kreis Steinburg betroffen.

Das Land möchte zukünftig das Touristische Radnetz Schleswig-Holstein entwickeln und vermarkten. Dazu gehören die 13 Radfernwege, die um Themenrouten mit besonderen Qualitätsanforderungen ergänzt werden sollen. Zu den Qualitätsanforderungen gehören u.a. gute Wegequalitäten, ausreichende Breiten, gute Begleitinfrastrukturen, starke in der Landschaft wahrnehmbare Themen sowie die im „Erlass zur Radverkehrswegweisung“ festgelegten (größeren) Schildermaße.

Mit dem Touristischen Radnetz Schleswig-Holstein zielt man auf Touristen, die einen Radfernweg nutzen möchten und/oder sich eine individuelle Radroute aus Radfernwegen und Themenrouten zusammenstellen. So können die Gäste z.B. einen Radfernweg in Gänze oder in Teilen befahren und dabei von einem festen Standort aus auch mehreren Themenrouten abfahren.

Die Kreise sind vom Land aufgerufen, für das Touristische Radnetz Schleswig-Holstein Themenrouten zuzuliefern. Je nach Kreisgröße wird eine Zahl von ca. 8-12 solcher Routen vorgeschlagen. Aufgrund der Zunahme von E-Bikes werden Längen zwischen 25 und 80 km empfohlen. Wer zukünftig nicht über diese Qualitätsthemenrouten verfügt, wird nur „ausgedünnter Bestandteil“ des Landesradnetzes mit den im eigenen Gebiet verlaufenden Radfernwegen sein, was einen Wettbewerbsnachteil darstellt.

Auf Bundesebene werden über das FGSV-Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (veröffentlicht Ende 2024) u.a. größere Radwegeschilder empfohlen. Das Land hat auf die bundesweiten Entwicklungen reagiert und seinen Erlass zur "Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein" schon 2023 angepasst sowie das Handbuch zur „Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein“ 2025 neu aufgelegt.

Empfehlungen:

Für das weitere Vorgehen in Bezug auf das Freizeitradnetz des Kreises und die touristischen Themenradrouten werden folgende Arbeitsschritte empfohlen:

Netz:

- Überprüfung des bestehenden Freizeitradnetzes; ggf. Anpassung
- Entwicklung von hochwertigen Themenrouten für das Touristische Radnetz Schleswig-Holstein:
 - Dabei ist zu prüfen, ob sich bestehende Routen dafür eignen und/oder neue Themenrouten entwickelt werden müssen; Grundlage dafür ist das Anforderungsprofil des Landes
 - Ziel ist auch, dass die hochwertigen Themenrouten die (ebenfalls hochwertigen) Radfernwege anbinden bzw. verbinden, so dass diese zusammen ein Netz ergeben, das Bestandteil des „Touristischen Radnetzes Schleswig-Holstein“ wird. Dazu sollte auch eine Abstimmung mit dem Land und den Nachbarkreisen erfolgen.
- Prüfung, ob darüber hinaus weitere regionale Themenradrouten von touristischer Seite gewünscht sind
- Prüfung, inwieweit das Radverkehrskonzept neue Aspekte für die Gestaltung des Freizeitradnetzes liefert

Beschilderung:

- Umstellung der Beschilderung auf die größeren Schildermaße gemäß Landeserlass zur Radverkehrswegweisung

6 Zusammenfassung und Umsetzungsstrategie

Das nun vorliegende Radverkehrskonzept für den Kreis Steinburg ist unter intensiver Mitwirkung der Kreisverwaltung und Radkoordination im Kreis sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden und weiterer relevanter Akteure zum Radverkehr im Kreis Steinburg erarbeitet worden. Aufgrund dieser umfassenden Begleitung und Beteiligung ist das Radverkehrskonzept neben den landesweiten Konzepten und Vorgaben als belastbare Grundlage für die zukunftsorientierte Radverkehrsförderung im Kreis Steinburg zu sehen.

Hinsichtlich des zeitlichen Horizonts der Umsetzung ist von ca. 10 Jahren auszugehen. Nicht alle Maßnahmen werden bis dahin umgesetzt sein können, aber durch zu erwartende veränderte Rahmenbedingungen – sowohl auf Kreisebene als auch durch Veränderungen im Bereich der Rechts- und Regelwerke sollte dann eine Aktualisierung erfolgen.

Nicht für alle Netzbestandteile wurden Bestand und Handlungsbedarfe erhoben. Hier gilt es sukzessive die entwickelte Datenbank (GIS Projekt) zu vervollständigen und dabei ggf. auch auf die Bestandsdaten der Kommunen zurückzugreifen. Im Ergebnis sollte eine Datenbank vorliegen, die alle Abschnitte des kreisweiten Radverkehrsnetzes beinhaltet und jeweils Bestand und Handlungsbedarfe aufzeigt. Die Datenbank sollte möglichst mit dem neuen Radverkehrsinformationssystem des Landes (RIS.SH) kombiniert bzw. verknüpft sein und allen Akteuren im Kreis bekannt sein.

Für den Netzausbau (Umsetzung Maßnahmen) ist es zielführend, die Ertüchtigung der Verbindungen im Zuge von Kreisstraßen in eigener Zuständigkeit anzugehen. Parallel dazu sollten die weiteren Baulastträger, wie die Gemeinden, das Land bzw. der Bund über die Handlungsbedarfe in deren Zuständigkeit informiert und um Ertüchtigung der weiteren Abschnitte angehalten werden.

Es empfiehlt sich dabei auch zu berücksichtigen, welche Netzabschnitte zeitnah realisierungsfähig sind (u.a. Entfernen von Grünbewuchs, punktuelle Belagsausbesserung) bzw. bei welchen erhebliche Realisierungswiderstände zu erwarten sind. Neben den anzustrebenden zeitnahen sichtbaren Erfolgen, die öffentlichkeitswirksam dargestellt werden sollten, sind parallel auch die Maßnahmen weiterzuverfolgen, die einen langen Planungsvorlauf haben (u.a. Neubau von Radverkehrsanlagen, Anlage von Querungshilfen). Notwendig ist hierbei insgesamt die Abstimmung und enge Zusammenarbeit mit den jeweiligen Baulastträgern.

Ausgangslage Weeginfrastruktur

Das im Gutachten empfohlene und mit den Akteuren im Kreis abgestimmte kreisweite Radverkehrsnetz umfasst eine Länge von rund 874 km, wobei hiervon rund 517 km (ca. 60 %) auch Bestandteil des Landesweiten Radverkehrsnetzes Schleswig-Holstein (LRVN) sind. Die übrigen 358 km (ca. 40 %) verdichten das Radverkehrsnetz im Kreis und schließen Lücken im LRVN.

Die Qualität der Radverkehrsführung im kreisweiten Radverkehrsnetz wurde auf einer Länge von 445 km (überwiegend Strecken mit Radverkehrsanlagen) vor Ort erfasst. Dabei wurden auf 133 km eine sehr gute bis gute Belagsqualität, auf 181 km eine mittlere Belagsqualität und auf 130 km eine unzureichende Belagsqualität festgestellt. Weitere 1,5 km wurden als unbefahrbar eingestuft.

Für weitere 327 km des kreisweiten Radverkehrsnetzes (überwiegend klassifizierte Straßen ohne vorhandene Radverkehrsanlagen), wurde bei vorliegenden Zahlen zur Verkehrsbelastung die Notwendigkeit einer (neuen) Radverkehrsanlage eingeschätzt oder eine Prüfung empfohlen. Bei fehlenden Zahlen zur Verkehrsbelastung wurde eine entsprechende Erhebung der Verkehrsbelastung zur Abschätzung der Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage empfohlen.

Festgestellter Handlungsbedarf zur Wegeinfrastruktur

Für die befahrenen und die hinsichtlich Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage bewerteten Abschnitte wurden die Verbesserungsbedarfe in insgesamt 829 Maßnahmenblättern festgehalten und nach den Prioritäten 1, 2 und Kleinstmaßnahmen bzw. Kein Handlungsbedarf unterteilt. Die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen für diese Abschnitte wird nach heutigem Kostenstand auf ca. 85 Mio. € geschätzt. In diesem Kostenrahmen sind folgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Ausbau (Verbreiterung und Erneuerung des Belags) von vorhandenen Radwegen (insgesamt 211 km, davon ca. 1 km an Gemeindestraßen, 33 km an Kreisstraßen, 120 km an Landesstraßen, 57 km an Bundesstraßen) = ca. 58 Mio. €
- Neubau von Radwegen nach definierten Qualitätsstandards (insgesamt 8 km, davon 4 km an Kreisstraßen, 4 km an Landesstraßen) = ca. 5,7 Mio. €
Auf weiteren Abschnitten ohne Radverkehrsanlage wurde eine Einzelfallprüfung hinsichtlich der Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage empfohlen. Hierfür wurden keine Ausbaurkosten, lediglich jeweils ein Pauschalwert für die Einzelfallprüfung in die Kostenschätzung einbezogen (insgesamt 69 km, davon 66 km an Landesstraßen, 3 km an Bundesstraßen)
- Querungshilfen oder Einfädelungen von Radwegen (insgesamt 112 Abschnitte, davon 2 auf Gemeindestraßen, 33 auf Kreisstraßen, 54 auf Landesstraßen, 23 auf Bundesstraßen) = ca. 8,9 Mio. €
- Überprüfung der Verkehrsbelastung (Kfz- und Radverkehr) als Grundlage für die weitere Planung von Radverkehrsanlagen (226 Abschnitte, davon 19 auf Gemeindestraßen, 158 auf Kreisstraßen, 47 auf Landesstraßen, 2 auf Bundesstraßen) = ca. 800.000 € (Kosten für Prüfaufträge)
- Weitere Kleinstmaßnahmen, z.B. (punktuelle) Belagsausbesserung, Beschilderung oder Markierungsarbeiten (auf insgesamt 45 Abschnitten, davon

2 auf Gemeindestraßen, 8 auf Kreisstraßen, 26 auf Landesstraßen, 9 auf Bundesstraßen)

In den abgeschätzten Kosten nicht enthalten ist u.a. der Aufwand für die Wiederherstellung der baulichen Breite der Radverkehrsanlagen durch Entfernung des Grünbewuchses. Diese Maßnahme wurde als Unterhaltungsmaßnahme bewertet, die zum aktuellen Zeitpunkt allerdings auf einer Gesamtlänge von ca. 164 km (davon 35 km an Kreisstraßen, 83 km an Landesstraßen, 46 km an Bundesstraßen) bereits zu einer deutlichen Verbesserung der nutzbaren Breite beitragen würde.

Ebenfalls in den angeführten Kosten nicht enthalten sind die noch zu ermittelten Bedarfe auf den nicht bewerteten Streckenabschnitte im kreisweiten Radverkehrsnetz sowie die Kosten für Grunderwerb und Planung der Maßnahmen.

Darüber hinaus wurden für das kreisweite Radverkehrsnetz Mindeststandards im Bestand festgelegt und bei Einhalten dieser Mindeststandards lediglich ein langfristiger Handlungsbedarf (z.B. bei anstehenden Sanierungsarbeiten) abgeleitet. Auch diese Maßnahmen sind in der überschlägigen Kostenschätzung nicht enthalten.

Mit den abgeschätzten Kosten in Höhe von 85 Mio. € können bereits deutliche Verbesserungen zur Radverkehrsführung im kreisweiten Radverkehrsnetz umgesetzt werden. Eine komplette Ertüchtigung des kreisweiten Radverkehrsnetzes ist mit diesem Finanzrahmen allerdings nicht umsetzbar. Sofern im gesamten kreisweiten Radverkehrsnetz alle Ausbaustandards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), die im Wesentlichen den Qualitätsstandards des Landes entsprechen und damit Voraussetzung für eine Förderung wären, erreicht werden sollen, ist ein deutlich höherer Finanzbedarf anzusetzen.

Die wesentlichen Kostentreiber wären dabei die Verbreiterung der bestehenden baulichen Radverkehrsanlagen von 1,80 oder 2,00 m auf mind. 2,50 m, die einen ähnlichen Aufwand wie ein Neubau bedeuten würden sowie der sich aus den Einzelfallprüfungen ergebende Neubaubedarf von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen.

Neben dem Bedarf an baulichen bzw. straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen wurde auf einem Teil der Strecken, insbesondere bei kommunalen Straßen und Wirtschaftswegen, eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr empfohlen. Die Verträglichkeit des Mischverkehrs für den Radverkehr kann durch die Ausweisung von Fahrradstraßen oder Tempolimits erhöht werden.

Mit dem kreisweiten Radverkehrsnetz steht dem Kreis Steinburg ein integriertes Gesamtkonzept für den Alltagsradverkehr zur Verfügung, das als Grundlage für die langfristige, qualitative Radverkehrsentwicklung dienen kann. Neben dem Alltagsradverkehr hat auch das Freizeitradnetz einschließlich der touristischen Radfernwege eine enorme Bedeutung für die Freizeit und Naherholung. Es ist im Kreis Steinburg ausgeschildert und mit einer im landesweiten Vergleich sehr guten Begleit-Infrastruktur ausgestattet.

Das Freizeitnetz ist in den nächsten Jahren zu optimieren und in Bezug auf die

Eignung von Themenrouten an die Vorgaben des Touristischen Radnetzes Schleswig-Holstein anzupassen.

Die Menschen im Kreis Steinburg radeln gern und intensiv, wie die jährlich steigende Beteiligung an der internationalen Kampagne STADTRADELN zeigt. Gerade ländliche Gemeinden im Kreis zählen seit einigen Jahren zu den Spitzenreitern im Bundesvergleich. Dies zeigt auch, wie sehr die Steinburger*innen für das Radfahren zu begeistern sind. Laut Sonderauswertung der Studie „Mobilität in Deutschland“ für den Einzugsbereich des HVV war der Radverkehrsanteil im Kreis Steinburg 2023 mit 20 % der mit Abstand höchste Wert in allen Flächenkreisen rund um Hamburg.

Das Radverkehrskonzept wird der Beliebtheit und hohen Bedeutung des Radverkehrs im Kreis Steinburg gerecht und stellt damit eine zielgerichtete Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dar. Die Maßnahmen sollten sukzessive in den nächsten Jahren umgesetzt und der Radverkehr generell auch bei weiteren verkehrsplanerischen Aktivitäten einbezogen werden. Dazu sind entsprechende finanzielle und personelle Mittel auch im Haushalt vorzusehen und mögliche Förderprogramme zu nutzen.

Empfehlungen zur Umsetzung

Für die kommenden ca. 5 Jahre werden nachfolgende Maßnahmen empfohlen anzugehen und dafür die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen:

- **Schnellwirksame Maßnahmen ohne großen Planungsvorlauf (Quick Wins):**
 - Randbewuchs an straßenbegleitenden Radwegen entfernen (2026/2027)
(vgl. Übersichtsplan in Kap. 7.8.10)
Die Bestandsaufnahmen haben gezeigt, dass zahlreiche straßenbegleitenden Radwege aller Baulastträger durch Randbewuchs eingeschränkt sind. Der Kreis verfolgt das Ziel, als Erstmaßnahme bis Ende 2026 den Bewuchs auf Radwegen seiner Baulastträgerschaft zu entfernen und die weiteren Bausträger ebenfalls für eine Entfernung zu gewinnen.
 - Folgende schnell und kostengünstig wirkenden Maßnahmen in Kreisträgerschaft werden auf Ihre Umsetzbarkeit bis Ende 2028 hin geprüft:
 - Reflektierende Markierung auf intakten Radwegdecken
 - Deckenerneuerung inklusive Markierung
 - Bauliche Ausbesserungsmaßnahmen an Radwegen, Beseitigung von Wurzelaufbrüchen
 - Verkehrsrechtliche Anordnungen (Fahrradstraßen, Tempolimits)
 - Aufstellung eines Maßnahmenprogramms in Anlehnung an die festgestellten Handlungsbedarfe (inkl. Priorisierung) des kreisweiten Radverkehrskonzeptes
 - Ausschreibung von Maßnahmenbündeln über einen längeren Zeitraum zur Kostensenkung

- Verstärkung von Kommunikationsmaßnahmen
 - Bekanntmachung des Konzepts bei Bürger*innen, Bürgermeister*innen und Gemeindevertretungen, Information zur nun vorhandenen Fördergrundlage für Maßnahmen auf dem kreisweiten Radverkehrsnetz
 - Fortsetzung der Kampagne STADTRADELN und Flankierung durch STEINBURGRADELN und STÖRRADELN
 - Kampagne für gegenseitige Rücksichtnahme Radfahrende / Landwirtschaft
 - Informationskampagne zu neuen und wenig bekannten Verkehrsregeln
 - Beratung bei der Erstellung von Radschulwegplänen
- **Kreiseigene Radinfrastrukturmaßnahmen** (vgl. auch Kap. 7.8.11 und 7.8.12)
 - Weiterführen der Ausbauplanung des Kreises gemäß bestehender Liste des Amtes für die Jahre 2026 und 2027
 - Umsetzung erster prioritäre Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept

Örtlichkeit*		Beschreibung Maßnahme	Kosten**
Neubaumaßnahmen an Kreisstraßen			
Izl-029 & -217, Kel-224	K 58 zwischen Hohenaspe und B 77	Neubau gemeinsamer Geh- & Radweg	2,47 Mio. €
Wegeausbau straßenbegleitender Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen			
Btb-027	K 55 in Breitenburg, Höhe Kremper Weg	Ausbau Gehweg, Radverkehr frei	45.000 €
Izl-009 & -010	K 39 zw. K 37 & Höhe Ortsausgang Silzen	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	110.000 €
Izl-027 & -028	K 58 Ri. B 77 in Hohenaspe	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg (passend zum oben genannten Neubau)	305.000 €
Izl-088 & 089	K 61 zw. Heiligen-stedten & Höhe A 23	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	350.000 €
Wil-048 bis -050	K 63 in Büttel, westl. Burg-Kudener-Kanal	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	445.000 €
Wil-063	K 63 in Wilster, Höhe K 15	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	40.000 €
Wil-064 & -065	K 15 in Wilster, nördlich K 63	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	660.000 €
Wil-066	K 41 Höhe B 431	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	220.000 €

Tab. 6-1: Überblick erste Wegeinfrastrukturmaßnahmen in Zuständigkeit des Kreises

* Die aufgeführte Maßnahmen-Nummerierung bezieht sich auf die Nummerierung in den Maßnahmenblättern des Maßnahmenkatasters des Radverkehrskonzeptes

** Kosten gemäß überschlägiger Kostenschätzung

- **Maßnahmen an Landes- und Bundesstraßen**

- Aktuelle Ausbauplanungen des Landesbetriebs Verkehr
- Der Kreis wird sich für die Umsetzung erster prioritärer Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept einsetzen.

Örtlichkeit		Beschreibung Maßnahme	Kosten-schätzung	Zustän-digkeit
Btb-028 bis -036	L 115 zw. Breiten-burg & Wittenbergen	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	2,43 Mio. €	Land
Glü-018	B 431 in Glückstadt, Höhe Ortsausgang Ri, Blom. Wildnis	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	70.000 €	Bund
Hrh-005b & -006	L 100 in Horst, Ri. Elmshorn	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	805.000 €	Land
Hrh-029a & -029b	L 112 Ortsdurchfahrt Hohenfelde	Beidseitiger Ausbau Gehweg, Radverkehr frei	880.000 €	Land
Hrh-033 & -034	B 431 in Neuendorf	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	505.000 €	Bund
Hrh 213	L 168 zw. Sommer-land & Herzhorn	Einzelfallprüfung zum Neubau gemeinsamer Geh- & Radweg	3.000 €	Land
Izl-018	B 77 in Peissen, südlich K 35	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	335.000 €	Bund
Izl-036 bis -038	L 127 zw. Kaaksburg & Itzehoe	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	1,44 Mio. €	Land
Izl-072 & -073	L 327 in Krummen-diek & Kleve	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg plus Querungssicherungen	1,2 Mio. €	Land
Izs-006 bis -008b	B 206 in Itzehoe	Aus- und Neubau gemeinsamer Geh- & Radweg	825.00 €	Bund
Kel-032 bis -034b	L 121 in Hennstedt	Beidseitiger Ausbau Radverkehrs-anlagen (Gehweg, Radverkehr frei bzw. gemeinsamer Geh- & Radweg) plus Querungssicherung	150.000 €	Land
Kel-063	L 295 in Brockstedt, Höhe Bahnübergang	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg plus Querungssicherung	400.000 €	Land
Kel-074b & -080	L 122 in Brokstedt	Ausbau Gehweg, Radverkehr frei	365.000 €	Land
Kel-102a	B 206 in Wrist	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg plus Querungssicherung	290.000 €	Bund
Kel-111	B 206 in Mühlen-barbek	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg plus Furtmarkierung	165.000 €	Bund
Kre-028	L 116 in Rethwisch	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg plus Querungssicherung	55.000 €	Land
Snf-006b	B 430 in Schenefeld	Ausbau Gehweg, Radverkehr frei plus Querungssicherung	130.000 €	Bund

Örtlichkeit		Beschreibung Maßnahme	Kosten-schätzung	Zustän-digkeit
Snf-032b	L 131 in Wacken	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	125.000 €	Land
Snf-051	L 134 westlich Vaale	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	234.000 €	Land
Snf-068 & -069	L 127 in Warringholz	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg plus Querungssicherung	200.000 €	Land
Snf-074 & -075	L 127 in Schenefeld	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg Prüfung Neubau Radverkehrsanlage	395.000 €	Land
Snf-081	L 128 in Puls	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	85.000 €	Land
Wil-002a & -002b	L 135 in Wilster	Beidseitiger Ausbau Gehweg, Radverkehr frei	195.000 €	Land
Wil-015	L 136 zw. L 170 und Dammfleth	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg	330.000 €	Land
Wil-027a	L 170 in Brodorf, Höhe Ortseingang	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg plus Querungssicherung	100.000 €	Land
Wil-060	L 135 zw. L 137 & Kreisgrenze	Ausbau gemeinsamer Geh- & Radweg plus Querungssicherung	555.000 €	Land

Tab. 6-2: Überblick erste Weeginfrastrukturmaßnahmen in Zuständigkeit des Bundes und des Landes

* Die aufgeführte Maßnahmen-Nummerierung bezieht sich auf die Nummerierung in den Maßnahmenblättern des Maßnahmenkatasters des Radverkehrskonzeptes

** Kosten gemäß überschlägiger Kostenschätzung

- **Weiterentwicklung des Freizeitradnetzes zum Bestandteil des Touristischen Radnetzes Schleswig-Holstein 2030**

Das bisherige Freizeitradnetz sollte zeitnah weiterentwickelt werden, damit es bis 2030 einen Beitrag zum Touristischen Radnetz Schleswig-Holstein leisten kann und der Kreis Steinburg von den Vermarktungsaktivitäten des Landes profitiert. Hierzu sind insbesondere Anpassungen von Routenführungen und -qualitäten an die Landesvorgaben für Themenrouten erforderlich.

Weitergehende Empfehlungen

Der begonnene Austausch mit den kreisangehörigen Kommunen sollte auch nach Fertigstellung des Konzeptes beibehalten werden (u.a. über die AG Radverkehr), um die Radverkehrsförderung weiterhin als gemeinschaftliche Aufgabe zu verstehen und die baulastträger-übergreifende Umsetzung der Maßnahmen im Radverkehrsnetz zielgerichtet angehen zu können.

Für einen weitergehenden Austausch auch über die Sitzungen der AG Radverkehr hinaus ist es empfehlenswert, wenn mind. bei den größeren Städten und Ämtern im Kreis jeweils eine Rad-Koordinierungsstelle oder zumindest eine feste Ansprechperson für den Radverkehr benannt wird.

Neben den personellen sind auch die finanziellen Ressourcen zu sichern. Hier sind neben den Haushaltsmitteln für die Umsetzung der Maßnahmen in der eigenen

Zuständigkeit auch baulastträgerübergreifende Maßnahmen zu berücksichtigen und ggf. gemeinsame Fördermittel zu akquirieren.

Die zielgerichtete Umsetzung der Maßnahmen erfordert eine kontinuierliche Erfolgskontrolle und entsprechende Steuermechanismen. Mit ersten kurzfristigen Verbesserungen sollte unverzüglich begonnen werden. Dazu zählen insbesondere das Entfernen von Grünbewuchs zur möglichen Nutzung der tatsächlichen Ausbaubreite der Radinfrastruktur sowie die Bestandserfassung der noch ausstehenden Netzabschnitte.

Als erste größere Aufgabe bietet sich der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen Hohenaspe und der B 77 entlang der K 53 samt Umgestaltung des Knotenpunkts von K 53 und B 77 an. Diese Verbindung wurde als wichtige Schulverbindung identifiziert und besitzt durch die derzeitige überwiegende Mischverkehrsführung ein hohes Konfliktpotenzial.

Zusätzlich zum Netzausbau sollte auch die Fahrradparksituation im Kreisgebiet geprüft und möglichst verbessert werden. Insbesondere relevante Bushaltestellen sowie ggf. weitere Örtlichkeiten in Zuständigkeit des Kreises sollten sukzessive hinsichtlich möglicher Angebote zum Fahrradparken geprüft werden.

Auch die Akzeptanz von Maßnahmen sowie die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr ist zu erhöhen. Dazu ist es generell wichtig, die Bevölkerung regelmäßig und auf verschiedenen Kanälen über aktuelle Vorhaben zu informieren und über (neue) Verkehrsregelungen aufzuklären, bspw. im Rahmen der Einführung von Fahrradstraßen. Dies schafft eine größere Akzeptanz für die Aktivitäten des Kreises sowie der kreisangehörigen Gemeinden. Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen (z.B. Aktionstage oder Wettbewerbe) bieten gute Möglichkeiten der Bürger*innenbeteiligung und der Vermittlung von Spaß beim Radfahren.

Zur Verbesserung des Fahrradklimas sollten mögliche Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen etabliert werden. Die in Kapitel 5.2 genannten Aktionen und Aktivitäten sind als Ideenkatalog zu verstehen. Die Radkoordinierungsstelle des Kreises nimmt dabei eine impulsgebende, moderierende und beratende Funktion zwischen den Baulastträgerebenen ein.

Neben der Verbesserung für den Radverkehr ist generell auch die Sicherheit des Fußverkehrs, vor allem in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen zu beachten. Maßnahmen für den Radverkehr dürfen nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen.

Durch das kreisweite Radverkehrskonzept sowie die bereits bestehenden Aktivitäten der Radkoordinierung im Kreis werden bereits Zeichen für eine aktive Förderung des Radverkehrs im Kreis Steinburg gesetzt. Diese gilt es in den nächsten Jahren weiter auszubauen und zu intensivieren.

7 Anhang

7.1 Kommunenbefragung

Mit der Befragung von Städten, Ämtern und Gemeinden des Kreises Steinburg wurde eine frühzeitige Einbeziehung und Information der kommunalen Akteure gestartet. Die Kontaktaufnahme der einzelnen Kommunen erfolgte dabei über die sieben kreisangehörigen Ämter. Mithilfe der Abfrage sollten vor allem Handlungsbedarfe und Mängel zum Radverkehr im Kreis Steinburg erfasst, aber auch lokale Rahmenbedingungen übermittelt und bewertet werden. Zum Einsatz kam ein einheitlicher Fragebogen (via SoSciSurvey.de), der sich aus mehreren standardisierten und einigen offenen Fragen zusammensetzte. Zusätzlich konnten auch über eine an den Fragebogen geknüpfte interaktive Online-Karte (Ideenmelder Kreis Steinburg) wichtige Projekte, besondere Mängel und Handlungsbedarfe mit Bezug zum Radverkehr eintragen werden.



Abb. 7-1: Screenshot des „Ideenmelders“ (Quelle: Radkoordinierung Kreis Steinburg)

Der Fragebogen ist als Anlage dem Bericht beigelegt. Von den insgesamt 105 Gemeinden und fünf Städten (Itzehoe, Glückstadt, Kellinghusen, Wilster und Krempe) im Kreis haben sich rund die Hälfte an der Befragung beteiligt.

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Kommunenbefragung zusammengefasst:

Bewertung der Ausgangslage und Aktivitäten der letzten Jahre

In den letzten drei Jahren haben die Städte und Gemeinden im Kreis Steinburg sowie der Kreis selbst (teilweise mit Unterstützung der Radkoordinierung) umfangreiche Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr umgesetzt. Dabei lag der Fokus auf dem Ausbau und der Sanierung von Radwegen, der Verbesserung der Fahrradabstellanlagen sowie der Einrichtung von Service-Stationen und Rastplätzen.

Zudem wurden neue Wegeverbindungen geplant und teilweise realisiert, um das Radverkehrsnetz zu stärken. Auch die Markierung von Furten (Roteinfärbung) wurden verbessert, um die Sicherheit zu erhöhen.

Die meisten Städte und Gemeinden sehen entsprechende (weitere) Handlungsbedarfe auch auf kommunaler Ebene. Um hier erfolgreich den Radverkehr zu fördern sind neben Planungsressourcen und Informationen zu Fördermitteln, die extern unterstützt werden sollen, auch Informationen und Netzwerke zwischen den Kommunen gewünscht.

Übersichtspläne zur Kommunenbefragung finden sich im Anhang Kap. 7.8.6 bis 7.8.9. Eine grafische Auswertung der Ergebnisse der Kommunenbefragung ist Kap. 7.1.2. zu entnehmen.

Ausgangslage beim Radverkehr

Bei der Bewertung der Ausgangslage im Bereich Radverkehr sehen die meisten der befragten Kommunen (ca. 80 %) zwar Handlungsbedarf beim Thema Radverkehr, gleichzeitig verfügen jedoch ein ebenso großer Anteil der Kommunen über nicht ausreichend Erfahrung und Fachwissen in diesem Thema. Daher besteht der Wunsch nach Information und Unterstützung, wobei sich ca. 60 % der Teilnehmenden gerne mehr Unterstützung bei der Planung und wiederum ca. 80 % gerne mehr Informationen zu Finanzierungsmöglichkeiten wie etwa Fördermittel wünschen.

Bewertung der Radverkehrsqualität in den Kommunen

In der unzureichenden Radinfrastruktur liegt nach Ansicht der Kommunen derzeit der größte Handlungsbedarf zur Förderung des Radverkehrs im Kreis Steinburg. Dies betrifft sowohl die Wegeinfrastruktur als auch die Angebote zum Fahrradparken. Handlungsbedarfe liegen hier insbesondere hinsichtlich der Anforderungen in Bezug auf die Nutzung von Pedelecs und mehrspurigen Rädern, auf die sich die meisten Kommunen (ca. 90 %) nicht gut vorbereitet fühlen. Die Zustände vorhandener Radwege werden von ca. 80 % eher negativ bewertet, Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden treten nach Aussage ca. 2/3 der Teilnehmenden eher häufiger auf.

Mängel und Handlungsbedarfe in den Radverkehrssystemen der Kommunen

Der aktuelle Zustand der Radinfrastruktur im Kreis ist geprägt von erheblichen Defiziten, die die Sicherheit und Nutzbarkeit für Radfahrende stark beeinträchtigen, vgl. Plan in Kap. 7.8.6. Zahlreiche Radwege sind in einem schlechten Zustand oder weisen Risse auf. Hinsichtlich vorhandener Gefahrenstellen werden vielfach zu schmale Wege, fehlende Abgrenzungen zur Fahrbahn oder mangelhafte Beschilderung genannt.

Aus Sicht der Kommunen besteht ein erheblicher Mangel an Radwegen entlang klassifizierter Straßen, wodurch gefährliche Querungsbedarfe entstehen. Die Querungshilfen an vielbefahrenen Kreisstraßen fehlen teilweise vollständig oder sind unzureichend eingerichtet, was die Sicherheit insbesondere für Kinder und die Schulverkehre gefährdet. Auch die Beleuchtung entlang einiger Wege ist unzureichend.

An innerörtlichen Verbindungen werden vielfach fehlende bzw. nicht durchgängig vorhandene Radinfrastrukturen genannt, auch seien Markierungen für den Radverkehr teilweise unzureichend oder fehlen ganz. Darüber hinaus wird das Fehlen von Fahrradabstellanlagen oder das Fehlen einer Überdachung vorhandener Abstellanlagen kritisiert.

Insgesamt besteht nach Ansicht der beteiligten Kommunen dringender Handlungsbedarf bei der Sanierung und dem Ausbau bestehender Radwege sowie beim Schließen von Lücken im Netz, um eine sichere und durchgängige Radverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten.

Bewertung ausgewählter Handlungsstrategien zur Radverkehrsförderung

Der wichtigste Handlungsansatz besteht nach Ansicht der Kommunen in der Sanierung, Verbesserung und dem Ausbau bestehender Radwege für Alltag und Tourismus, um die Sicherheit und Attraktivität für Radfahrende deutlich zu erhöhen. Ein weiterer zentraler Punkt ist die Werbung für gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden, um Konflikte zu minimieren und die Sicherheit zu steigern.

Zur besseren Vernetzung der Aktivitäten wird eine engere Zusammenarbeit der Kommunen im Kreis Steinburg gewünscht. Auch die Erarbeitung eines regionalen Radverkehrsnetzes wird als wichtige Planungsgrundlage betrachtet, auch um Planungssicherheit zu schaffen und die kommunalen Netze zielgerichtet ausrichten zu können. Zudem sind der Bau straßenbegleitender Radwege an wichtigen Verkehrsachsen sowie die einheitliche Beschilderung wichtige Maßnahmen, um die Orientierung zu erleichtern.

Weniger Priorität haben nach Ansicht der beteiligten Kommunen derzeit Maßnahmen wie die Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, die Ausweisung von Fahrradstraßen, der Bau von Radschnellverbindungen sowie der Aufbau eines Fahrrad-Verleihsystems. Zu weiteren Ergebnissen wird auf die Grafik in Kap. 7.1.2 verwiesen.

Barrieren für die Maßnahmenumsetzung

Der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, insbesondere im Bereich der Infrastruktur, stehen vielfältige Hindernisse entgegen. In erster Linie werden diesbezüglich von den Kommunen die Aspekte der finanziellen oder personellen Ressourcen genannt, ebenso wie die Umsetzung verwaltungs-

rechtlicher Vorgaben (z.B. Verkehrsbehörde, Planungsrecht, Umweltrecht). Darüber hinaus wird auch die Schwerpunktsetzung der Politik, die Notwendigkeit zum Grunderwerb sowie das Fehlen (regionaler) Ansprechpersonen als zum Teil große Barriere benannt.

Ein Widerstand aus der Bevölkerung wird demgegenüber von über 60 % der Kommunen als „keine Barriere“ eingeschätzt.

Einschätzung des Radpotenzials und Zuständigkeiten für den Radverkehr

Das Zuwachspotenzial für den Radverkehr wird sowohl im Alltags- als auch im Radtourismusbereich von den meisten Kommunen als hoch bis sehr hoch eingeschätzt. Allerdings verfügt keine der befragten Kommunen über eine Ansprechperson, welche ausschließlich für den Radverkehr zuständig ist. Stattdessen übernehmen oftmals die Amtsverwaltungen oder Bürgermeister*innen (in 17 Kommunen) die Betreuung nachhaltiger Mobilität und des Radverkehrs.

Derzeit sind Gremien, Initiativen oder Beiräte zum Radverkehr in den Kommunen kaum vorhanden. In einigen Kommunen setzen sich Arbeitskreise und Bürgerinitiativen für den Radverkehr ein, z.B.

- „Radweg jetzt“ (Gemeinde Sommerland)
- Bürgerinitiative für den Ausbau des Radweges entlang der L 121 (Hennstedt)
- Gruppe von ehrenamtlichen Bürger*innen für ein Radwegekonzept in der Gemeinde Schenefeld
- „Radweg jetzt L 168“ (Herzhorn)
- Stadtradeln (Krummendiek)
- AK Radverkehrskonzept (Kellinghusen)
- Fahrradkommission (Stadt Itzehoe).

Mehrere Gemeinden (Glückstadt, Itzehoe, Kellinghusen, Krempe, Kremperheide und Schenefeld) haben bereits Radverkehrskonzepte entwickelt oder diese befinden sich in Planung.

7.1.1 Fragebogen

RVKSteinburg → Radverkehrskonzept_Kreis_Steinburg

04.11.2024, 11:20

Seite 01

1. Benennen Sie uns bitte zunächst eine Ansprechperson für weitere Kontakte:

Stadt / Gemeinde / Amt:	
Name:	
Funktion:	
Telefon:	
E-Mail:	

Seite 02

2. Zuerst einige Fragen zur Ausgangslage in Ihrer Kommune.

Im Bereich Radverkehr ...	Trifft voll zu	Trifft überwiegend zu	Trifft teilweise zu	Trifft nicht zu	Keine Angabe
... haben wir Erfahrung und verfügen über Fachwissen.	☐	☐	☐	☐	☐
... sehen wir Handlungsbedarf für unsere Kommune.	☐	☐	☐	☐	☐
... wünschen wir uns mehr Informationen (z.B. über Fördermittel oder den rechtlichen Rahmen).	☐	☐	☐	☐	☐
... wünschen wir uns mehr Unterstützung bei der Planung.	☐	☐	☐	☐	☐
... würden wir uns gerne mehr mit anderen Kommunen austauschen.	☐	☐	☐	☐	☐
... haben wir bislang noch keine Notwendigkeit zum Handeln gesehen.	☐	☐	☐	☐	☐

Seite 03

3. Wurden in Ihrer Kommune Projekte und Maßnahmen im Radverkehr in den letzten 3 Jahren umgesetzt?

(Bei Antwort „nein“, Automatische Fortsetzung bei Frage 4)

- ☐ Ja
☐ Nein

Seite 04

3. a: Welche Projekte und Maßnahmen im Radverkehr wurden in Ihrer Kommune in den letzten 3 Jahren umgesetzt? (z.B. Bau oder Sanierung von Radverkehrsanlagen, Fahrradparken, Wegweisung, Öffentlichkeitsarbeit, etc.)

Bitte verorten Sie die nachstehenden Themen in Bezug auf den Radverkehr über den nachfolgenden Link und ergänzen Sie eine kurze Erläuterung.

Besuchen Sie unsere Seite: www.radfahren-steinburg.de/beteiligung/

Seite 05

4. a: Gibt es in Ihrer Kommune Mängel und Handlungsbedarfe zum Thema Wegeinfrastruktur?

(Hinweise bspw. zu: Fehlenden Radverkehrsanlagen, unzureichende (Oberflächen-)Beschaffenheit / Befahrbarkeit vorhandener Radwege (z.B. starker Sanierungsbedarf, Kopfsteinpflaster, etc.), Radverkehrsanlagen in unzureichender Breite, etc.)

Bitte verorten Sie die nachstehenden Themen in Bezug auf den Radverkehr über den nachfolgenden Link und ergänzen Sie eine kurze Erläuterung.

Besuchen Sie unsere Seite: www.radfahren-steinburg.de/beteiligung/

Seite 06

4. b: Gibt es in Ihrer Kommune Mängel und Handlungsbedarfe zum Thema Fahrradabstellanlagen?

(Hinweise bspw. zu: Fehlenden Fahrradabstellanlagen, Fahrradabstellanlagen mit unzureichenden Kapazitäten, Fahrradabstellanlagen mit sonstigen Mängeln)

Bitte verorten Sie die nachstehenden Themen in Bezug auf den Radverkehr über den nachfolgenden Link und ergänzen Sie eine kurze Erläuterung.

Besuchen Sie unsere Seite: www.radfahren-steinburg.de/beteiligung/

Seite 07

4. c: Gibt es in Ihrer Kommune weitere Mängel und Handlungsbedarfe, als die oben angeführten Themen im Radverkehrssystem (z.B. fehlende Querungsmöglichkeiten, lange Wartezeiten an Ampel, Konflikte mit zu Fußgehenden)?

Bitte verorten Sie die nachstehenden Themen in Bezug auf den Radverkehr über den nachfolgenden Link und ergänzen Sie eine kurze Erläuterung.

Besuchen Sie unsere Seite: www.radfahren-steinburg.de/beteiligung/

Seite 08

5. Wie schätzen Sie die Sicherheit beim Radfahren in Ihrer Kommune ein?

- ☐ Sehr sicher
- ☐ Eher sicher
- ☐ Neutral
- ☐ Eher unsicher
- ☐ unsicher
- ☐ Keine Angabe

6. Bitte bewerten Sie die Radverkehrs-Qualität in Ihrer Kommune bezüglich folgender Aspekte:

	Trifft voll zu	Trifft überwiegend zu	Trifft teilweise zu	Trifft nicht zu	Keine Angabe
Für uns wichtige Ziele sind mit dem Rad gut erreichbar.	☐	☐	☐	☐	☐
Es sind ausreichend Radwege und andere Wege für den Radverkehr vorhanden.	☐	☐	☐	☐	☐
Die vorhandenen Radwege / Wege sind in einem guten Zustand.	☐	☐	☐	☐	☐
Zwischen Kfz- und Radverkehr treten selten Konflikte auf.	☐	☐	☐	☐	☐
Zwischen zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden treten selten Konflikte auf.	☐	☐	☐	☐	☐
Es gibt bei uns genügend komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten.	☐	☐	☐	☐	☐
Der Radverkehr kann sich an Kreuzungen konfliktfrei und sicher bewegen.	☐	☐	☐	☐	☐
Auf die Verbreitung von Pedelecs und mehrspurige Räder mit höheren Anforderungen an Radverkehrsanlagen und mögliche Konflikte durch höhere Geschwindigkeiten sind wir vorbereitet.	☐	☐	☐	☐	☐

7. Wie beurteilen Sie die Bedeutung folgender Handlungsansätze für Ihre Kommune bzw. Ihren Zuständigkeitsbereich?

	Sehr wichtig	Wichtig	Weniger Wichtig	Unwichtig	Keine Angabe
Konzeption eines regionalen Radverkehrsnetzes.	☐	☐	☐	☐	☐
Sanierung / Verbesserung / Ausbau vorhandener Radwege.	☐	☐	☐	☐	☐
Bau straßenbegleitender Radwege.	☐	☐	☐	☐	☐
Anlage von Radfahrestreifen oder Schutzstreifen.	☐	☐	☐	☐	☐
Ausweisung von Fahrradstraßen.	☐	☐	☐	☐	☐
Bau von Radschnellverbindungen.	☐	☐	☐	☐	☐
Aufwertung / Ausbau freizeitorientierter / touristischer Routen.	☐	☐	☐	☐	☐
Aufbau eines Fahrrad-Verleihsystems.	☐	☐	☐	☐	☐
Verbesserung Fahrradparken auch im Hinblick auf Abstellmöglichkeiten für Pedelecs und Lastenfahrräder.	☐	☐	☐	☐	☐
Ausbau von Bike+Ride-Anlagen.	☐	☐	☐	☐	☐
Einheitliche Wegweisung für den Radverkehr.	☐	☐	☐	☐	☐
Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit.	☐	☐	☐	☐	☐
Werbung für Rücksichtnahme unter allen Verkehrsteilnehmenden.	☐	☐	☐	☐	☐
Vernetzung der Aktivitäten unter den Kommunen im Kreis Steinburg.	☐	☐	☐	☐	☐

Seite 11

8. Wie schätzen Sie die nachfolgend aufgelisteten möglichen Barrieren zur Umsetzung von Maßnahmen in Ihrer Kommune ein?

	Große Barriere	Geringe Barriere	Abhängig vom Einzelfall	Keine Barriere	Keine Angabe
Finanzielle Ressourcen.	☐	☐	☐	☐	☐
Personelle Ressourcen.	☐	☐	☐	☐	☐
Politik setzt andere Schwerpunkte.	☐	☐	☐	☐	☐
Widerstand aus der Bevölkerung.	☐	☐	☐	☐	☐
Fehlende (regionale) Ansprechpartner*innen.	☐	☐	☐	☐	☐
Notwendiger Grunderwerb zur Realisierung von Maßnahmen.	☐	☐	☐	☐	☐
Umsetzung verwaltungsrechtlicher Vorgaben (z.B. Verkehrsbehörde, Planungsrecht, Umweltrecht).	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges (Bitte benennen): 	☐	☐	☐	☐	☐

Seite 12

9. Wie schätzen Sie das Zuwachspotenzial für den Radverkehr in Ihrer Kommune ein?
Bitte unterscheiden Sie zwischen alltäglichem Radverkehr und Radtourismus.

	sehr hoch	hoch	gering	nicht vorhanden	Keine Angabe
... für den Alltagsradverkehr	☐	☐	☐	☐	☐
... für den Radtourismus	☐	☐	☐	☐	☐

10. Wer ist in Ihrer Kommune für die Radverkehrsplanung und Radverkehrsförderung zuständig?

(Mehrfachnennungen möglich)

☐ Keine feste Zuständigkeit

☐ Amtsverwaltung

☐ Ausschussvorsitzende(r)

☐ Bau- oder Stadtplanungsamt

☐ Bürgermeister(in)

☐ Fahrradbeauftragte(r)

☐ Tief- oder Straßenbauamt

☐ Andere (bitte benennen):

Seite 13

11. Gibt es in Ihrer Kommune derzeit Initiativen / Verbände für den Radverkehr?☐ Nein☐ Ja, folgende:12. Gibt es in Ihrer Kommune einen Arbeitskreis / Beirat für den Radverkehr?☐ Nein☐ Ja, Bezeichnung – Besetzung:13. Gibt es in Ihrer Kommune ein Radverkehrskonzept?☐ Nein☐ Ja, aus dem Jahr (ggf. Jahr der letzten Fortschreibung)☐ In Planung / Vorbereitung (aktueller Arbeitsstand)

Seite 14

jump1

Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns Ihre Unterlagen unter folgendem Upload-Link zur Verfügung stellen würden:

Um den Datenschutz zu gewährleisten, kann nur das Planungsbüro auf die hochgeladenen Dateien zugreifen.

[Datei hochladen](#)

Letzte Seite

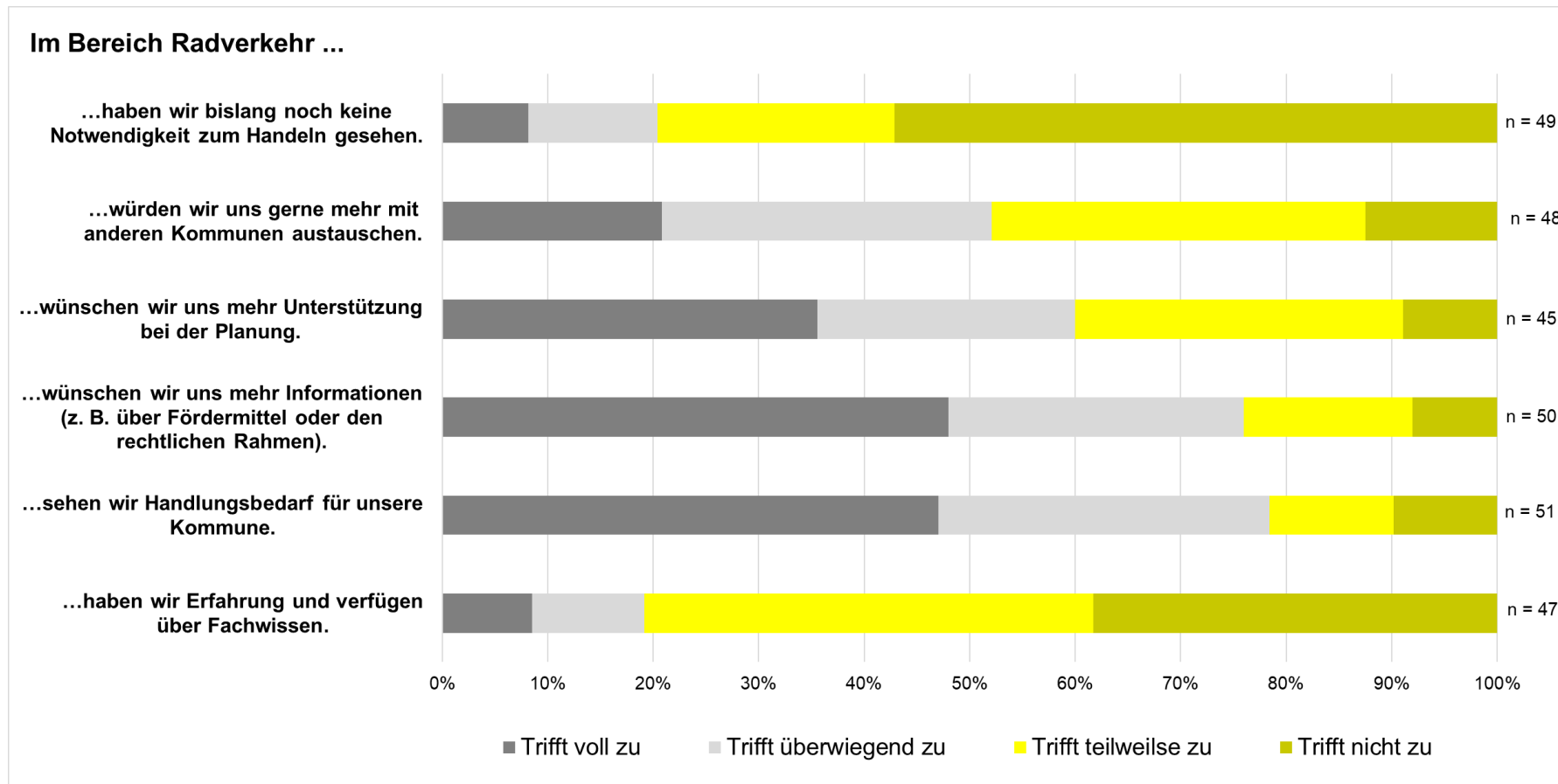
Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Wir möchten uns ganz herzlich für Ihre Mithilfe bedanken.

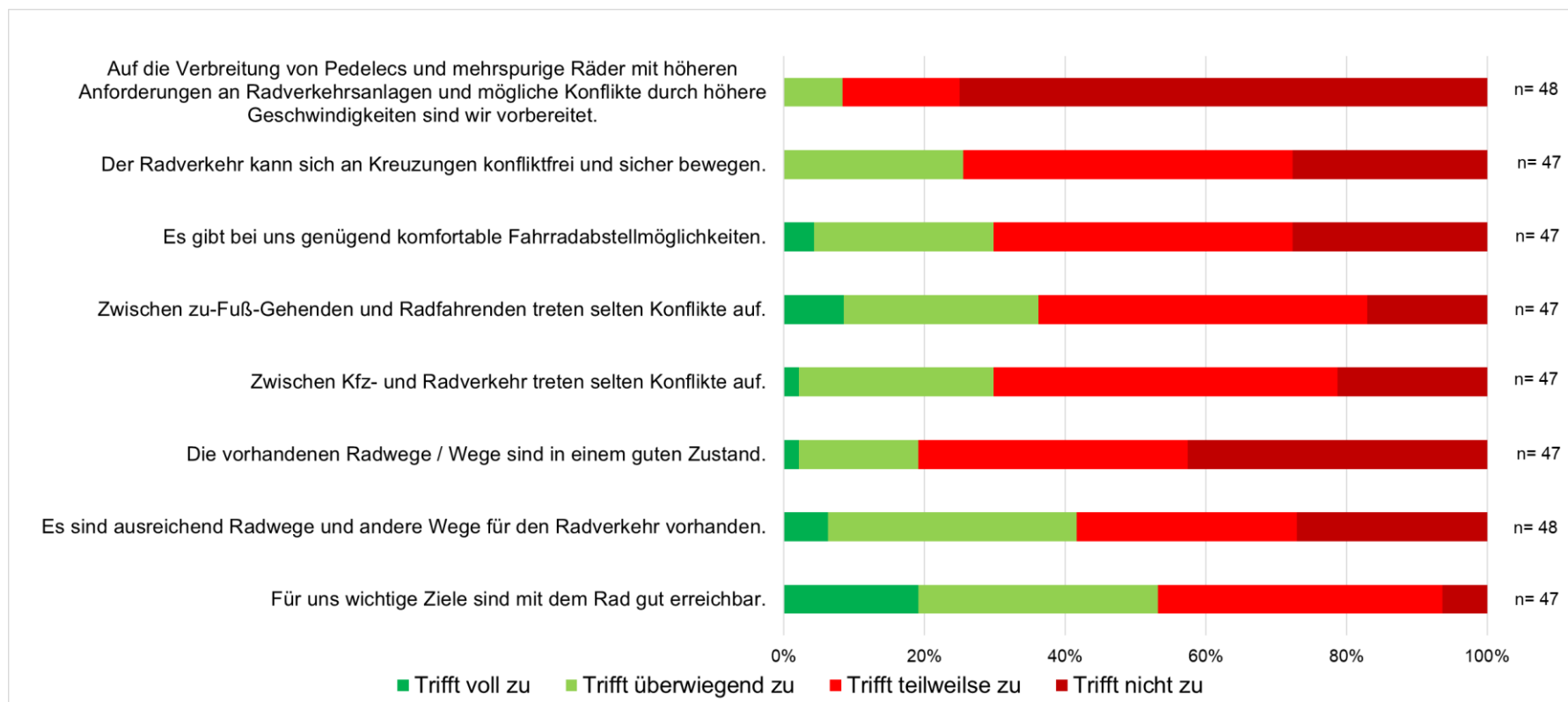
Ihre Antworten wurden gespeichert, Sie können das Browser-Fenster nun schließen.

7.1.2 Auswertung

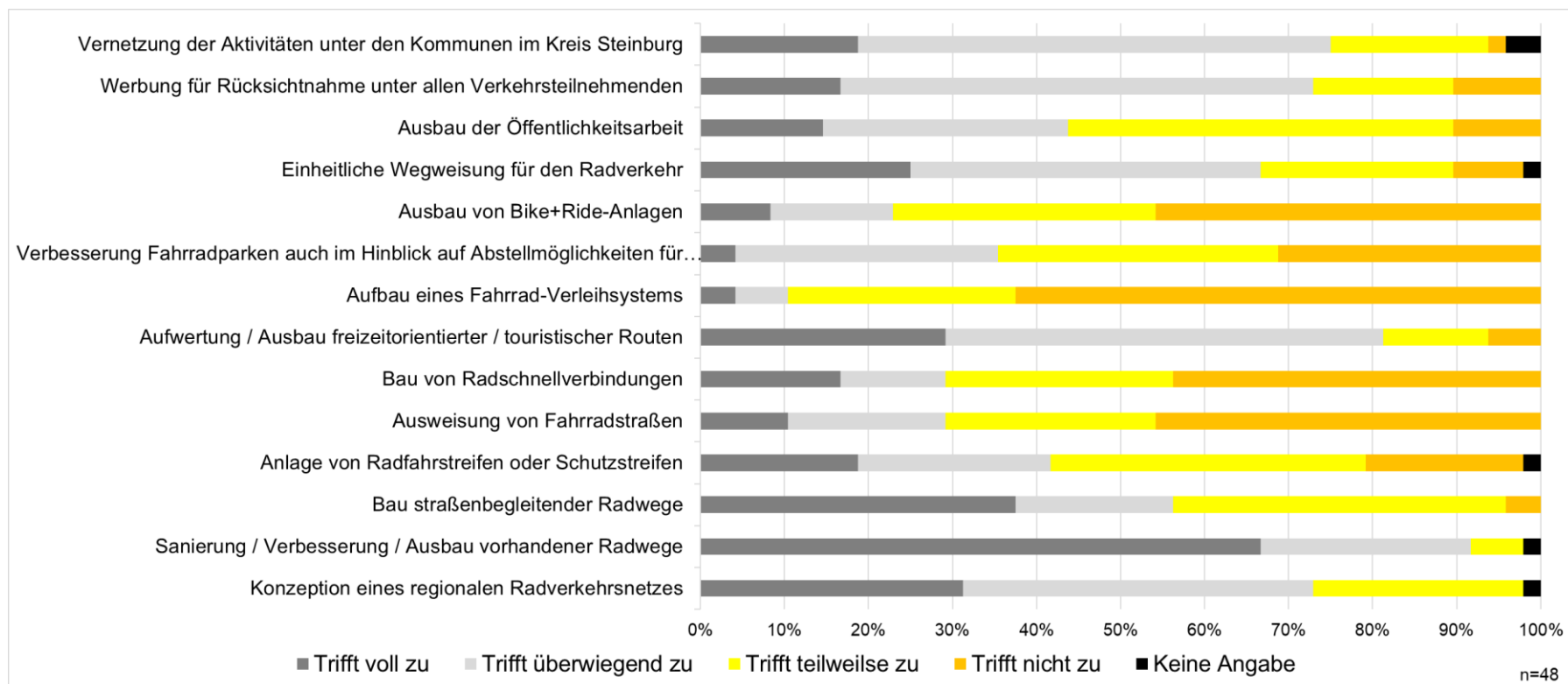
Bewertung Ausgangslage



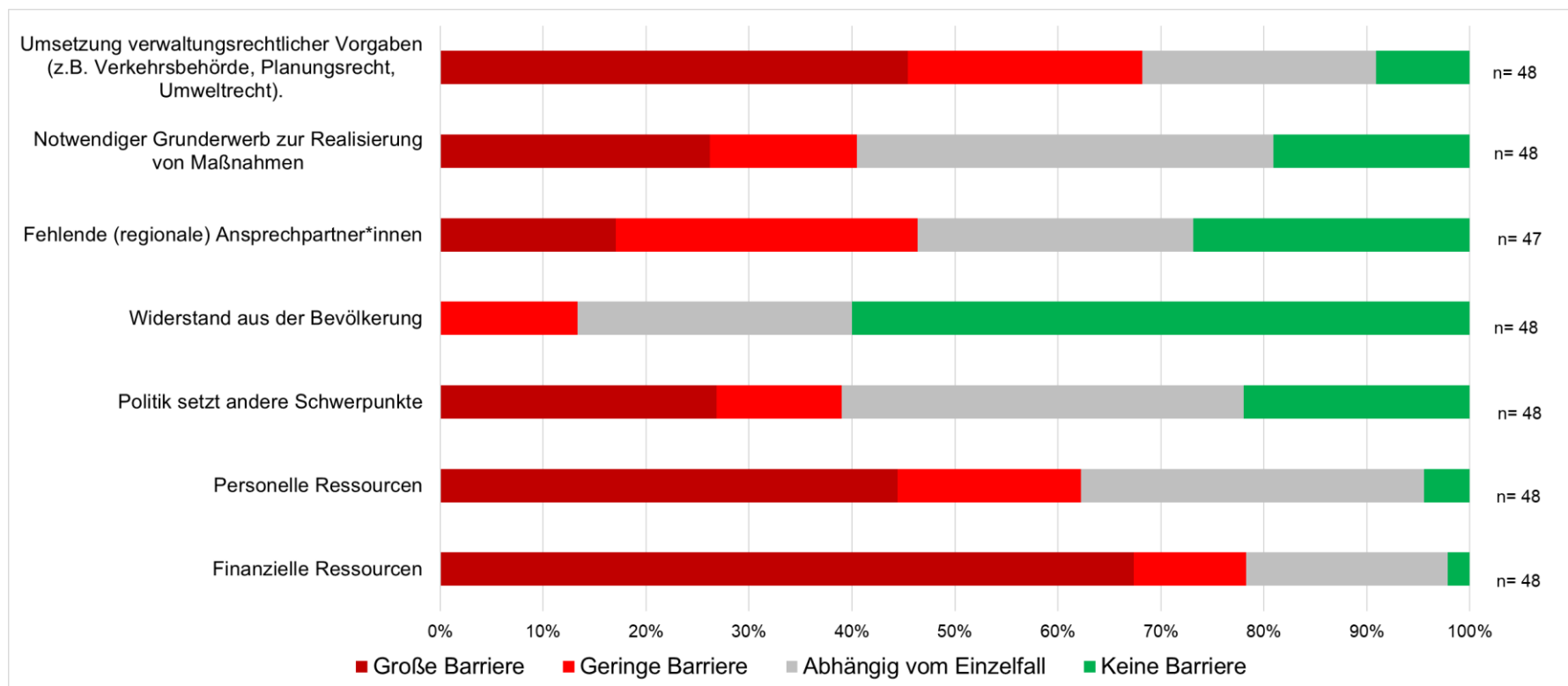
Bewertung der Radverkehrsqualität



Bewertung der Bedeutung verschiedener Handlungsansätze



Bewertung Barrieren bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen



Fahrradparken

Im Rahmen der Beteiligung wurden zahlreiche konkrete Örtlichkeiten benannt, an denen anforderungsgerechte Fahrradabstellmöglichkeiten fehlen, darunter u.a. nachfolgende Bushaltestellen:

- Kaaks, Osterkamp
- Eversdorf, Neuer Kamp
- Hohenaspe, An der Bekau
- Kaaksburg, Schloßweg
- Nortorf, K 15 Dwerfeld (mit E-Ladestation)
- K 62 Hauptstraße (westlich Gewerbegebiet Hohenaspe)
- Oldendorf, Am Bad (mit Reparaturstation)
- Kaaks, K 62 Hauptstraße
- Neumühlen, K59 Neumühlen

Darüber hinaus wurde angemerkt, dass vor allem an den Pendlerparkplätzen entlang der A 23 bzw. für den Parkplatz am Autobahnzubringer Hohenfelde Fahrradabstellanlagen fehlen. Hier würde man sich jeweils Angebote zum gesicherten Abstellen der Räder wünschen.

Für die St. Bartholomäus Kirche in Wilster wurde eine Aufstockung der vorhandenen Radabstellanlagen gewünscht.

Weitere Wünsche aus der Beteiligung bezogen sich auf gesicherte und überdachte Abstellanlagen, die auch über eine Beleuchtung (soziale Sicherheit) und ggf. weitere Serviceangebote verfügen sollten:

- Anleger Am Wiesengrund in Kaaks
- Dorfplatz Neuenbrook
- Friedhof Hohenapsee
- Schulzentrum Wilster
- Ergänzung einer Beleuchtung der Radabstellanlage an der B 206 in Klein Ösau
- Bau einer Schutzhütte mit Fahrradstation in Hennstedt, an der L 121 Itzehoeer Straße.

7.2 Regionalkonferenz

Nach der Kommunenbefragung wurde als weiterer Baustein des Beteiligungsverfahrens im Frühjahr 2025 eine Regionalkonferenz durchgeführt, um sich mit den lokalen Akteuren weiter zum Thema Radverkehr im Kreis Steinburg auszutauschen und die Expertise in den weiteren Prozess der Erstellung des Radverkehrskonzeptes einzubinden. Die Regionalkonferenz fand am 03.04.2025 im Kreishaus in Itzehoe statt.

Das große Interesse an der Regionalkonferenz mit rund 80 Teilnehmenden zeigt, dass Radverkehrsförderung ein wichtiges Thema der Regionalentwicklung und des Klimaschutzes ist.

Die Regionalkonferenz startete mit der Begrüßung durch den Landrat Claudius Teske, gefolgt von einer Kurzvorstellung aktueller Projekte zum Radverkehr im Kreis Steinburg durch die Radkoordinierung. Im Anschluss wurde der Arbeitsstand des Radverkehrskonzeptes vorgestellt, wobei Ziele und Vorgehen erläutert wurden. Zudem wurden die Ergebnisse der Kommunen-Beteiligung sowie die Netzkonzeption vorgestellt, um den aktuellen Stand der Planungen transparent zu machen.

Im Anschluss arbeiteten die Teilnehmenden in drei Gruppen an Fragestellungen zum Radverkehrsnetzplan.

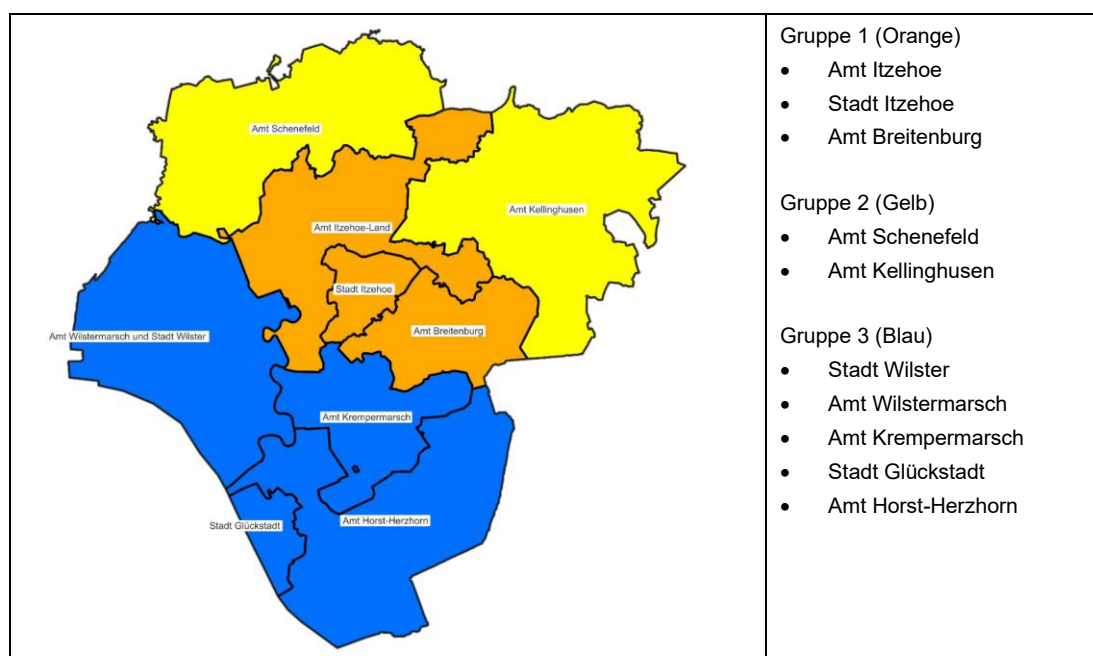


Abb. 7-2: Übersicht Gruppeneinteilung Regionalkonferenz

Dabei ging es um folgende Fragestellungen:

- Welche vorgeschlagenen Verbindungen sind gut nutzbar/nicht gut nutzbar?
- Sind weitere wichtige Verbindungen für den Radverkehr bekannt?

- Wo sind Problemstellen? Wo sind bereits Konflikte aufgetreten, in welcher Form?
- Welche Bereiche sind gut gelungen?
- Gibt es aktuelle infrastrukturelle Projekte zum Radverkehr in den Gemeinden?
- Wünsche in Bezug zur Fahrradinfrastruktur im Kreis Steinburg?

In der gemeinsamen Diskussion direkt an den Netzplänen erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit ihre Anregungen einzubringen.

Parallel dazu hatten die Akteure aus dem Kreis die Möglichkeit, sich über ihre Projekte zum Radverkehr bilateral mit anderen Teilnehmenden auszutauschen.

Zum Abschluss wurden die Ergebnisse der Arbeitsgruppen kurz zusammengefasst und ein Ausblick auf die nächsten Schritte gegeben.

Nachfolgend ist die **Dokumentation zur Regionalkonferenz** angeführt:

Anlass:	Radverkehrskonzept Kreis Steinburg, Regionalkonferenz		
Ort:	Kreishaus Itzehoe		
Datum:	03. April 2025	Uhrzeit:	16.00 – 19.00 Uhr

Dokumentation durch:	PGV-Alrutz
Teilnehmende:	
C. Teske, Landrat Kreis Steinburg	H. Prahlow (PGV-Alrutz)
S. Herbst-Richter, Kreis Steinburg	C. Feder (PGV-Alrutz)
T. Möller, Radkoordinator Kreis Steinburg	N. Brünink (PGV-Alrutz)
D. Appel, Radkoordinator Kreis Steinburg	
Weitere Akteure gemäß Teilnahmeliste	

Landrat Teske eröffnet die Regionalkonferenz und freut sich über das sehr große Interesse. Er begrüßt insbesondere die Kreistagsabgeordneten, die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Kommunen im Kreis sowie Frau Böttcher vom Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein.

Landrat Teske stellt die Bedeutung des Fahrrades heraus und die Wichtigkeit einer sicheren und komfortablen Radverkehrsführung im gesamten Kreis Steinburg. Bereits die landesweite Radstrategie „Ab aufs Rad im echten Norden“ und die darauf aufbauenden Fördermöglichkeiten im Land haben im letzten Jahr zur Umsetzung bereits einiger Maßnahmen beigetragen.

Hierfür dankt Landrat Teske den einzelnen Akteuren und Finanzgebern.

Herr Möller begrüßt als Radkoordinator des Kreises Steinburg ebenfalls die Anwesenden. Auch er ist überwältigt von dem großen Interesse am Radverkehr im Kreis. Er stellt die einzelnen bereits umgesetzten Projekte zum Radverkehr im Kreis

Steinburg kurz vor und benennt die jeweils anwesende Ansprechperson, die später zum Projekt Auskunft geben wird. Er motiviert die Kommunen am diesjährigen Stadtradeln (erneut) teilzunehmen. Der Kreis Steinburg hat ein Lastenrad angeschafft, das als „Wanderpokal“ für jeweils ein Jahr an die Kommune mit dem besten Ergebnis im Kreis gehen soll.



Bild 1: Eindrücke bei der Regionalkonferenz (links) und „Wanderpokal“ Lastenrad des Kreis Steinburg (rechts)

Frau Prahlow von der Erstellung des Radverkehrskonzeptes beauftragten Planungsbüro PGV-Alrutz stellt kurz das Büro sowie das Bearbeitungsteam vor. In einer inhaltlichen Einführung setzt sie das Radverkehrskonzept in den Konsens der landesweiten Aktivitäten zum Radverkehr und erläutert Ziele, Vorgehen und die Handlungsfelder der Konzeption.

Herr Brünink (PGV-Alrutz) stellt die Ergebnisse der Kommunalbefragung vor, die Ende 2024 online durchgeführt wurde. Ca. 50 Kommunen haben sich beteiligt und ein erstes Stimmungsbild zum Status Quo, den eingeschätzten Handlungsbedarfen sowie bereits umgesetzter Maßnahmen erzeugt. Die Anregungen der Befragung sind bereits im Netzentwurf berücksichtigt und werden ebenfalls bei der Ableitung von Mängeln und Handlungsbedarf einbezogen werden.

Frau Feder (PGV-Alrutz) erläutert die Bedeutung und Vorgehensweise bei der Entwicklung eines ersten Entwurfes für das Radverkehrsnetz des Kreises. Dieses soll in der anschließenden Gruppenarbeit durch die Anwesenden geprüft und durch weitere Hinweise weiterentwickelt werden.

Bevor die Anwesenden sich in einer kurzen Pause stärken (besten Dank an Frau Herbst-Richter für die köstlichen Brote) und bilateral austauschen konnten, bestand die Möglichkeit für Verständnisfragen:

- Es wird gefragt, ob die Reihenfolge der Bedeutung der Handlungsansätze (F. 17) willkürlich ist oder eine Wertung darstellt.
PGV bestätigt, dass die Reihenfolge willkürlich festgelegt wurde.
- Es besteht die Einschätzung, dass eine Förderung in Höhe von 75 % nur schwer realisierbar ist.
Zur Klärung wird auf einen direkten Austausch mit der RAD.SH verwiesen.
- Es wird angemerkt, dass das Radverkehrskonzept von Kremperheide in der Sammlung der bereits vorhandenen Radverkehrskonzepte nicht mit aufgelistet ist.
PGV ergänzt Hinweis im Nachgang in der Präsentation.
- Es wird die Frage gestellt, ob die im Kreiskonzept entwickelten Verbindungen zukünftig über Google Maps für die Routenplanung verfügbar sein werden.
Die Idee wird aufgenommen und geprüft.

Diskussion des Netzentwurfes in drei Gruppen

Frau Prahlow führt in die Gruppenarbeit ein. An den ausgehängten Netzplänen soll anhand der Leitfragen gemeinsam mit den Planerinnen und Planern diskutiert werden.

Leitfragen:

- Welche vorgeschlagenen Verbindungen sind gut nutzbar/nicht gut nutzbar?
- Kennen Sie weitere wichtige Verbindungen für den Radverkehr?
- Wo sind Problemstellen? Wo haben Sie bereits Konflikte erlebt, in welcher Form?
- Welche Bereiche finden Sie gut gelungen?
- Wissen Sie von aktuellen infrastrukturellen Projekten zum Radverkehr in den Gemeinden?
- Was wünschen Sie sich mit Bezug zur Fahrradinfrastruktur im Kreis Steinburg?

Die kreisangehörigen Kommunen wurden dafür in drei Gruppen eingeteilt. In der gemeinsamen Diskussion direkt an den Netzplänen erhalten die Teilnehmenden die Möglichkeit ihre Anregungen einzubringen.

Anregungen in Gruppe 1 (Amt Itzehoe-Land, Stadt Itzehoe, Amt Breitenburg)

- Probleme seien vor allem Straßenquerungen an Landesstraßen und Übergänge.
- Die Bahntrasse von Itzehoe nach Hohenlockstedt soll als Veloroute umgesetzt werden. Dabei sei eine deutliche Erkennbarkeit wichtig, damit die Aufmerksamkeit vom Kfz-Verkehr gegeben ist.
- Die Anbindung an das Gewerbegebiet nach Oldendorf wird als sehr wichtig eingeschätzt, da der Radverkehr die Verbindung heute schon intensiv nutzt.

- Aus Itzehoe kam der Hinweis, dass eine Verbreiterung des Tunnels entlang Wellenkamper Chaussee und damit die Führung des Radverkehrs entlang der Strecke nicht geeignet sei. PGV erklärt, dass die Strecke als Hauptachse im VEP Itzehoe enthalten sei und die Strecke aufgrund dessen mit aufgenommen wurde. Itzehoe ist der Meinung, dass die Verbindung auch entfallen könnte.
- Die Anbindung an das Klinikum in Itzehoe wird für wichtig gehalten. Insbesondere die Verbindung vom Bahnhof zum Klinikum.
- Generell wurde angemerkt, dass die Radwege in Itzehoe (auch außerorts) in einem sehr schlechten Zustand seien. Als Beispiel wurde die Strecke nach Mehlbek genannt.
- Es kam die Anregung, dass eine Fahrradabstellanlage in Hohenlockstedt sinnvoll sei, da der Radverkehr aus Hohenasperke kommt und von dort aus mit ÖV weiterfährt.

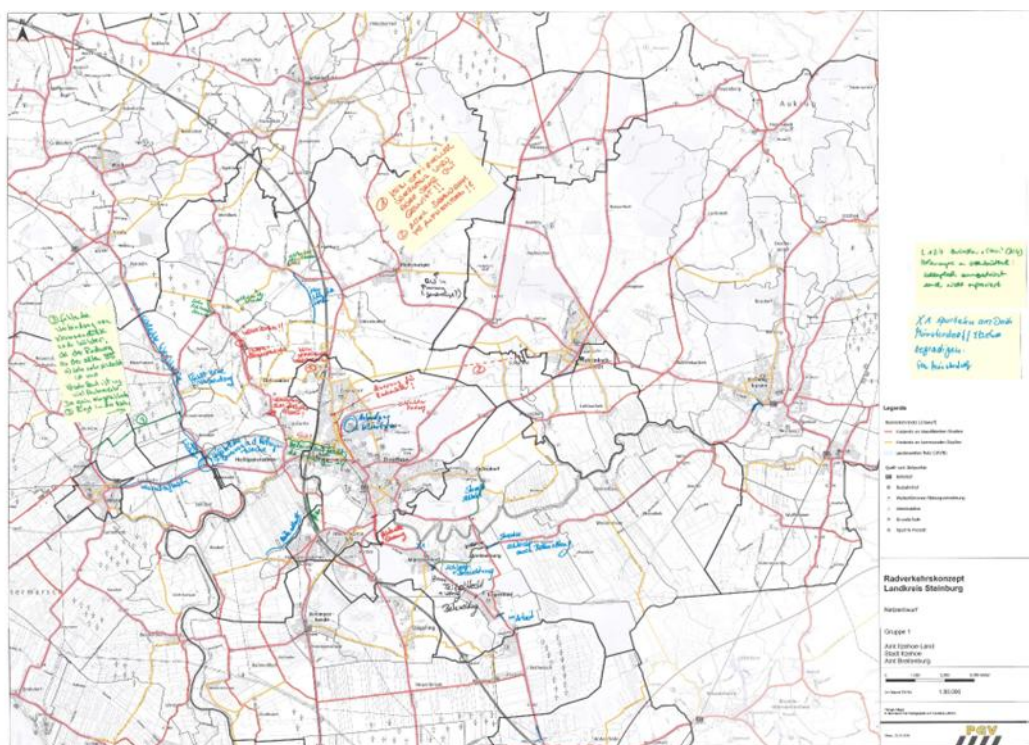


Bild 2: Anregungen zur Netzdiskussion in Gruppe 1

Anregungen in Gruppe 2 (Amt Schenefeld, Amt Kellinghusen)

- Es wird bemängelt, dass es im Amt Schenefeld im Gegensatz zum Kreis Rendsburg-Eckernförde insgesamt deutlich zu wenige Radverkehrsanlagen gäbe.

Außer an Bundesstraßen und einer Landesstraße gäbe es außerorts praktisch keine Radverkehrsanlagen.

- Vor allem entlang klassifizierter Straßen wurden die Radverkehrsanlagen hinsichtlich Qualität bemängelt, zum Teil fehlen sie gänzlich. Dies betrifft auch wichtige Achsen für den Schulverkehr, z.B. zwischen Schenefeld und Bokhorst.
- Im Amt Kellinghusen wurden für die Nord-Süd-Verbindung nördlich Kellinghusen einzelne alternative Verbindungen zum Netzentwurf aufgezeigt.
- Weitere Einträge beziehen sich vor allem auf fehlende oder mangelhafte Radverkehrsanlagen im Zuge des Netzentwurfes.

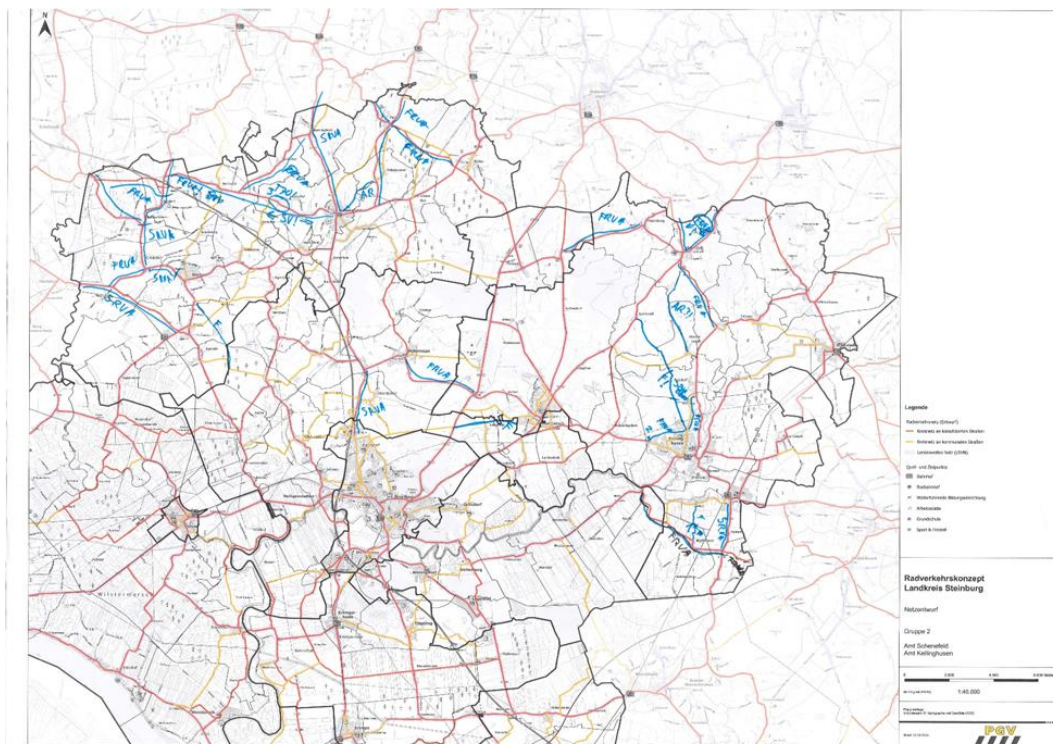


Bild 3: Anregungen zur Netzdiskussion in Gruppe 2
(Erläuterung: F = Fehlende Route; FRVA = fehlende Radverkehrsanlage;
SRVA = Schlechte/Schadhafte Radverkehrsanlage;
AR = Alternativroute; SV = Schulverkehr)

Anregungen in Gruppe 3 (Stadt Wilster, Amt Wilstermarsch, Amt Krempermarsch, Stadt Glückstadt, Amt Horst-Herzhorn)

- Zwischen Horst (Holstein) und Sommerland wurde eine bestehende touristische Route als gut nutzbare Alternative auch für den Alltagsradverkehr statt der klassifizierten Straße genannt.

- Zahlreiche Radverkehrsanlagen im Zuge klassifizierter Straße wurden hinsichtlich der Qualität bemängelt. Dies trifft auch auf wichtige Schulverbindungen zu, z.B. südlich Herzhorn.
- Es wurde bemängelt, dass nötige Radverkehrsanlagen entlang v.a. klassifizierter Straßen gänzlich fehlen.
- Entlang der Elbe wurde der elbseitig bestehende Radweg hinsichtlich Qualität und Befahrbarkeit gelobt. Dieser sei durchgängig auch für den Alltagsradverkehr relevant. Hier wurde eine Netzverlegung empfohlen, die auch das landesweite Netz betreffen würde.
- Weitere Alternativen zu den aufgezeigten Netzbestandteilen wurden im Amt Wilstermarsch, westlich der Stadt Wilster aufgezeigt.
- Neben Mängeln an Strecken wurden auch Querungsbedarfe genannt, die derzeit eher unsicher zu fahren wären.
- Um die Verknüpfung von Pkw und Rad zu verbessern, wurden sich für die P+R-Parkplätze an den Anschlussstellen der A 23 gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten gewünscht.

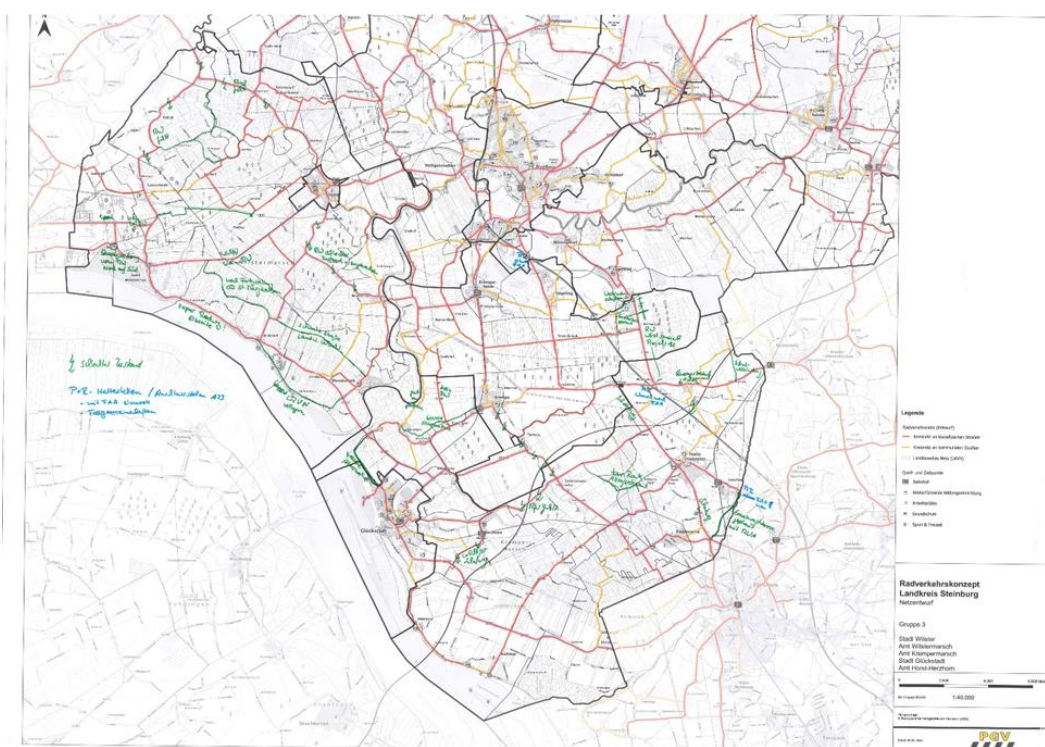


Bild 4: Anregungen zur Netzdiskussion in Gruppe 3

Alle in den Plänen notierten Anmerkungen und Hinweise werden geprüft und in der weiteren Diskussion zur Netzkonzeption berücksichtigt.

Während der zweiten Hälfte der Gruppenarbeit konnten sich die Teilnehmenden auch direkt mit den Zuständigen für die vorgestellten **guten Beispiele bereits umgesetzter Projekte zum Radverkehr im Kreis Steinburg** austauschen.

Von dieser Möglichkeit des bilateralen Austauschs wurde rege Gebrauch gemacht.

Frau Prahlow stellt zum Abschluss das weitere Vorgehen zur Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Steinburg vor.

Nach Überarbeitung des Netzentwurfes soll im Sommer die Befahrung und Bestandserfassung im Radverkehrsnetz stattfinden, um Mängel und Handlungsbedarfe vor Ort aufzunehmen. Der abgeleitete Handlungsbedarf wird in einem baulastträgerübergreifenden Maßnahmenkonzept zusammengefasst.

Die Ergebnisse zum Radverkehrskonzept sollen in politischen Gremien vorgestellt werden.



Bild 5: Eindrücke der Regionalkonferenz

Frau Herbst-Richter verabschiedet die Teilnehmenden und bedankt sich für die konstruktive Diskussion. Sie betont, dass die Veranstaltung aus Gemeinde- und Kreissicht ein voller Erfolg gewesen sei. Gleichzeitig weist sie darauf hin, dass weiterhin Entwicklungsbedarf bestehe, um den Radverkehr tatsächlich „auf die Straße zu bringen“.

Angesichts knapper finanzieller Mittel sei es umso wichtiger, Kräfte zu bündeln und den Austausch untereinander zu fördern. Der heutige Termin habe gezeigt, wie wertvoll die Vernetzung der Ämter untereinander sei – insbesondere im Hinblick auf die Gestaltung sinnvoller Ortsverbindungen und der Schaffung einer soliden Basis für den Alltagsradverkehr.

Sie spricht sich dafür aus, die konstruktive Zusammenarbeit fortzuführen, und bedankt sich ausdrücklich bei Herrn Möller für sein kontinuierliches Engagement und seinen Einsatz, die verschiedenen Akteure zu vernetzen.

Mit dem geplanten Kreisnetz sei ein erster, wichtiger Schritt getan, auf dem nun aufgebaut werden könne.

7.3 Erläuterungen zur Datenbank

Alle erhobenen Daten zur Wegeinfrastruktur im Netz, den festgestellten Mängeln sowie die abgeleiteten Handlungsbedarfe sind in einer digitalen Datenbank zusammengeführt. Die Datenbank liegt im shapefile der Linien des Radverkehrsnetzes als Attributtabelle in Anlehnung an das Nationale Datenschema vor. Hierdurch ist langfristig eine Verzahnung der regional und der kreisweit erhobenen Daten möglich.

Überblick, Struktur und Aufbau

Die Datenbank besteht in ihrer Grundstruktur aus der Attributtabelle zu den georeferenzierten Linien des Radverkehrsnetzes, in der alle Bestandsdaten sowie Aussagen zu festgestellten Mängeln bzw. die abgeleiteten Maßnahmen aufgeführt sind. Alle Informationen zu einem Bewertungsabschnitt sind in einer Zeile zusammengestellt.

Durch die Verknüpfung der erhobenen Daten mit den georeferenzierten Linien im GIS-System können für jeden Abschnitt separate Maßnahmendatenblätter (im PDF-Format) ausgegeben werden. Für jeden im Bestand erfassten Abschnitt im kreisweiten Radverkehrsnetz sowie für die Abschnitte an Klassifizierten Straßen ohne Radverkehrsanlage befinden sich die relevanten Daten auf einem jeweils einseitigen Maßnahmendatenblatt. Die Inhalte des Datenblattes geben zum einen die Bestandssituation wieder, zeigen aber auch die Mängel und Handlungsempfehlungen auf. Zudem ist zur einfacheren Verortung des Abschnitts ein Ausschnitt aus dem Netzplan sowie wenn vorhanden auch ein Foto.

Insgesamt sind in der Datenbank 829 bewertete Abschnitte enthalten. Ein Filtern nach Attributen wie zum Beispiel Kommune oder Straßenkategorie ist möglich.

Das kreisweite Radverkehrsnetz ist zudem als georeferenziertes Linienshape (GIS-shape) vorhanden. Dabei entsprechen die Abschnitte des Linienshapes den Bewertungsabschnitten der Datenbank. Über die Bezeichnung der Abschnitte ist das Linienshape mit der Datenbank verknüpft, sodass die Daten den Abschnitten auch in einem Übersichtsplan zugeordnet werden können.

Datenerfassung und Grundzüge der Datenbank

Jeder Abschnitt der Datenbank hat eine eigene Abschnittsnummer erhalten, die auf die Zugehörigkeit zum Amtsbereich schließen lässt. Beispielsweise liegt der Abschnitt „Will-032“ innerhalb des Gemeindegebiets Brokdorfs (Abb. 7-3). Diese Abschnittsnummer findet sich auch im GIS-Shape zum kreisweiten Radverkehrsnetz wieder. Die Verortung kann somit über die Abschnittsnummer im GIS sowie über die in der Datenbank integrierte Beschreibung des Abschnitts (Straßenname, Lage) stattfinden.

Alle vor Ort aufgenommenen Bestandsdaten (u.a. Straßenkategorie, Art der Radverkehrsführung, Breite der Radverkehrsanlage, Belag) sind in der Datenbank enthalten. Zusätzlich zu den vor Ort aufgenommenen Daten wurden weitere Daten, z.B., sofern vorhanden, Verkehrsstärken oder redaktionelle Angaben wie Straßennamen ergänzt.



Abb. 7-3 Ausschnitt aus dem Netzplan mit Abschnittsnummer (Bsp. „Wil-032“)

7.4 Vorgehen Bestandserfassung und Bewertung

Für die klassifizierten Straßen im Kreis liegen Daten hinsichtlich vorhandener oder nicht vorhandener straßenbegleitender Radverkehrsanlagen vor. Diese Daten basieren auf vom Kreis zur Verfügung gestellten Shapes und auch aus Daten aus OpenStreetMap. Daten aus beiden Quellen wurden abgeglichen mit denen zum LRVN, sodass verschiedene Datenquellen eine hohe Datenqualität gewährleisten. Für die Befahrung ausgewählt wurden zunächst die Abschnitte im Zuge klassifizierter Straßen, die über eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage verfügen. Die Befahrung dieser Abschnitte diente vor allem der Aktualisierung des Radwegebestandes in Zuständigkeit von Kreis und Land. Die Abschnitte ohne Radverkehrsanlage wurden hinsichtlich der Kfz-Stärken sowie weiterer zur Verfügung gestellter Informationen dahingehend bewertet, inwieweit die Mischverkehrsführung für den Radverkehr verträglich ist oder ob der Neubau einer Radverkehrsanlage nötig wäre.

Für die Abschnitte an kommunalen Straßen wurden in der Datenbank die Datenblätter zum Bestand vorbereitet. Eine Bestandserfassung fand im Rahmen des Radverkehrskonzeptes nicht statt. Da die Abschnitte jedoch Teil des Kreisnetzes sind, sind sie damit auch grundsätzlich förderfähig.

Die ausgewählten Abschnitte des kreisweiten Radverkehrsnetzes wurden im Sommer 2025 von geschultem Personal mit dem Fahrrad anhand abgestimmter Attribute befahren und der vorgefundene Bestand erfasst. Erfasste Attribute waren beispielsweise Art und Breite der Radverkehrsanlage sowie ggf. Hinweis auf Zweirichtungsbetrieb, Belagsart- und -qualität, Ortslage, zulässige Höchstgeschwindigkeit (Kfz), Benutzungspflicht, ggf. Freigabe in Gegenrichtung bei Einbahnstraßen etc.

Die Aufnahme des Bestands zur Radverkehrsinfrastruktur sowie erste Einordnungen punktueller Mängel und Konfliktstellen erfolgten mithilfe digitaler Checklisten, welche über ein mobiles Geoinformationssystem direkt vor Ort ausgefüllt wurden. Zusätzlich wurde eine detaillierte Fotodokumentation mit GPS-Kameras durchgeführt, sodass der Bestand sowie die Mängel im Anschluss direkt verortet werden konnten.

Generelle Aspekte, die nicht vor Ort erfasst werden konnten (z.B. Kfz-Stärken, Baulastträger) wurden im Nachgang in das System eingepflegt.

Bereits vor Ort wurden die Strecken in unterschiedliche Bewertungsabschnitte eingeteilt. Ein Bewertungsabschnitt umfasst dabei eine Radverkehrsführung in einheitlicher Charakteristik. Bei Änderung grundlegender Merkmale (Radverkehrsführung, Straßencharakter, Ortslage, Klassifizierung etc.) wurde ein neuer Abschnitt gebildet. Die Abschnitte wurden zusätzlich an den Ämtergrenzen getrennt.

Im Nachgang der Befahrung erfolgte eine Plausibilitätsprüfung der erfassten Daten, die Bewertung des vor Ort erfassten Bestands sowie die Ableitung des ggf. nötigen Handlungsbedarfs zur Ertüchtigung der Verbindung.

7.5 Kostenansätze zur überschlägigen Kostenschätzung Weeginfrastruktur

Streckenabschnitte	Kostenansatz	Einheit
1. Sehr geringer Aufwand Kleinere linienhafte Maßnahmen oder Prüfaufträge		
Prüfaufträge DTV	3.200 €	pauschal
Umwidmung (Aufhebung Ben.pfl., Aufgabe Freigabe Gehweg, etc.) inkl. kleiner baulicher Anpassungen	40 - 45 €	lfm
punktueller Belagsausbesserung	50 - 60€	lfm
2. Geringer Aufwand Markierungsarbeiten ohne weitere Eingriffe		
Einrichten von Fahrradstraße inkl. Randmarkierungen bzw. STS	100 €	lfm
Markierung/Demarkierung von Schutzstreifen, je Seite	70 €	lfm
Markierung/Demarkierung von Radfahrstreifen, je Seite	80 €	lfm
Markierung von Piktogrammketten, je Seite	30 €	lfm
Sts zur Fahrbahn ergänzen, je Seite	50 €	lfm
3. Mittlerer Aufwand Einfachere linienhafte Bauarbeiten		
Wegeum-/ausbau ohne Bordversatz	250 €	lfm
Belagserneuerung, Deckensanierung (bei Fahrbahnen und Wegeverbindungen anteilige Kosten für Radverkehr)	200 €	lfm
Ländlicher Weg auf Regelbreite (3,5-4,0 m) ausbauen	200 €	lfm
Begegnungsstellen, alle 250 m	90 €	lfm
Wassergebundener Ausbau	150 €	lfm
4. Hoher Aufwand Komplexere linienhafte Bauarbeiten		
Ausbau straßenbegleitender Radweg mit Bordversatz (innerorts)	400 €	lfm
Neubau Geh-/ Radweg außerorts (Asphalt)	650 €	lfm
5. Sehr hoher Aufwand Sehr komplexe linienhafte Bauarbeiten		
Grundhafter Wegeausbau mit Bordversatz	700 - 750 €	lfm
Komplettumbau einer Straße, Anteil Radverkehr	700 - 750 €	lfm

Punktuelle Maßnahmen und Knotenpunkte	Kostenansatz	Einheit
6. Sehr geringer Aufwand Punktuelle Kleinmaßnahmen		
Einzelne Schilder/Verkehrszeichen/Wegweiser, Markierung einzelner Piktogramme	350 €/Schild, mind. 700 € pro Maßnahme	Stück
Poller setzen/anpassen	3.500 €	Stück
7. Geringer Aufwand Kleinere Bau- oder Markierungsmaßnahmen		
Bordabsenkungen anpassen	7.500 €	Stück
Drängelgitter umsetzen	7.500 €	Stück
Furtmarkierung, inkl. Roteinfärbung	12.500 €	Stück
8. Mittlerer Aufwand Punktuelle Bau- oder Markierungsmaßnahmen		
Bauliche Einengung Fahrbahn (auch beidseitig)	35.000 - 50.000 €	Stück
Bauliche Aufpflasterung	40.000 €	Stück
Fußgängerschutzanlage	90.000 €	Stück
Mittelinsel ohne Umbau	100.000 €	Stück
Mittelinsel mit Umbau	165.000 €	Stück
9. Hoher Aufwand Größere Bauliche Anpassungen		
Umbau Knotenpunkt ohne Eingriff Signalisierung	90.000 - 130.000 €	Stück
Prüfung/Anpassung Signalisierung	80.000 €	Stück
Rückbau freier Rechtsabbieger	150.000 €	Stück
10. Sehr hoher Aufwand Umfangreiche Baumaßnahmen		
Umbau Knotenpunkt mit Eingriff Signalisierung	350.000 €	Stück
Neubau Kreisverkehr	500.000 €	Stück

7.6 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzenden:

- **Diebstahlsicherheit**
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht an der Abstellanlage angeschlossen werden können.
- **Bedienungskomfort**
Abstellanlagen sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und barrierefrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- **Standicherheit**
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellanlage gewährleistet eine optimale Standicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.
- **Witterungsschutz**
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u.Ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie bei Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.
- **Vielseitigkeit**
Die Abstellanlage sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen (Kinderrad, Lastenrad, Handbike, Mountainbike, usw.) genutzt werden kann.
- **Sicherheit vor Vandalismus**
Die Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Nutzung hochwertiger und somit komfortabler und verkehrssicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Sicherheit. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle) oder Abstellanlagen in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis.
- **Standortwahl**
Abstellanlagen sollten auf direkter Wegebeziehung zu Gebäudeeingängen angelegt sein. Radfahrende sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein „freies“ Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen von Fußgängern führen.

- **Leichte Erreichbarkeit**

Abstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden.

- **Soziale Sicherheit**

Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage an wenig belebten Stellen schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen und Kindern, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen variiert nach Örtlichkeit, Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Ist die Parkdauer gering, z.B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte des Bedienkomforts und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, an Bushaltestellen, am Arbeits- oder Ausbildungsplatz parkt das Fahrrad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht. Dabei überwiegen die Anforderungen Diebstahl-, Vandalismus- sowie Witterungsschutz.

7.7 Thematische Datenblätter zum Fahrradparken

Anforderungsgerechte Abstellanlagen Bahnhofteppunkten	
	
Bhf Brokstedt: Gesicherte Sammelschließanlage	Bhf Kremperheide: Überdachte Anlehnbügel – Bockwischer Weg
	
Bhf Itzehoe - Fahrradstation	Bahnhofteppunkt Herzhorn
Beschreibung, Bestand	
- Einige Bahnhofteppunkte verfügen bereits über eine große Anzahl anforderungsgerechter Rahmenhalter mit Doppelholm, zum Teil auch in Sammelschließanlagen. - Am Bahnhof Itzehoe bietet eine Fahrradstation gesicherte und überdachte Stellplätze für eine große Anzahl von Fahrrädern. - An manchen Bahnhofteppunkten bestehen auch mehrere Anlagen an unterschiedlichen Standorten. Dabei ist festzustellen, dass vor allem die Anlagen in direkter Nähe zum Gleis gut genutzt werden. - Die meisten Anlagen waren gut ausgelastet, zum Teil wurden im Rahmen der Erhebungen auch frei abgestellte Räder außerhalb der Anlagen vorgefunden.	
Handlungsbedarf	
- Regelmäßiges Prüfen des Bestandes und Ableiten des Bedarfs an Abstellanlagen inkl. Erweiterung des Bestands bzw. Ergänzung um gesicherte Anlagen und Serviceangebote (z.B. Reparatursäulen) - Bewerbung und Nutzung der Radbox zur Feststellung von Bedarfen - Berücksichtigung der Grundanforderungen Diebstahlsicherheit, Witterungsschutz, Standsicherheit, soziale Sicherheit. - Alle Anlagen sollten möglichst nahe an den Gleisen auf festem Untergrund installiert sein.	
Kosten	Ca. 250 Euro pro Bügel, zzgl. Montage
Priorität:	Daueraufgabe

Anforderungsgerechte Abstellanlagen Bushaltestellen



Anforderungsgerechter Anlehnbügel auf befestigtem Untergrund – Bushaltestelle L 327 Hauptstraße (Kleve)



Anforderungsgerechte Anlehnbügel auf unbefestigtem Untergrund – Bushaltestelle L 121 Kieler Straße (Hohenlockstedt)



Nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen auf befestigtem Untergrund (stark zugewachsen) – Bushaltestelle Wiesengrund (Eversdorf)



Nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen auf unbefestigtem Untergrund (stark zugewachsen) – Bushaltestelle L 134 (Vaale)

Beschreibung, Bestand

- An vielen Bushaltestellen ist bereits ein Angebot an Fahrradabstellanlagen vorhanden. Meist handelt es sich um nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen. Nur einige Bushaltestellen verfügen über Rahmenhalter.
- Die Abstellmöglichkeiten befinden sich teils auf befestigtem Untergrund und sind in der Regel nicht überdacht, nicht überdacht.
- Die Nutzbarkeit der Anlagen ist zum Teil durch starken Grünbewuchs zusätzlich eingeschränkt.

Handlungsbedarf

- Regelmäßiges Prüfen des Bestandes und Ableiten des Bedarfs an Abstellanlagen inkl. Erweiterung des Bestands bzw. Ergänzung um gesicherte Anlagen und Serviceangebote (z.B. Reparatursäulen).
- Sukzessive Ausstattung relevanter Bushaltestellen mit Anlehnbügeln (je nach Bedeutung).
- Berücksichtigung der Grundanforderungen Diebstahlsicherheit, Witterungsschutz, Standsicherheit, soziale Sicherheit.

Kosten

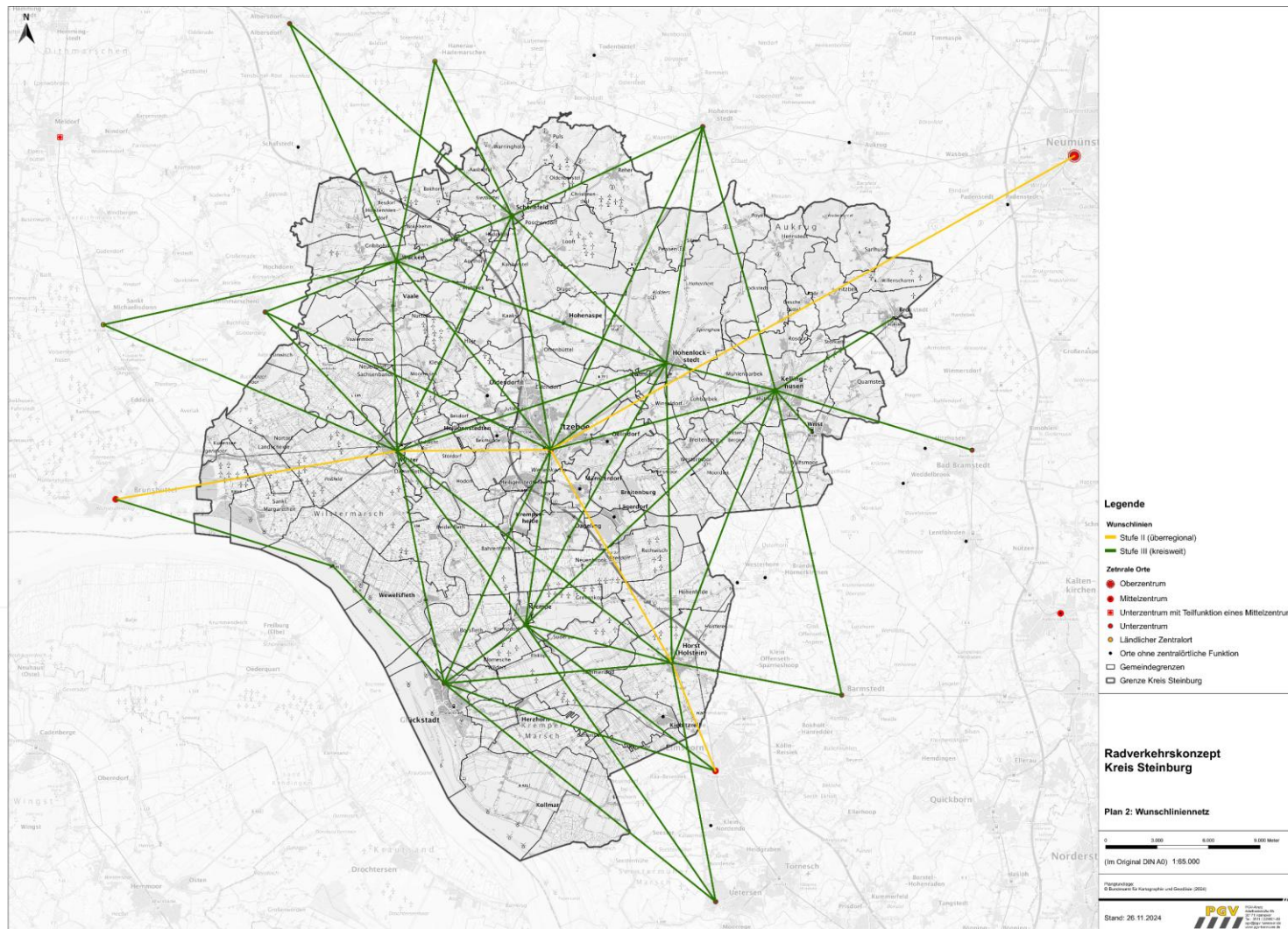
Ca. 250 Euro pro Bügel, zzgl. Montage

Priorität:

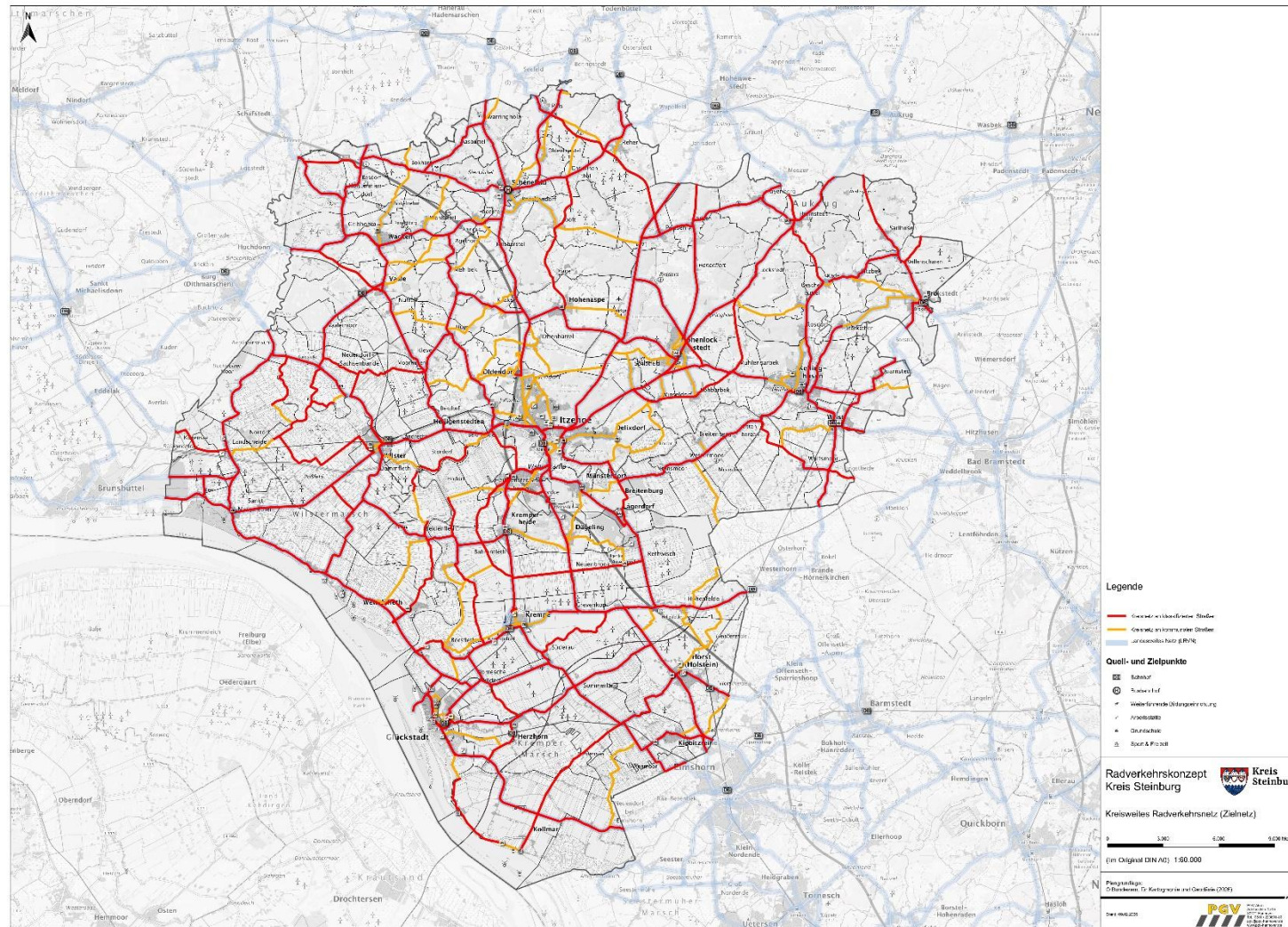
Daueraufgabe

7.8 Übersichtspläne

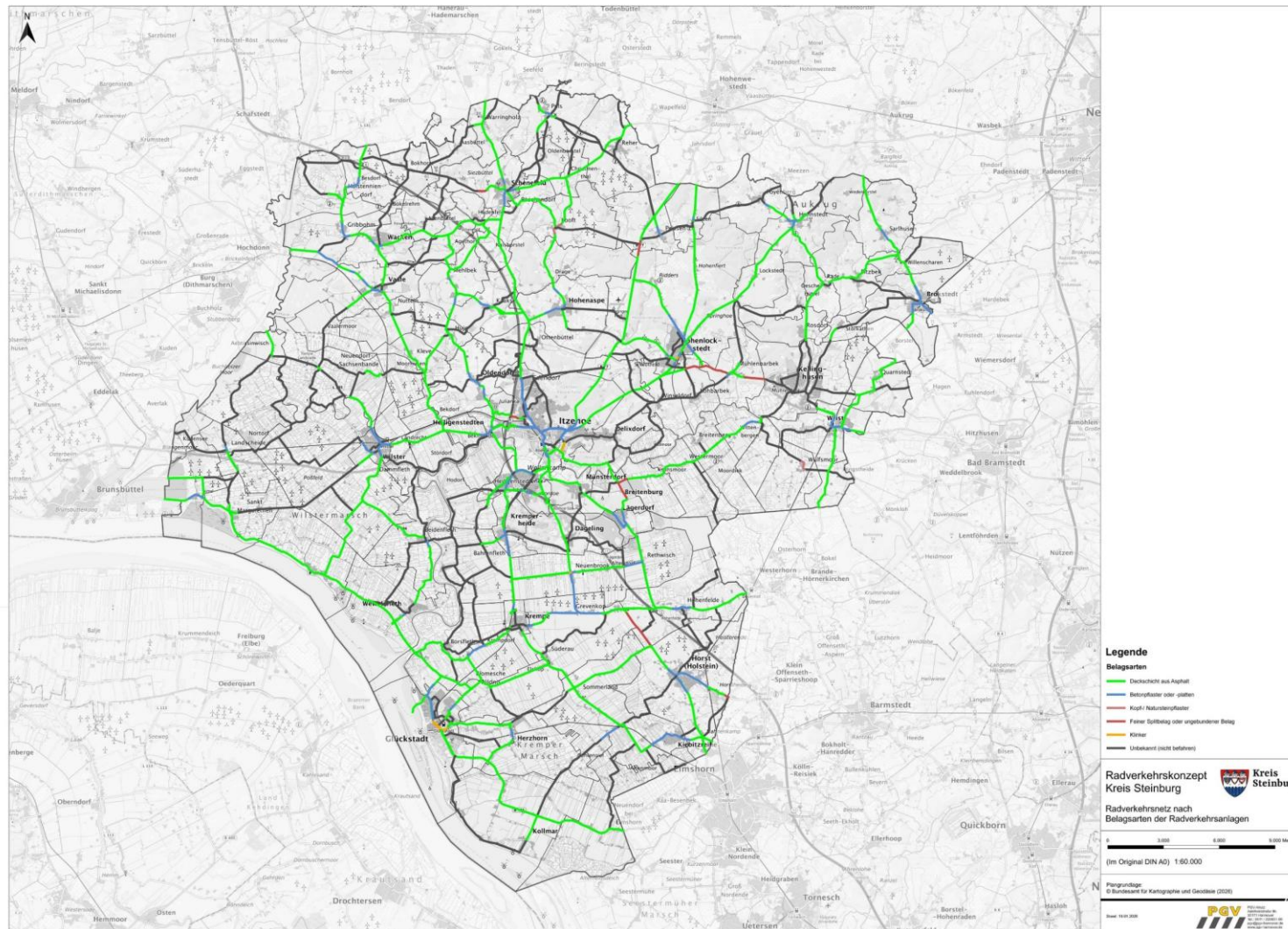
7.8.1 Wunschliniennetz



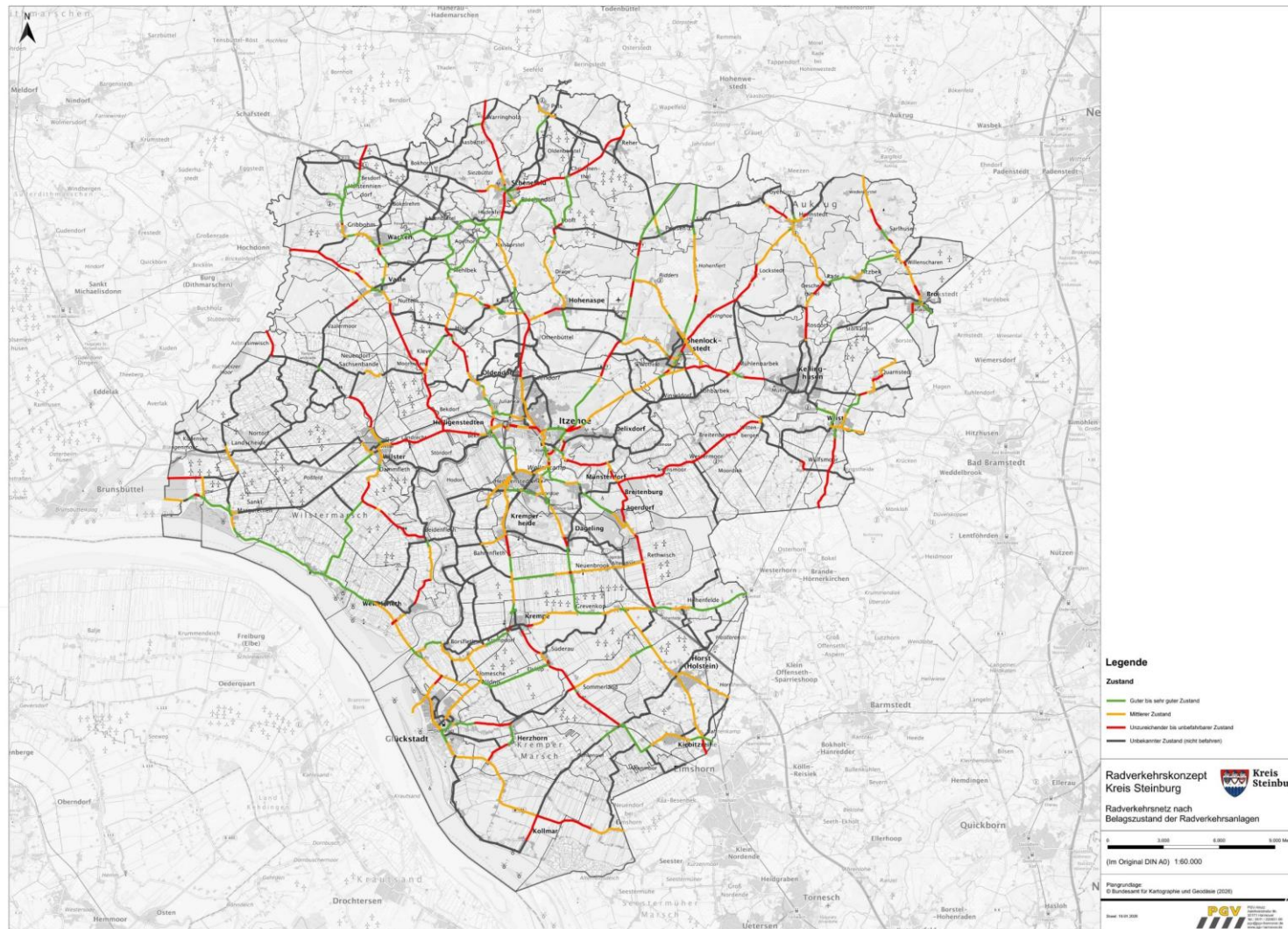
7.8.2 Zielnetz Radverkehr



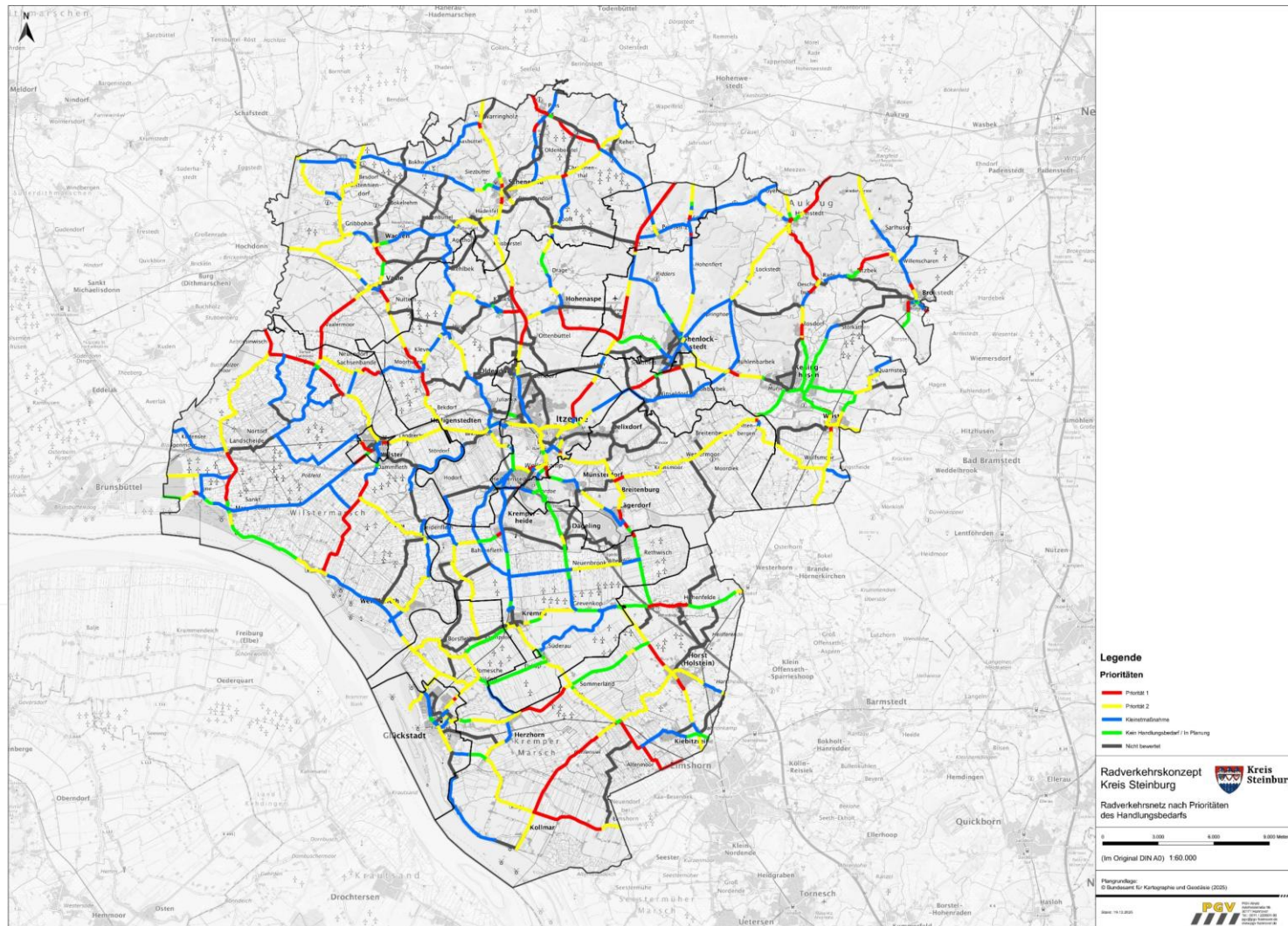
7.8.3 Überblick Belagsarten



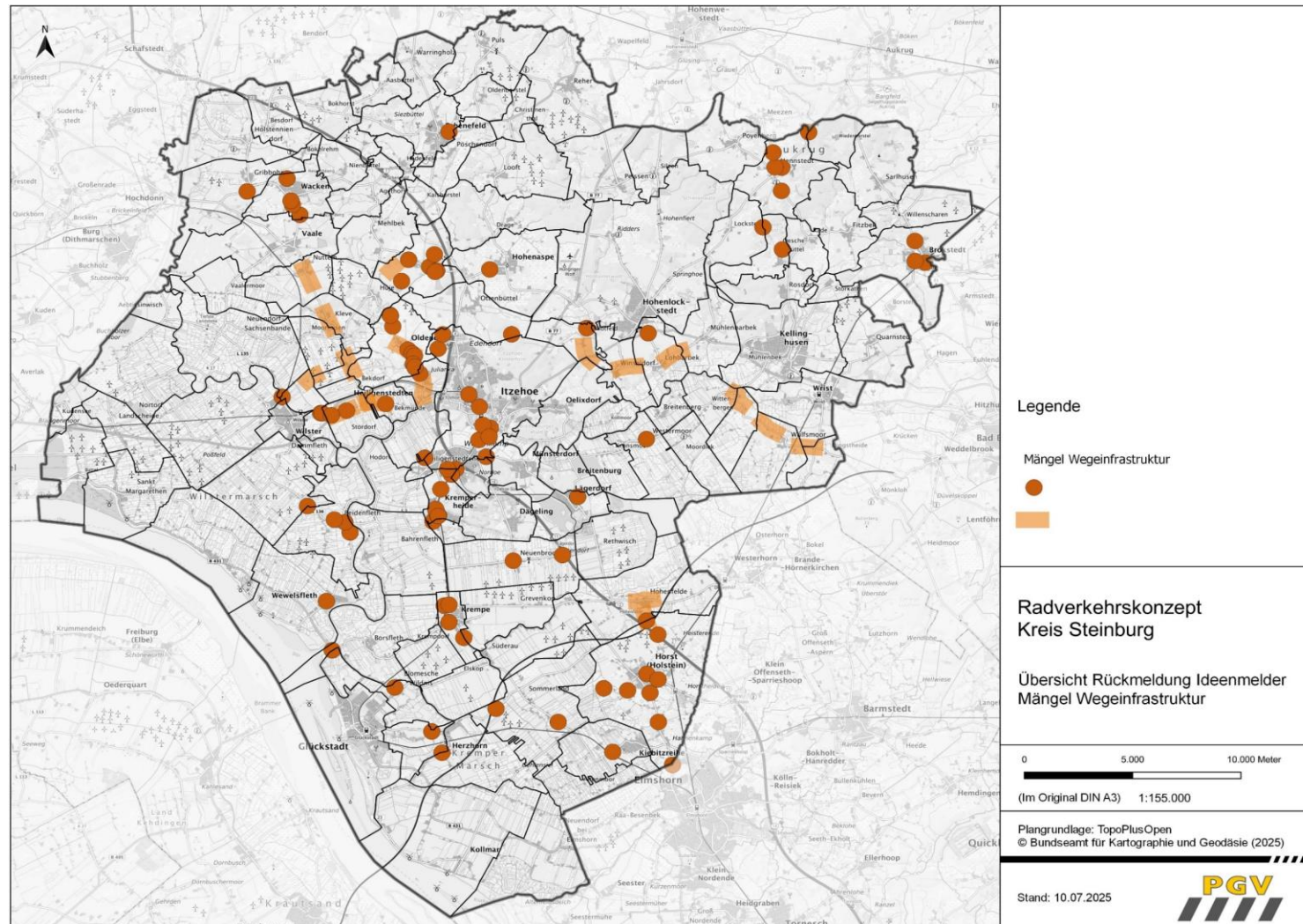
7.8.4 Überblick Belagszustand



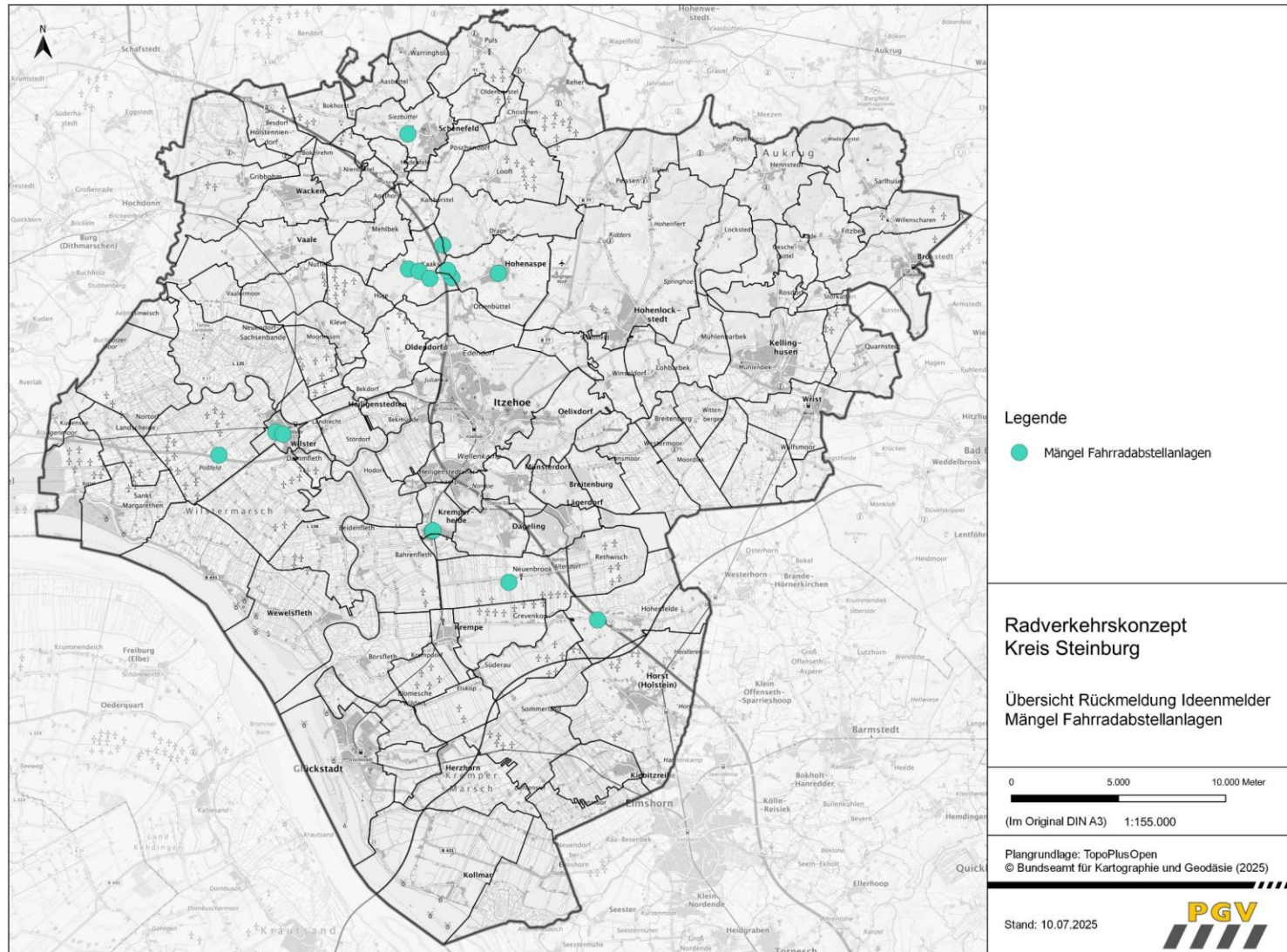
7.8.5 Überblick Handlungsbedarf



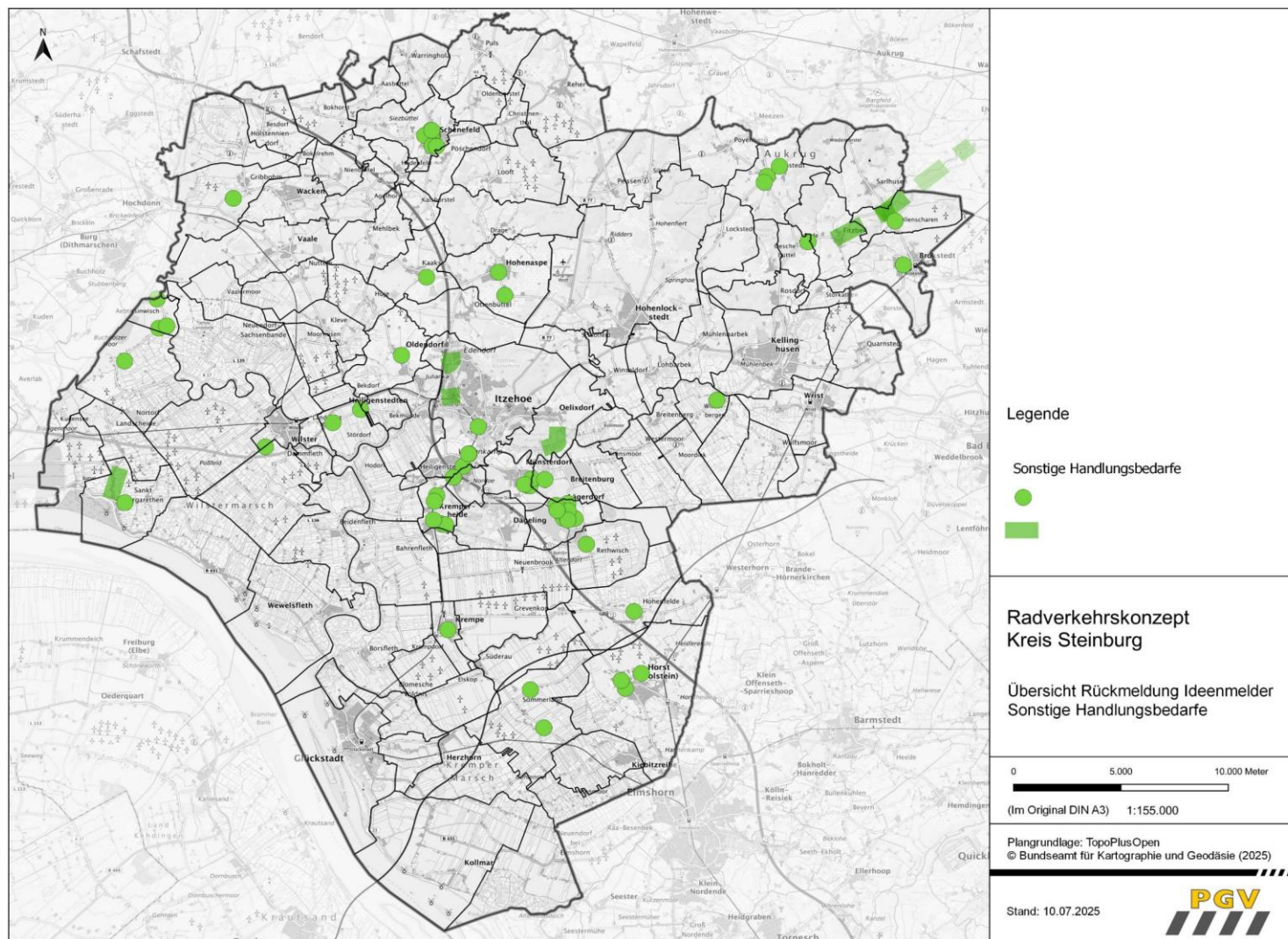
7.8.6 Ideenmelder – Mängel Wegeinfrastruktur



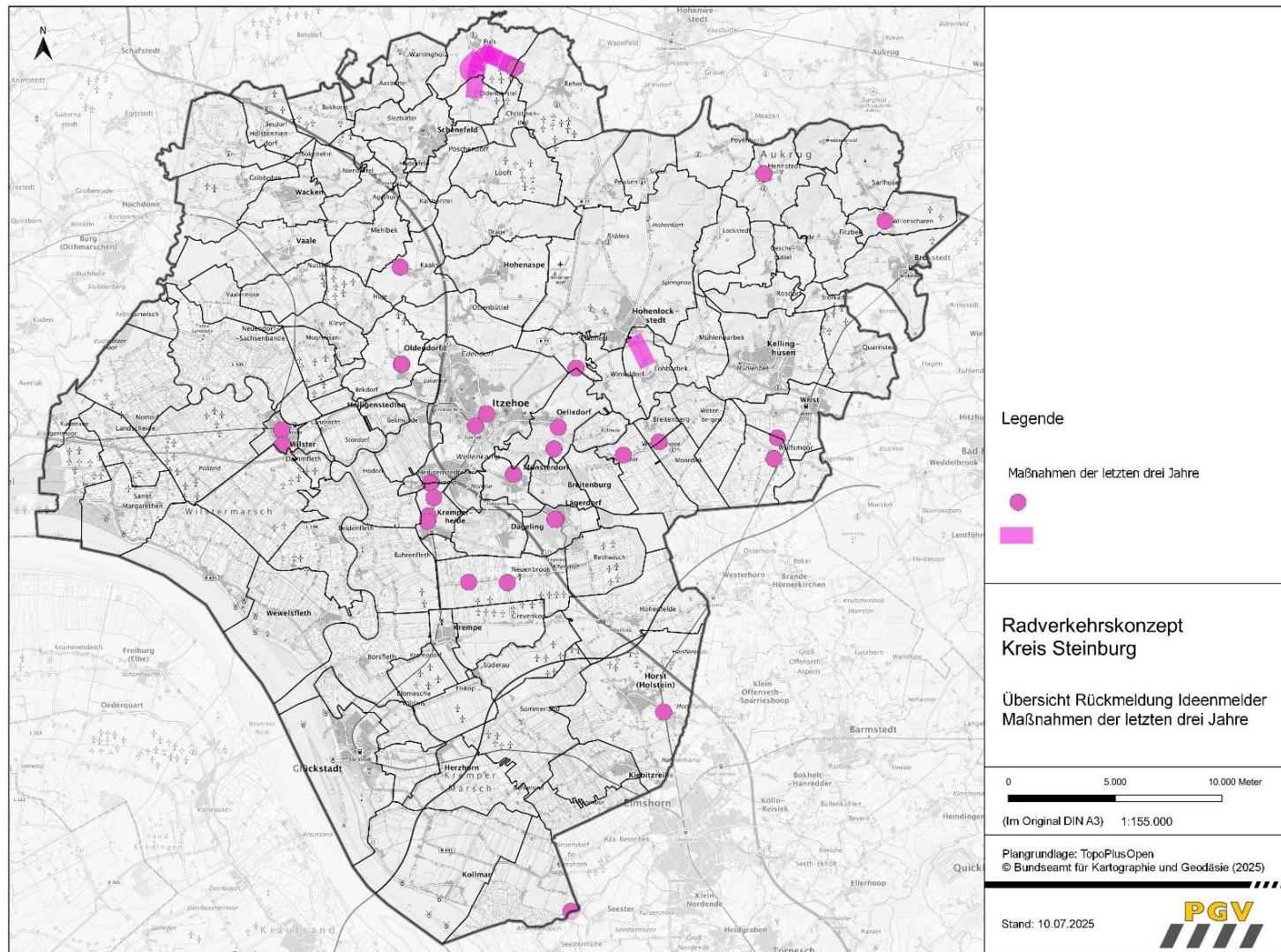
7.8.7 Ideenmelder – Mängel Fahrradabstellanlagen



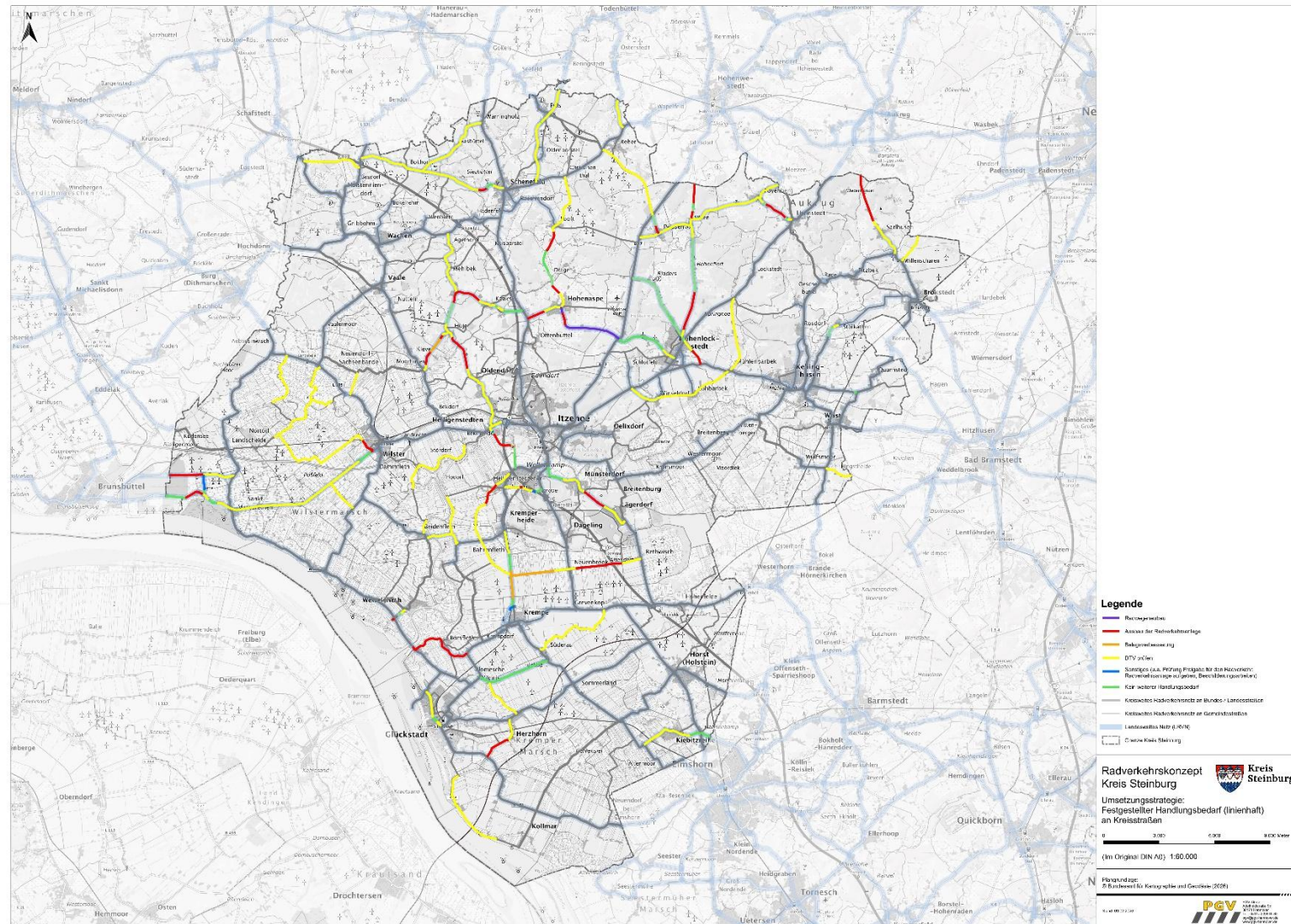
7.8.8 Ideenmelder – Sonstige Handlungsbedarfe



7.8.9 Ideenmelder – Übersicht Maßnahmen der letzten Jahre



7.8.11 Umsetzungsstrategie – Linienhafter Handlungsbedarf



7.8.12 Umsetzungsstrategie – Punktueller Handlungsbedarf

