



## **Antwort**

**der Landesregierung**

**auf die**

## **Große Anfrage**

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

### **Fahrradverkehr und -tourismus in Schleswig-Holstein**

Drucksache 15/ 2049

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

	Vorbemerkung der fragestellenden Fraktion	3
I	Allgemeines	4
I.1	Stärkung des Alltagsradverkehrs in den Kommunen	5
I.2	Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr	5
I.3	Förderung des Fahrradtourismus	6
I.4	Radwege an Bundes- und Landesstraßen	6
I.5	Verkehrssicherheitsarbeit	7
I.6	Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung	8
II	Finanzierung	12
III	Fahrradtourismus	15
IV	Fahrradinfrastruktur	26
V	Fahrradverkehr in der Stadt	35
VI	Verkehrssicherheit	39
VII	Baulastträger, Genehmigungsverfahren, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	41
VIII	Diebstahl	46
	Anlage zur Antwort auf Frage III.3.12	50

Vorbemerkung der fragestellenden Fraktion

Radfahren ist umweltfreundlich, stadtverträglich und gesundheitsfördernd. Fahrradverkehr kann einen erheblichen Beitrag zur Tourismusförderung leisten.

Die Antworten der Landesregierung auf nachfolgende Fragen sollen Informationen über den Stand der Entwicklung der Infrastruktur des Radverkehrs und für den Fahrradtourismus in Schleswig-Holstein liefern sowie über Absichten und Aktivitäten der Landesregierung zur Förderung des Fahrradtourismus und des Verkehrsmittels Fahrrad berichten.

## I. Allgemeines

- 1.1 Welche Bedeutung hat nach Auffassung der Landesregierung der Fahrradverkehr für die Bereiche Verkehr, Tourismus, Umweltschutz und Gesundheit im Land Schleswig-Holstein?
- 1.2 Welche Grundsätze und Ziele verfolgt die Landesregierung bei der Förderung und Entwicklung des Radverkehrs?

Antwort zu Frage 1.1 und Frage 1.2

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiges Anliegen und ein vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik des Landes Schleswig-Holstein. Das Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ von 1998 dient daher den Zielen,

- die Nutzung des Fahrrades im Alltags- und Freizeitverkehr zu steigern,
- die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu reduzieren,
- die Verkehrssicherheit zu erhöhen und
- eine Mobilität für alle zu gewährleisten.

Das Programm hat bewährte Ansätze aufgegriffen und Aktivitäten weiterentwickelt.

Dabei gilt es, die **unterschiedlichen Anforderungen von ländlichen und städtischen Regionen** zu berücksichtigen. Liegen im ländlichen Raum die Schwerpunkte eher in der Schaffung eines verkehrssicheren Grundangebotes und der Förderung des Fahrradtourismus, so steht in der Stadt die bessere Ausnutzung der Umsteigepotentiale vom Auto auf das Rad im Vordergrund. Durch einen breiten Ansatz, der weit über die bauliche Infrastruktur (Radverkehrsanlagen) hinausgeht, wird **Radverkehr als ein System** verstanden, das die Nutzung des Fahrrades erleichtert und potentiellen Radfahrerinnen und Radfahrern attraktive Anreize zum Umsteigen bietet.

Wegen der schwierigen Haushaltslage der öffentlichen Hand und der geringen finanziellen Handlungsspielräume legt das Programm großen Wert auf einen effizienten Mitteleinsatz im Bereich der Radverkehrsförderung. Auf Basis dieser Grundsätze definiert das Programm sechs Handlungsfelder, in denen das Land Aktivitäten im eigenen Aufgabenbereich entwickelt oder die Aktivitäten anderer Handlungsträger unterstützt.

### **1. Stärkung des Alltagsradverkehrs in den Kommunen**

Eine Stärkung des Alltagsradverkehrs ist zur Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen besonders bedeutend, weil die alltäglichen Fahrten mit dem Kraftfahrzeug überwiegend in die Städte führen oder rein innerörtliche Fahrten sind. Ein hoher Anteil dieser Autofahrten ist kürzer als 3 bis 4 km, liegt also in einem für das Fahrrad günstigen Entfernungsbereich. Gerade in den Städten und den dichter bebauten Räumen im Umland liegen daher die größten Chancen, Kfz-Fahrten auf den Radverkehr zu verlagern und damit möglichst viele Bürgerinnen und Bürger von Lärm und Schadstoffen zu entlasten. Dies kann auch dazu beitragen, ein attraktives Wohnumfeld zu fördern und die Tendenz vieler Bewohnerinnen und Bewohner abzuschwächen, aus den Städten wegzuziehen.

Die Bausteine dieses Handlungsfeldes erstrecken sich auf

- eine Anpassung der bislang mit eingeschränkten Ausbaustandards geltenden **Zuwendungsbestimmungen** zur Förderung eines breiten, an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) und der StVO-Novelle von 1997 orientierten Infrastrukturangebotes zum Fahren und Abstellen von Rädern,
- die Induzierung von breiteren Aktivitäten zur Nutzung des **Fahrrades im Berufsverkehr** sowie
- die Bereitstellung von **Serviceangeboten**.

### **2. Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr**

Besonders auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung ist der **Umweltverbund** von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln die Alternative zum Auto, wenn der Weg mit dem Fahrrad zu weit ist oder die nächstgelegene Haltestelle zu weit entfernt liegt, um diese zu Fuß zu erreichen. Daher ist die Stärkung des Umweltverbundes ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel der Landesregierung. Dieses Handlungsfeld ergänzt die Bemühungen des Landes zur Stärkung des Alltagsradverkehrs in den Kommunen, hat aber auch positive Auswirkungen auf den ländlichen Raum und für die Förderung des Fahrradtourismus.

Das Programm greift die bisherigen Aktivitäten auf und intensiviert diese. Verbessert werden sollen die Angebote zum **Fahrradparken** an Bahnhöfen und Haltestellen sowie zur **Fahrradmitnahme** in den öffentlichen Verkehrsmitteln.

### **3. Förderung des Fahrradtourismus**

Als umweltbewusste, naturnahe und gesundheitsfördernde Fortbewegung ist der Fahrradtourismus die beste Werbung für das Urlaubsland Schleswig-Holstein. Einen entsprechenden Stellenwert räumt die Landesregierung dem Fahrradtourismus in der „Tourismuskonzeption für Schleswig-Holstein“ vom 4. Juni 2002 bei. Die Förderung des Fahrradtourismus dient auch dazu, die Belastung der Urlaubsregionen durch den Individualverkehr zu vermindern.

Die Tourismuskonzeption und das Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ legen neben der weiteren Verdichtung und Vernetzung der Radwanderwegeninfrastruktur und der Verbesserung der Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr vor allem auf eine **verbesserte Koordinierung**, die **kundenfreundliche Angebotsgestaltung** sowie auf eine **professionelle Vermarktung** der verschiedenen Angebote Wert.

### **4. Radwege an Bundes- und Landesstraßen**

In seinem eigenen Aufgabenbereich wird das Land den bereits hohen **Radwegebestand** auf der Basis einer Dringlichkeiten-Reihung **weiter ausbauen**. Der Radwegebestand an Bundesstraßen beträgt zur Zeit ca. 80%, an Landesstraßen ca. 50%. Um auch hier dem Gesichtspunkt der Kosteneffizienz Rechnung zu tragen, werden, wo möglich, verstärkt kostengünstige Führungsformen (z.B. Wirtschaftswege, Radfahrstreifen an Ortsdurchfahrten) in die Überlegungen einbezogen und ein Pilotprojekt zu einem Kooperationsmodell mit den Kommunen gestartet. Hierzu dient vor allem die Erarbeitung des landesweiten Radwegenetzes, in dem die Radwege der unterschiedlichen Baulastträger zusammengefasst werden, um ein flächendeckendes Netz zu erarbeiten. Aus diesem Netz wird ein flächendeckendes System von fahrradfreundlichen Achsen entstehen, das Alltags-, Freizeit- und touristischen Verkehr mit dem Fahrrad integriert. Der Neubau von Radwegen ist dabei grundsätzlich nicht Ziel dieser Planung. Übergänge auf angrenzende Planungsräume werden ebenso berücksichtigt wie länderübergreifende Projekte oder die Verknüpfung mit dem Schienenverkehr.

Die Entwicklung eines landesweiten Radwegenetzes erfolgt in mehreren Schritten.

So wird nach Festlegung des Zielortverzeichnisses für den Alltags- und Freizeitradverkehr ein sogenanntes Wunschliniennetz erarbeitet, das die Verknüpfung der Zielorte unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien vorsieht. Anschließend wird das Wunschliniennetzes auf das vorhandene Netz umgelegt, wobei straßenbegleitende Radwege wie auch touristische Routen, Wirt-

schafts- und Waldwege in das Netz eingebunden werden. Die Umlegung des Wunschliniennetzes erfordert Abstimmungen mit den verschiedenen Baulastträgern und einen intensiven Begleitprozess, in dem nicht nur der Qualitätsanspruch an den Radweg, sondern auch die Wegweisung eine wichtige Rolle spielen wird.

Die Bestandserhebungen und das umgelegte Wunschliniennetz (Landesweites Radwegenetz) bilden eine gute Grundlage für darauf aufbauende Leistungsschritte wie z.B. ein Wegweisungsverzeichnis oder ein Digitales Kataster, in dem die Elemente des Landesweiten Radwegenetzes enthalten sind.

Darüber hinaus liefern die Planungsergebnisse den Kreisen und kreisfreien Städten Hilfestellungen für die Bearbeitung von regionalen Fragen und Feinplanungen auf Kreis- bzw. Stadtebene.

Das Landesweite Radwegenetz bedarf einer festen Einbindung in die Planungen der verschiedenen Baulastträger. Mit der erstmaligen Erstellung wird zwar ein wesentlicher Schritt für eine fahrradfreundliche Infrastruktur vollzogen, jedoch sind die Instandhaltung des Netzes für die Qualitätssicherung und die Weiterentwicklung des Netzes kontinuierlich fortzuführen bzw. begleitende Elemente, um das Verkehrsmittel Fahrrad verstärkt als festen Bestandteil zu integrieren.

Mit der Realisierung eines Landesweiten Radwegenetzes ist begonnen worden. Die Erarbeitung von Kriterien für die Zielortauswahl und die Entwicklung des Wunschliniennetzes sind vom Land Schleswig-Holstein (MWTV) in Auftrag gegeben und werden in 2003 abgeschlossen sein. In 2003 werden darüber hinaus Umsetzungsvorschläge erarbeitet, diskutiert und festgehalten.

## **5. Verkehrssicherheitsarbeit**

Das Land wird in diesem Handlungsfeld seine auch weit über die Landesgrenzen hinaus anerkannten Aktivitäten im Rahmen der Aktion „**Sicher kommt an**“ zusammen mit Verbänden, privaten Trägern und Sponsoren fortsetzen und mit weiteren öffentlichkeitswirksamen Kampagnen und Schwerpunktaktionen neue Impulse geben. Die finanzielle Unterstützung von Maßnahmen der **Verkehrsaufklärung** durch Kommunen, Verbände und Vereine wird fortgeführt. Außerdem engagiert sich das Land im Bereich der schulischen Verkehrspädagogik und bei der Identifizierung von Sicherheitsdefiziten.

## 6. Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung

Die Öffentlichkeitsarbeit des Landes soll die Einstellungen der Bürgerinnen und Bürger zugunsten des Fahrrades beeinflussen und über neue Aktivitäten zur Nutzung des Fahrrades informieren. Diese hat die besten Wirkungen, wenn sie „vor Ort“ ansetzt und an die Erfahrungen der Bürgerinnen und Bürger anknüpft.

Neben der weiteren finanziellen Unterstützung entsprechender Aktivitäten von Kommunen und Verbänden hat sich das Land verstärkt der Erweiterung des Kenntnisstandes und des Erfahrungsaustausches unter den Handlungsträgern der Fahrradförderung gewidmet. Das seit 1998 regelmäßig tagende „**Fahrradforum**“ mit Beteiligung von Kommunen und Verbänden ist eine erfolgreiche Plattform für den internen Meinungsaustausch der Fachleute geworden.

Die öffentlichen **Fachtagungen** haben aktuelle Themen aufgegriffen und einem breiten Kreis von Interessierten Informationen vermittelt.

- 1.3 Sind der Landesregierung Untersuchungen/Erhebungen zu den Effekten der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für das Land S-H bekannt und wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommen diese Untersuchungen/ Erhebungen?
- 1.4 Wie hoch ist derzeit der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in Schleswig-Holstein, differenziert nach innerörtlichen und außerörtlichen Verkehren sowie nach Größe der Kommunen?

Antwort zu den Fragen 1.3 und 1.4

Der „Nationale Radverkehrsplan 2002 – 2012“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beziffert bundesweit den Verkehrsanteil für das Fahrrad bezogen auf alle Wege mit derzeit ca. 12%. Im Vergleich zum entsprechenden Verkehrsanteil in den Niederlanden in Höhe von derzeit 27% an allen Wegen bestehen damit noch Steigerungsmöglichkeiten. Dabei nimmt Deutschland im Vergleich unter 15 EU-Staaten bezogen auf die Fahrleistungen pro Jahr und Einwohner bereits einen guten vierten Platz ein.

Für Schleswig-Holstein kann zwar auch eine Aussage für den **außerörtlichen** Verkehr anhand der alle fünf Jahre stattfindenden Verkehrszählung erfolgen. Jedoch sind die ermittelten prozentualen Anteile des Radverkehrs auf be-



stimmte Streckenabschnitte bezogen. Eine Auswertung des vorhandenen Datenmaterials in Bezug auf Durchschnittswerte liegt nicht vor.

Aus der Verkehrszählung 2000 lässt sich erkennen, dass der Schwankungsbereich für den Radverkehrsanteil außerorts sehr groß ist und von 0,1% bis 25% (z.B. L 97 auf Pellworm) reicht. Aus diesem Beispiel lässt sich ableiten, dass allgemeingültige Aussagen ohne Auswertung nicht möglich sind, da verschiedene Randbedingungen (Lage des Bezugspunktes für die Zählung, Streckenlänge, durchschnittlicher Kfz-Verkehr) eine Rolle spielen.

Grundsätzlich ist feststellbar, dass der Radverkehrsanteil im unmittelbaren Bereich von Städten oder Gemeinden mit regionaler oder überregionaler Bedeutung zunimmt bzw. auf touristisch attraktiven Strecken (L 97) hoch liegt. Nennenswerte Unterschiede zwischen den ländlichen Räumen sind nicht ableitbar.

Für den **innerörtlichen** Verkehr sind Daten nur für einzelne Kommunen verfügbar, wobei auch bei diesen Angaben nicht immer aktuelle Ergebnisse vorliegen. In den größeren Städten Schleswig-Holsteins reicht der Radverkehrsanteil von 6% (Stadt Itzehoe, Generalverkehrsplan [GVP] 1991) über 8% (Stadt Flensburg, 1998) bis 16% (Anteil an allen Wegen/Fahrten in Stadt Kiel, 2002) und 17% (Anteil an Wege/Fahrten zur Altstadt Lübeck, 2000); in Neumünster liegt der Radverkehrsanteil sogar bei 28% (GVP 1983). Auf die teilweise unterschiedlichen Vergleichsgrößen (Wegeanteil bzw. Fahrstreckenanteil) ist zu achten.

Diese Zahlen zeigen, dass gerade im innerstädtischen Bereich Potenziale für eine Steigerung des Radverkehrsanteils liegen.

Deutliche Veränderungen können sich aus der Verlagerung kurzer PKW-Fahrten auf das Fahrrad ergeben, denn die höchsten Verkehrsanteile erreicht der Fahrradverkehr mit 16% aller zurückgelegten Wege auf Entfernungen bis zu 3 km.

Nach Schätzungen des Bundesradverkehrsplans lassen sich in Ballungsgebieten bis zu 30% der PKW-Fahrten auf den Radverkehr verlagern.

In Regionen mit langer Fahrradtradition und konsequenter Förderung des Fahrradverkehrs werden Verkehrsanteile des Rades sogar von über 30% erreicht.

Durch die Schaffung attraktiver Wegenetze kann der Radverkehr neben Verlagerungen im Alltagsverkehr auch im regionalen Freizeit- und Erholungsverkehr spürbare Entlastungen vom PKW-Verkehr bringen.

- 1.5 Welches Potential sieht die Landesregierung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Verkehrsaufkommen? Welche konkreten Zielsetzungen für eine Steigerung des Anteiles bestehen?

Siehe Antwort zu Frage 1.4 sowie zu den Fragen 1.1 und 1.2

- 1.6 Wie schätzt die Landesregierung die Wirkungen ihres Programms „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ ein und welche Überlegungen gibt es für eine Fortschreibung des Programms?
- 1.7 Wie beurteilt die Landesregierung die Arbeit und die Wirkung des „Fahrradforums“ und welche Schwerpunkte sind für dessen weitere Arbeit geplant?

Antwort zu den Fragen 1.6 und 1.7

Mit dem Programm „Fahrradfreundliches SH“ soll ein Beitrag dazu geleistet werden, dem Radverkehr höhere Verkehrsbedeutung beizumessen.

Um systematische Radverkehrsförderung zu initiieren, bedarf es u.a. eines **radverkehrsbezogenen Erfahrungsaustausches** zwischen beteiligten Gemeinden, Verbänden, Organisationen und einer breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit. Dieser Erfahrungsaustausch wird durch die Geschäftsstelle über das Fahrradforum koordiniert.

Ziel des Fahrradforums ist nicht die Wahrnehmung von Aufgaben der einzelnen Handlungsträger - Zuständigkeiten und die Verantwortung verbleiben bei den bisherigen Handlungsträgern.

Das Fahrradforum hat sich vielmehr folgende Aufgaben und Ziele gesetzt:

- Organisation des stetigen Erfahrungsaustausches/Wissenstransfers, insbesondere für die Kommunen,
- Erörterung aktueller Entwicklungen, neuer fachlicher Regelungen und Finanzierungsbestimmungen,
- Vorbereitung und ggf. organisatorische Begleitung von Schwerpunktthemen für Aktionen, wie z.B. den Fahrradfrühling sowie
- Entwicklung von Themenvorschlägen für Fachtagungen.

Im Vordergrund steht dabei, die Erfahrungen aus der Praxis und neue Entwicklungen und Regelungen einem breiten Anwenderkreis bekannt zu machen und die Radverkehrsförderung durch neue Handlungsträger zu verbreitern.

Erfahrungen mit neuartigen Maßnahmen können hier ergänzend auch z.B. als Dokumentationsheft Verbreitung finden.

Im Rahmen des Fahrradforums sind bisher verschiedene Themen besprochen und diskutiert worden wie z.B.

- StVO-Novelle (Fragebogenaktion, Veranstaltung mit der Vereinigung der Straßen- und Verkehrsingenieure)
- Verkehrssicherheitsfragen (z.B. Einrichtung der Arbeitsgruppe „Unfallauswertung“, Verkehrserziehung an Schulen; Verkehrssicherheitsarbeit in SH, Konfliktbereich Fahrradfahrer und Reiter)
- Radverkehrsanlagen (bessere Vermarktung der Fernradwege, Verkehrssicherungspflicht, Unterhaltungsarbeiten)
- Landesweites Radwegenetz
- Wegweisung („Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“)
- Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr (aktuelle Informationen z.B. zum Nationalen Radverkehrsplan [NRVP])
- positive Beispiele anderer Länder; Bekanntmachung von Forschungsprogrammen; Infobörse zu Verkehrssicherheitsaktionen

Des Weiteren wurden vom Fahrradforum folgende Veranstaltungen organisiert oder das Fahrradforum war an diesen beteiligt:

- Fachtagung „Radverkehr in Schleswig-Holstein – Erfahrungen und Perspektiven“ am 23. Mai 2000
- Fachtagung und Wettbewerb „Fahrrad im Berufsverkehr“ in 2001
- Vorbereitung Fachtagung 2002 „Fahrrad und Tourismus“

Das Fahrradforum stellt eine geeignete Basis für den Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer dar und sieht über die oben anstehenden Themen hinaus Potentiale, z.B. im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans Anstöße zu geben oder die Einbeziehung der Kommunen zu verbessern.

## II. Finanzierung

### 2.1 Welche Finanzierungsmöglichkeiten bestehen für den Bau von Radverkehrsanlagen?

Grundsätzlich obliegt die Errichtung von Radwegen dem jeweiligen Straßenbaulastträger, d.h. an Bundesstraßen dem Bund, an Landesstraßen dem Land und an kommunalen Straßen den Kommunen.

Eine Förderung zusätzlich zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) touristisch bedeutsamer Radwege aus dem Regionalprogramm 2000, Sonderbedarfzuweisungen des Innenministeriums, dem Förderungsfonds Nord oder dem Programm „Zukunft auf dem Lande“ ist insbesondere dann möglich, wenn damit Lücken in den Kreisradroutennetzen oder Fernradwanderwegen geschlossen werden.

Nach dem GVFG und dem Finanzausgleichgesetz (FAG) können straßenbegleitende Radwege an verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen, Zubringerstraßen und verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen gefördert werden. Nach dem FAG können zudem auch innerörtliche Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverbindungen des Fahrradverkehrs gefördert werden.

### 2.2 Welche Möglichkeiten zum verstärkten Einsatz von EU- und Bundesmitteln zur Finanzierung des Aus- und Neubaus von Radverkehrsanlagen sieht die Landesregierung?

Durch eine verbesserte Abstimmung im Rahmen interkommunaler Konzepte, z.B. in der Ländlichen Struktur- und Entwicklungsanalyse (LSE) können verstärkt EU- und Bundesmittel eingesetzt werden.

Eine Förderung durch EU-Mittel ist für den Förderzeitraum 2002 bis 2006 innerhalb der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG III bis zu 50% möglich; in Gebieten mit Entwicklungsrückstand sogar bis zu 75%.

Folgende Voraussetzungen müssen für eine Förderung vorliegen: Projekte in transnationaler oder grenzüberschreitender Zusammenarbeit von Gemeinden und Regionen aus zwei oder mehreren Staaten.

### 2.3 Welche Auswirkungen auf die Radverkehrspolitik des Landes hat die Verabschiedung des Masterplans **FahrRad** durch die Bundesregierung und die

erstmalige Ausweisung eines Haushaltstitels für den Radverkehr im Bundeshaushalt 2002?

Mit der Verabschiedung des Masterplans FahrRad und damit verbundener erstmaliger Ausweisung eines Haushaltstitels für den Radverkehr wird die bisherige erfolgreiche Förderung der Radverkehrsanlagen an Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein weiter bestärkt.

- 2.4 Hat die Landesregierung an der Erstellung des Nationalen Radverkehrsplans 2002-2012 mitgewirkt und wie stellt sich die Landesregierung die zukünftige Umsetzung der Ziele und Maßnahmen vor?

Im Bund/Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ ist das Land Schleswig-Holstein (MWTV) vertreten. Nach dem Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bestand im Bund/Länder-Arbeitskreis Konsens darüber, einen Nationalen Radverkehrsplan aufzustellen, der Ziele der Fahrradförderung definiert und Möglichkeiten zur Umsetzung und Finanzierung aufzeigen sollte.

Von der eingerichteten Projektgruppe wurden vier Themenschwerpunkte behandelt. Die Mitglieder des Bund/Länder-Arbeitskreises sind aktuell unterrichtet und über Stellungnahmen eingebunden worden.

Im Bund/Länder-Arbeitskreis werden Themenschwerpunkte wie Ordnungsrahmen, Finanzierung, Koordinierung, Tourismus und Kommunikation in Unterarbeitskreisen mit dem Ziel der Erarbeitung von Umsetzungsvorschlägen behandelt.

Durch die Mitarbeit von Vertretern des Landes Schleswig-Holstein in den Unterarbeitskreisen werden Synergieeffekte auch für die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans in Schleswig-Holstein auftreten, da u.a. von Beispielen Dritter profitiert werden kann.

Im Rahmen des Fahrradforums werden in Schleswig-Holstein ebenfalls die einzelnen Handlungsfelder des Nationalen Radverkehrsplans diskutiert, so dass entsprechende Anstöße für die Umsetzung gegeben werden können.

- 2.5 Wie hoch sind die durchschnittlichen Baukosten für Radwege je Kilometer in Abhängigkeit von der Ausbauart?

- 2.6 Wie hoch sind die durchschnittlichen Baukosten für Radwege je Kilometer in Abhängigkeit von den verschiedenen Baulastträgern?

Antwort zu den Fragen 2.5 und 2.6

Im Rahmen der Dorf- und ländlichen Regionalentwicklung (DE) und der Flurneuordnung (FNO) liegen die durchschnittlichen Baukosten für Radwege

- bei wassergebundenen Decken bis 70.000 €/km
- bei Asphalt- bzw. Betondecken bis 120.000 €/km.

Bei Radwegen an klassifizierten Straßen sind andere Randbedingungen (Verlegung bzw. Anpassung vorhandener Entwässerungssysteme der Straße einschließlich der Regenrückhaltung, Ausgleichsmaßnahmen) zu berücksichtigen, die dazu führen, dass die Baukosten im Durchschnitt höher liegen als bei den o.g. Radwegen.

An der freien Strecke sind für Radwege

- in Asphaltbauweise 140.000 €/km bis 180.000 €/km (je nach Baugrund) und
- in wassergebundener Bauweise 120.000 €/km anzusetzen.

In den Angaben sind konstruktive Ingenieurbauwerke nicht berücksichtigt. Für Radwege auf Hochbord sind die Baukosten aufgrund der aufwendigeren Herstellung höher und liegen zwischen 200.000 €/km und 250.000 €/km.

Für Radwege an klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- oder Kreisstraße) sind keine wesentlichen Unterschiede feststellbar, da die Grundbedingungen (Lage, Höhe, Aufbau, Gefälle etc.) gleich sind.

2.7 Wie hoch sind die Kosten für Unterhaltungsmaßnahmen für Radwege je Kilometer im Durchschnitt?

Die Unterhaltungskosten für Radwege können nicht beziffert werden, da die Unterhaltungsarbeiten durch die Straßenmeistereien für die gesamte Straße erfasst werden und eine Unterscheidung in Straßenfläche oder Radweg nicht getroffen wird. Neben der Streckenkontrolle werden u.a. das Lichtraumprofil freigeschnitten, Mäharbeiten durchgeführt, Radwegedecken entsprechend des finanziellen Rahmens instandgesetzt und Winterdienst geleistet.

### III Fahrradtourismus

- 3.1 Welche Potenziale sieht die Landesregierung für den Fahrradtourismus und woraus leitet sie diese Potenziale ab?

Der Fahrradtourismus ist für Schleswig-Holstein sowohl als Aktivität vieler Urlauberinnen und Urlauber (49,2 Prozent der Deutschen nutzten 2001 das Fahrrad im Urlaub) als auch als spezielle Urlaubsform (1,8 Millionen Deutsche verbrachten 2001 ihren mehrtägigen Urlaub „mehrheitlich im Fahrradsattel“) von großer Bedeutung. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der attraktiven und vielfältigen Landschaften und Naturräume Schleswig-Holsteins, aber auch wegen der günstigen geografischen Bedingungen. Der Fahrradtourismus bietet dabei vor allem auch ländlichen Räumen abseits der Haupturlaubsgebiete Entwicklungspotenziale.

Die infrastrukturellen Voraussetzungen Schleswig-Holsteins sind mit mehreren Fernradwanderwegen (Ochsenweg, Elberadweg, Ostseeküstenradweg, Nordseeküstenradweg, Alte Salzstraße, Eider-Treene-Sorge-Rundweg und Holstein-Fühen-Route) und den Radroutennetzen in den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg als gut zu bewerten. Eine weitere Verbesserung des Angebotes (zusätzliche Fernradwanderwege und Radroutennetze; **ergänzende thematische Radwanderwege wie den Ochsenweg und** Rundradwanderwege; ergänzende Infrastruktur an den Radrouten), Serviceverbesserungen (Gepäcktransport; Information und Buchung; „Bett&Bike“-Betriebe, etc.) sowie die Entwicklung von Radtourenpauschalen und die entsprechende Vermarktung (auch über Radreiseveranstalter) tragen zur Verbesserung der Marktchancen Schleswig-Holsteins bei.

Abgeleitet werden die Potenziale vor allem aus den Ergebnissen der jährlichen Reiseanalysen der Forschungsgemeinschaft „Urlaub + Reisen“, aus Gästebefragungen, aus der Marktanalyse Schleswig-Holstein-Tourismus aus dem Jahr 2001 und den speziellen Radreiseanalysen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs. Nach Analyse des ADFC haben zum Beispiel namhafte Veranstalter von Radpauschalen im Jahr 2001 zweistellige Zuwächse verzeichnet.

- 3.2 Welche Vorstellungen hat die Landesregierung zum weiteren Ausbau eines touristischen Radwanderwegenetzes?

Entsprechend der Neufassung der Tourismuskonzeption wird eine Verbesse-

rung insbesondere durch die einheitliche Beschilderung von Radroutennetzen, die Einrichtung weiterer thematischer Radrouten und Fernradwege angestrebt. Da die Radroutennetze im Wesentlichen auf vorhandenen Wegen geführt werden, ist der Neubau von Radwegen nur vorgesehen, wo Lückenschlüsse im Radwegenetz erforderlich sind.

Siehe im übrigen auch Antwort zu Fragen III.3.1.

- 3.3 Welchen Planungs- und Realisierungsstand haben die in Schleswig-Holstein bekannten Fernradwanderwege (um eine detaillierte Aufstellung wird gebeten)?

Folgende Fernradwanderwege in Schleswig-Holstein, die zum Teil Bestandteil des deutschlandweiten Radfernwegenetzes („D-Routen-Netz“) sind, sind bereits durchgängig beschildert und werden touristisch vermarktet:

- Nordseeküstenradweg
- Ostseeküstenradweg
- Ochsenweg
- Elberadweg
- Radfernweg „Alte Salzstraße“
- Eider-Treene-Sorge-Weg
- Holstein-Fünen-Route

Folgende Radfernwege sind in der Planung und sollen aus dem Regionalprogramm 2000 gefördert werden:

- Nord-Ostsee-Kanal-Fernradweg,
- Wikingeroute (von Maasholm nach St. Peter-Ording).

Über weitere Radfernwege wird erst entschieden, wenn das vom MWTV in Auftrag gegebene Gutachten zum Landesweiten Radwegenetz ausgewertet ist.

- 3.4 Welche Initiativen werden von Städten und Gemeinden zur Komplettierung des Radwanderwegenetzes ergriffen? Wie unterstützt die Landesregierung die Städte und Gemeinden, damit diese die zur Finanzierung von Maßnahmen notwendigen Ko-Finanzierungsmittel bereitstellen können?

Die Landesregierung fördert vorrangig überregionale Radroutennetze und Fernradwanderwege/thematische Radrouten sowie bauliche Lückenschlüsse in diesen Netzen (vor allem aus dem Regionalprogramm 2000; vgl. Antwort zu Fragen II.2.1). Derartige überregionale Maßnahmen bilden den Rahmen für



ergänzende Planungen der Städte, Gemeinden und Ämter. Solche ergänzenden Planungen entstehen häufig im Rahmen von Ländlichen Struktur- und Entwicklungsanalysen. Für die Umsetzung werden Fördermittel im Rahmen des Programms „Zukunft auf dem Land“ (ZAL) bereitgestellt.

3.5 Nach welchen Kriterien beurteilt die Landesregierung die Befahrbarkeit von Radwegen?

Entsprechend der Radwegweisung in Schleswig-Holstein vom 29. April 1999 sollten Radrouten möglichst wenig von Autos befahren sowie durchgängig, ganzjährig und gefahrenfrei nutzbar sein. An Radfernwege werden höhere Ansprüche bezüglich Breite und Wegbeschaffenheit gestellt als an andere Freizeitrouten.

Im Rahmen des Modellprojekts „Beschilderung der touristischen Radwege in den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Rendsburg-Eckernförde, Schleswig-Flensburg einschließlich Stadt Flensburg“ wurden die Anforderungen, die alle Wege, die in das Netz einbezogen wurden, grundsätzlich erfüllen sollten, wie folgt konkretisiert:

- Autofreie/autoarme Route, abwechslungsreiche Landschaft, Einbindung interessanter Orte, hindernisfreie Fahrbahn, die ein Nebeneinanderfahren und Genießen der Landschaft ermöglicht.
- Ganzjährig und durchgängig befahrbare Strecke, ebene und feste Oberfläche, die auch bei Nässe griffig bleibt. Der Weg darf nach längeren Regenperioden nicht unpassierbar werden. Die Wegeoberfläche und der Unterbau sollen Frost gut überstehen.
- Mindestbreite: 2 Meter. Schmalere Wegbreite nur in Ausnahmefällen auf kurzen Strecken. Bei stärkerer Frequentierung und höherer Durchschnittsgeschwindigkeit ist die Breite entsprechend zu erhöhen. An die Befahrbarkeit durch geeignete Reinigungs- und Wartungsfahrzeuge ist ebenfalls zu denken. Nur im Einzelfall sollte für eine kurze Strecke von diesen Vorgaben abgewichen werden, z.B. um eine wichtige Lücke im Netz zu schließen. Mittelfristig sollte dann aber eine Verbesserung des Weges angestrebt werden.

3.6 Wie viel Prozent der bestehenden Fernradwanderwege sind jeweils gut, mäßig oder schlecht befahrbar (bzw. klassifiziert nach den von der Landesregierung verwendeten Kriterien)?

Eine Umfrage bei den Projektträgern der bestehenden Radfernwege in

Schleswig-Holstein hat ergeben, dass ca. 80-85 % der Radfernwege in Schleswig-Holstein gut befahrbar, ca. 5 % mäßig befahrbar und 10-15 % schlecht befahrbar sind. Die Angaben der Projektträger beruhen auf Schätzungen. Probleme werden zur Zeit insbesondere auf dem Radfernweg „Alte Salzstraße“ gesehen. Der Kreis Herzogtum Lauenburg beabsichtigt noch 2003 die wesentlichen Mängel zu beheben.

- 3.7 Durch welche Maßnahmen und in welchem Zeitraum soll insbesondere die Qualität der schlecht befahrbaren Strecken verbessert werden?

Die Verbesserung der schlecht befahrbaren Strecken obliegt den jeweiligen Trägern der Straßenbaulast. Welche Maßnahmen in welchem Zeitraum geplant sind, ist nicht bekannt.

- 3.8 Berücksichtigt die Landesregierung beim Ausbau des Radwanderwegenetzes die Anforderungen an Wege zum Skaten?

In Radroutennetze werden oft auch Feld- und Wirtschaftswege integriert, die zum Radfahren sehr gut geeignet und landschaftlich sehr attraktiv sind, die aber für Skater meist ungeeignet sind.

- 3.9 Wie hoch ist der Anteil der Radwanderwege, die den Qualitätskriterien zum Skaten entsprechen?

Hierüber wird keine Statistik geführt, da dies mit einem unverhältnismäßig großem finanziellen und personellen Aufwand verbunden wäre.

- 3.10 Wie beurteilt die Landesregierung den Ausbauzustand der ausgewiesenen Radwanderwege in den Landschaftsschutzgebieten (bitte einzeln aufführen)?

Hierzu liegen keine gesonderten Informationen vor, eine gezielte Erhebung wäre mit erheblichem Aufwand verbunden.

- 3.11 Nach welchen Kriterien wird die Nutzung von Deichkronen für den Radverkehr freigegeben?

Grundsätzlich ist das Radfahren auf Deichwegen erlaubt, wenn dadurch deren Wehrfähigkeit nicht beeinträchtigt wird (§ 70 Abs.1 Ziffer 2 Landeswassergesetz). Die Wege verlaufen meistens binnen- oder außendeichs. Werden

Deichwege mit Schildern als Radroute ausgewiesen, wird darauf hingewiesen, dass das Befahren auf eigene Gefahr erfolgt, und dass mit deichtypischen Hindernissen, Verschmutzungen und Unebenheiten, z.B. Weidezäunen, Treibsel, Schafkot oder Schlaglöchern zu rechnen ist.

- 3.12 Wurden im Land Schleswig-Holstein Standards für die Förderung der Anlage von Radwegen vereinbart? Welche inhaltlichen Festlegungen zu den Standards wurden getroffen?

Die Landesregierung hat sich bereits Anfang 1995 mit möglichen Einsparpotenzialen im Straßen- und Radwegebau befasst und die Reduzierung bestehender Standards vorgegeben.

Diese Standards wurden für die Straßenbauverwaltung mit Erlass vom 14. März 1995 in Form eines Maßnahmenkatalogs verbindlich eingeführt. Diese Standards sind auch bei der Förderung des kommunalen Straßenbaues anzuwenden. Nach den geltenden Standards wird für die Oberflächenbefestigung kommunaler Radwege innerhalb und außerhalb von Ortsdurchfahrten nur eine Ausführung in Asphalt als zuwendungsfähig anerkannt. Mehrkosten für eine aufwendigere Herstellung (z.B. Betonsteinpflaster) sind jeweils von der Kommune zu tragen. Radwegbreiten werden insoweit als förderfähig anerkannt, als sie den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen.

Fördervorhaben fallen zumeist in den Anwendungsbereich der „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen -EAHV `93 -“, gelegentlich in den der „Richtlinie für die Anlage von Straßen – RAS Q 96-“.

Die Beschilderung von Radrouten und Radroutennetzen erfolgt bei einer Förderung durch das Land nach der „Radwegweisung in Schleswig-Holstein“ vom 29. April 1999. Aufgrund der Erfahrungen in den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg wurden für die Förderung ergänzend zur Radwegweisung „Standard-Auflagen“ formuliert, die grundsätzlich angewendet werden sollen (Anlage).

- 3.13 An welche Qualitätskriterien ist die Förderung von (Fern-)Radwanderwegen aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gebunden?

Die Mittel der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ werden gemeinsam mit Mitteln des EFRE und Landesmitteln

im Rahmen des Regionalprogramm 2000 eingesetzt. Dort gelten die unter III.3.12. genannten Auflagen.

- 3.14 Entsprechen die Qualitätsstandards den Kriterien des Bundesministeriums für Wirtschaft aus dem Projekt der Modellrouten?

Die Qualitätsstandards, die bei der Auswahl der Routen der kreisweiten Radroutennetze zugrunde gelegt wurden (siehe Antwort zu Frage 3.5), entsprechen im Wesentlichen den Qualitätsstandards, die im Rahmen des Forschungsprojektes „Koordination und Integration von Radwegen, auch Radfernwegen im Stadtverkehr – Demonstrationsvorhaben“ entwickelt wurden. Die Qualitätsstandards wurden im Forschungsprojekt zum Teil noch differenzierter dargestellt.

Die Qualitätskriterien für den Radwegebau (siehe Antwort zu Frage 3.12) entsprechen ebenfalls den Kriterien aus dem Forschungsprojekt.

- 3.15 Wird bei der Förderung von Radverkehrsanlagen eine Netzverknüpfung touristischer und straßenbegleitender Radwege berücksichtigt?

Die touristischen Radwege werden vorzugsweise auf autofreien bzw. autoarmen Routen geführt, daher werden Wege abseits der klassifizierten Straßen meist bevorzugt. Straßenbegleitende Radwege werden eingebunden, wo es sinnvoll ist, um bestimmte Orte bzw. touristische Attraktionen in das Radroutennetz einbinden zu können.

- 3.16 Wie können sich die bestehenden Netze der touristischen Radwege und der straßenbegleitenden Radwege sinnvoll ergänzen? Wird bei Netzverknüpfungen eine intelligente Nutzung straßenbegleitender Radwege berücksichtigt?

Es handelt sich nicht um zwei völlig getrennte Wegenetze. Die touristischen Radrouten werden nicht auf extra zu diesem Zweck gebauten Wegen geführt, sondern auf vorhandenen Wegen, neben straßenbegleitenden Radwegen unter anderem auch auf Wirtschaftswegen. Die touristischen Radroutennetze werden nach den oben genannten Gesichtspunkten geplant. Straßenbegleitende Radwege werden eingebunden, wo es von der Routenführung her sinnvoll ist, sofern sie die Anforderungen, die an das Routennetz gestellt werden, erfüllen (z.B. autoarm), oder wenn für ein kurzes Teilstück keine attraktivere Alternative vorhanden ist.

Siehe auch Antwort zu den Fragen 1.1 und 1.2

- 3.17 Welche Unterstützung kann die Landesregierung geben, damit Bahn-, Schiff und Bus-Haltestellen sowie Parkplätze von großen Einkaufszentren als Ausgangspunkte für Radwanderwege genutzt werden können?

Entsprechend der „Radwegweisung in Schleswig-Holstein“ sollen die Radroutennetze - möglichst auf Kreisebene mit Verbindungen zu den Nachbarkreisen - die wichtigsten Orte und touristischen Ziele, z.B. Freizeiteinrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Naturräume miteinander verbinden. Im Rahmen des kreisübergreifenden Modellprojektes wurden Bahnhöfe, Schiffshaltestellen und überregionale Bushaltestellen an das touristisches Radroutennetz angebunden. Mit der Förderung der Planung und Beschilderung von kreisübergreifenden Radroutennetzen unterstützt die Landesregierung somit die Nutzung dieser Einrichtungen als Ausgangspunkt für Radwanderungen.

- 3.18 In welcher Höhe (prozentual und absolut) sind in der Vergangenheit Fördermittel für den Ausbau von Radwanderwegen gewährt worden?

Für den Bau von Radwegen wurden in den vergangenen 10 Jahren insgesamt Fördermittel in Höhe von 4.309.170 € gewährt. Die Förderquote betrug je nach Projekt zwischen 50 und 75 Prozent.

Für Routenplanungen, Beschilderung und begleitende fahrradtouristische Infrastruktur (z.B. Rastplätze) wurden in diesem Zeitraum insgesamt Fördermittel in Höhe von 1.760.827 € gewährt. Die Förderquote betrug je nach Projekt zwischen 40 und 80 Prozent.

Für innovative Maßnahmen auch im Marketing (z.B. Klassifizierung fahrradfreundlicher Unterkünfte) wurden weitere Fördermittel in Höhe von 282.575 € gewährt.

In der Tourismuskonzeption wurde dargestellt, dass auch die Koordination aller an der Produkterstellung Beteiligten verbessert werden muss. Es wird daher zur Zeit eine Koordinierungs- und Informationsstelle für den Fahrradtourismus an der Nordsee mit Mitteln aus dem Regionalprogramm 2000 in Höhe von 251.560 Euro bei einer Förderquote von 60% gefördert. Im Rahmen des Projektes sind auch Marketingmaßnahmen und kleinere Infrastrukturverbesserungen vorgesehen.

- 3.19 Wann ist unter den gegenwärtigen und künftig absehbaren Förderbedingungen mit einem vollständigen vermarktbareren Netz der Fernradwanderwege zu rechnen?

Das bestehende Netz an Fernradwanderwegen in Schleswig-Holstein ist bereits jetzt für eine erfolgreiche Vermarktung gut geeignet. Die beiden geplanten Radfernwege „Wikingerroute“ und „Nord-Ostsee-Kanal“ werden vermutlich im Jahr 2004 eröffnet werden können. Ob ein weiterer Bedarf an Radfernwegen besteht, soll ein Gutachten ergeben, das vom MWTV in Auftrag gegeben wurde.

- 3.20 Wie schätzt die Landesregierung die Erschließung der touristischen Sehenswürdigkeiten, Landschaftsschutzgebiete, Kur- und Erholungsorte, zentrale Orte, Fernbahnhöfe etc. durch Fernradwanderwege ein?

Die Erschließung der touristischen Sehenswürdigkeiten, Landschaftsschutzgebiete, Kur- und Erholungsorte, der zentralen Orte und der Fernbahnhöfe durch Fernradwanderwege ist Aufgabe der touristischen Grundnetze, die jeweils auf Kreisebene beschildert werden sollten. In den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg sowie der Stadt Flensburg ist ein solches Kreisnetz mit Verbindungen zu den jeweiligen Nachbarkreisen bereits konzipiert und durchgehend beschildert. Die Kreise Ostholstein und Stormarn arbeiten zur Zeit an der Routenplanung und werden voraussichtlich in Kürze mit der Beschilderung beginnen. Die Landesregierung würde es begrüßen, wenn die noch ausstehende Kreise ebenfalls mit Umsetzung entsprechender Netze beginnen würden. Eine Förderung ist grundsätzlich im Rahmen des Regionalprogramms 2000 (Kreis Plön) und des Förderungsfonds Nord sowie Zukunft auf dem Lande (ZAL) möglich (Kreise Herzogtum Lauenburg, Steinburg, Segeberg, Pinneberg).

Radfernwege sind im Gegensatz zu den Kreisradroutennetzen landschaftsbezogen oder thematisch ausgerichtet. Sie bieten dem Gast die Möglichkeit ein bestimmtes Thema (z.B. Ochsenweg oder Wikingerroute) oder eine bestimmte Landschaftsform (z.B. Elbe, Nordsee- oder Ostsee) zu „erfahren“. Diese Routen führen auch durch zentrale Orte, zu Bahnhöfen etc. Es ist aber nicht Ziel, mit diesen Routen alle zentralen Orte, Landschaftsschutzgebiete, Bahnhöfe etc. in Schleswig-Holstein zu verbinden. Dies bleibt Aufgabe der Kreisnetze.

- 3.21 Für die Beschilderung von Radwanderwegen bestehen bundesweit keine Vorgaben; für eine Orientierung ist jedoch die Einhaltung von Mindeststandards erforderlich. Strebt die Landesregierung eine einheitliche Wegweisung insbesondere für die Fernradwanderwege an? Wenn ja, wird neben der Orientierung auch die mögliche Etablierung eines corporate design für die Vermarktung des Netzes berücksichtigt?

Die Landesregierung hat für die einheitliche Beschilderung von Radrouten mit der „Radwegweisung in Schleswig-Holstein“ vom 29. April 1999 Mindeststandards empfohlen. Sofern die Landesregierung Radroutenprojekte fördert, ist die Einhaltung dieser Empfehlungen Fördervoraussetzung. Die Einhaltung wird den Kreisen und Gemeinden auch für eigene (nicht geförderte) Projekte empfohlen, kann allerdings nicht verbindlich vorgeschrieben werden. Die Wegweisung entspricht im wesentlichen den vom Bundesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs herausgegebenen Empfehlungen. Im Rahmen des kreisübergreifenden Modellprojektes sind diese Mindestanforderungen weiter konkretisiert worden. Die daraus entwickelten Standardauflagen für Radroutenprojekte werden bei Förderprojekten in die Zuwendungsbescheide aufgenommen. Im Erlass wird unterschieden zwischen der Beschilderung von Alltagsrouten (rot auf weiß) und touristischen Routen (grün auf weiß). Entsprechend der neuesten Empfehlungen des ADFC wurde auf diese Unterscheidung bereits in dem kreisübergreifenden Modellprojekt verzichtet. Die Routen sind sowohl für Radtouristen als auch für Alltagsradfahrer geeignet. Aufgrund der ländlichen Struktur wurde wie auch in den ADFC-Empfehlungen eine durchgängige Beschilderung in grün auf weiß umgesetzt. Für diese Variante haben sich auch die meisten anderen Bundesländer entschieden, die Empfehlungen herausgegeben haben. Lediglich in Nordrhein-Westfalen wurde das landesweite Netz rot auf weiß beschildert.

Eine einheitliche Beschilderung der Radfernwege nach der Radwegweisung wird angestrebt und ist bei einigen Routen, z.B. Nordseeküstenradweg bereits umgesetzt.

Vor dem Hintergrund der EuroVelo-Routen sollten diese Routen international einheitlich vermarktet werden. So gibt es zum Beispiel für die North Sea Cycle Route ein Logo, das von allen Staaten, durch die die Route führt, für die Beschilderung und das Marketing verwendet wird. Daher wird die Etablierung eines Corporate Design auf Landesebene nicht angestrebt.

### 3.22 Werden bei der Förderung Kriterien für die Wegweisung berücksichtigt?

Ja, eine Förderung durch die Landesregierung erfolgt nur bei Umsetzung der Radwegweisung und Erfüllung der im Modellprojekt erarbeiteten Standardauflagen.

- 3.23 Welche Maßnahmen unternimmt die Landesregierung, um die Wegweisung für den Radwander- und den Alltagsverkehr zu vereinheitlichen bzw. anzupassen?

Zur Integration von Alltags- und touristischen Routen siehe Antwort zu Frage III.3.21.

- 3.24 Radwanderer haben spezielle Wünsche, die z.B. in einem Zusammenschluss von sogenannten „Bett & Bike“-Übernachtungsbetrieben berücksichtigt werden könnten. Gibt es ein solches Übernachtungsverzeichnis für Schleswig-Holstein?

Die Rechte für das Verzeichnis „Bett & Bike“ und das damit verbundene Logo liegen beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club. Zur Zeit gibt es ein solches Verzeichnis für Schleswig-Holstein noch nicht, jedoch sind ca. 40 schleswig-holsteinische Betriebe im Bundesverzeichnis von „Bett & Bike“ enthalten. Zur Zeit wird zwischen ADFC Schleswig-Holstein und dem Tourismusministerium die Realisierung eines schleswig-holsteinischen „Bett & Bike“-Verzeichnisses erörtert.

Um die Radtouristen dennoch über fahrradfreundliche Unterkunftsbetriebe informieren zu können, hatte der Tourismusverband bereits 1998 mit Anschubfinanzierung durch die Landesregierung ein entsprechendes Unterkunftsverzeichnis im Rahmen der Broschüre „RadTour“ herausgegeben. Betriebe, die die ADFC-Kriterien erfüllten, wurden hier besonders hervorgehoben.

Daneben wurde gemeinsam mit Dehoga und Tourismusverband eine zielgruppenorientierte Klassifizierung (ZoK) für besonders fahrradfreundliche Unterkunftsbetriebe entwickelt, wonach bislang 12 Betriebe klassifiziert worden sind. Diese Klassifizierung soll durch die „Bett & Bike“-Klassifizierung abgelöst werden, wobei die Kriterien weitgehend identisch sind.

- 3.25 Darüber hinaus werden solche Übernachtungs-Betriebe in speziellen Radwanderführern beworben und auf Internetseiten, Messen etc publik gemacht. Wie beurteilt die Landesregierung mögliche Effekte durch einen Zusammenschluss von fahrradfreundlichen Betrieben?

Der Zusammenschluss fahrradfreundlicher Betriebe ist positiv zu beurteilen. In Schleswig-Holstein hat sich im Rahmen „Holstein aktiv“ eine Kooperation engagierter Hoteliers bereits bewährt. Ein weiterer Zusammenschluss im Rahmen von „Bett & Bike“ wird von der Landesregierung weiterhin angestrebt.



- 3.26 Auf europäischer Ebene koordiniert der Europäische Radfahrerverband ECF ein von der Europäischen Union gefördertes Projekt -„Euro-Velo“- zum Bau von 12 transeuropäischen Radwanderstrecken, deren erste in diesem Jahr eröffnet wird. Welche Routen berühren Schleswig-Holstein und wie unterstützt die Landesregierung derartige Projekte?

Die erste EuroVelo-Route wurde bereits im letzten Jahr eröffnet - nämlich die North Sea Cycle Route, die auch durch Schleswig-Holstein verläuft.

Die Landesregierung hat die Einrichtung dieser EuroVelo Route mit folgenden Maßnahmen unterstützt:

- Förderung des Baus eines Radweges bei Schlüttsiel mit 858.000 Euro, um eine Lücke in der Route zu schließen.
- Förderung der Kreisradroutennetze Dithmarschen und Nordfriesland, so dass nur noch die Einschubschilder für die North Sea Cycle Route aus dem INTERREG-Projekt finanziert werden mussten.
- Förderung der Präsentation Schleswig-Holsteins im Rahmen der Eröffnung der Route.

Ebenfalls durch Schleswig-Holstein soll die Baltic Sea Cycle Route laufen. In Schleswig-Holstein wäre sie identisch mit dem Ostseeküstenradweg, dessen erstmalige Beschilderung 1993 von der Landesregierung gefördert wurde. Eine Optimierung der Route wurde im Rahmen des kreisübergreifenden Modellprojektes und der Beschilderung des Kreisnetzes Ostholstein vorgesehen. Über eine weitere Unterstützung der Einrichtung der EuroVelo-Route wird diskutiert, sobald sich ein Projektträger für ein entsprechendes INTERREG-Projekt gefunden hat.

Die dritte EuroVelo-Route durch Schleswig-Holstein ist die Pilgerroute von Trondheim nach Santiago de Compostela. Die Route verläuft in Schleswig-Holstein auf dem Radfernweg Ochsenweg. Die Planung und Beschilderung des Ochsenweges wurde von der Landesregierung mit 138.000 Euro gefördert.

Zur Zeit werden die Möglichkeiten einer Optimierung der Route mit dem Projektträger erörtert.

Über eine weitere Unterstützung der Einrichtung als EuroVelo-Route wird diskutiert, sobald sich ein Projektträger für ein entsprechendes INTERREG-Projekt gefunden hat.

#### IV Fahrradinfrastruktur

- 4.1 Wie schätzt die Landesregierung die Entwicklung beim Bau von straßenbegleitenden Radwegen seit 1990 in Bezug auf den Ausbaustandard der Radverkehrsinfrastruktur in den alten Bundesländern sowie den neuen Bundesländern ein?

Eine Auswertung des auch vom Bundesverkehrsministerium zur Verfügung gestellten Datenmaterials ergibt kein eindeutiges Bild. Tendenziell sind in den neuen Bundesländern auch längere Streckenanteile mit Radwegen ausgestattet. Eine Darstellung der einzelnen Steigerungsraten ist wegen erheblicher Datenlücken aus dem Jahr 1990 nicht möglich.

- 4.2 Hat die Landesregierung nach der StVO-Novellierung von 1997 eine entsprechende Anpassung der Regelungen in der Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein vorgenommen? Wenn nein, warum nicht?

Die Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein enthält Regelungen über Rechtsgrundlagen der Förderung, Fördervoraussetzungen, Umfang der Förderung, das Antragsverfahren und die Abwicklung der Fördervorhaben. Da diese Inhalte keinen Bezug zur StVO-Novelle von 1997 haben, war eine Anpassung der Richtlinie nicht erforderlich.

- 4.3 Welche Vorstellungen hat die Landesregierung, um die Akzeptanz des Radverkehrs in Schleswig-Holstein zu erhöhen? Was unternimmt sie allgemein für ein Zusammenwirken von Infrastruktur, Informations- und Leihsystemen, sicheren Parkanlagen und der Verknüpfung mit dem ÖPNV?

Durch die Änderung der Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein können nunmehr auch Hauptradwegeverbindungen nach der örtlichen Netzplanung sowie Anlagen, die eine örtlich besonders hohe Bedeutung haben, im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel bevorzugt gefördert werden. Damit sollen die Akzeptanz des Radverkehrs und der Radverkehrsanteil weiter gesteigert werden. In den Städten können somit attraktive Anlagen, die für den Radverkehr wichtige Verbindungsfunktion haben, auch abseits von Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs liegen.

Daneben bleibt es weiterhin vorrangiges Ziel der Landesregierung, trotz enger finanzieller Spielräume durch effektiven Mitteleinsatz die Radwegförderung zu forcieren, da mit der Verdichtung und Qualitätserhaltung des Radwegenetzes ebenfalls eine Erhöhung der Akzeptanz erreicht wird.

Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel (Bus und Bahn) sollen sich im Umweltverbund ergänzen und insbesondere auch den Berufspendlern Umsteigemöglichkeiten öffnen. Das Land wirbt daher bei den Eigentümern der Bahnhöfe dafür, die Bahnhöfe besser auf die Anforderungen der Radfahrer auszurichten und stellt für den Bau von Verknüpfungsanlagen von Bus und Bahn eine anteilige finanzielle Förderung in Aussicht. Als Möglichkeiten bieten sich dabei Fahrradparkräume und Fahrradservicestationen an. Das Land engagiert sich zudem für einen weiteren Ausbau und für fahrgastfreundliche Regelungen bei den Mitnahmemöglichkeiten in Bahnen und Bussen.

- 4.4 Hält die Landesregierung ähnliche Verfahren wie in Nordrhein-Westfalen für möglich, wo 1989 das Programm „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden“ initiiert worden ist, welches Städte einbezog, die sich zur Einrichtung flächenhaft radverkehrsfriendlicher Strukturen sowie zu einer systematischen und innovativen Radverkehrsförderung bereit erklärten?

Wenn ja, wird sie derartiges initiieren und koordinieren?

Aus Sicht der Landesregierung soll die Arbeit im Rahmen des Programms „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ zunächst in der beschriebenen Form fortgesetzt werden. Eine derartige Erweiterung sollte im Rahmen einer anstehenden Fortschreibung diskutiert werden.

- 4.5 An welchen Bundes- und Landesstraßen ist der Bau bzw. Ausbau von Radverkehrsanlagen geplant und nach welchen Kriterien erfolgte die Auswahl der Strecken und die Prioritätensetzung?

Das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr legt bei der Ermittlung der erforderlichen Maßnahmen im Radwegebau und bei der Beurteilung der Dringlichkeit landesweit ein einheitliches Beurteilungsschema zu Grunde. Dabei werden für die Dringlichkeitseinstufung von Radwegen im einzelnen folgende verkehrliche, strukturelle und ökologische Kriterien beachtet:

- Verkehrs- und Unfallsituation
- Verkehrsbelastung
- Schulstandorte und deren Einzugsbereiche

- Lage zentraler Einrichtungen
- Art der Siedlungsstruktur
- Naturräumliche Gegebenheiten
- Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Touristische Aspekte

Derzeit befinden sich - gemäß der gültigen mittelfristigen Programm- und Maßnahmenplanung - bei folgenden Straßenbauprojekten Radwege im Bau bzw. in der Planung:

### **Landesstraßen:**

L 6	Aventoft – Rosenkranz
L 21	Sterup – Grünholz
L 21	Wittkiel – Sandbek
L 28	Sollbrück – Jübek
L 30	Strucklahnungshörn – Pohnshalligkoog
L 31	L 32 – Witzwort
L 32	Oldenswort – Witzwort
L 36	Oldenswort - K 40 (Harblek)
L 37	Ostenfeld – Hollingstedt
L 38	Ortslage Schwabstedt
L 38	Seeth – Schwabstedt
L 38	Ostenfeld – Winnert
L 38	Winnert – Schwabstedt
L 39	Bärenshöft – Sprakebüll
L 39	Elsdorf – Westermühlen – Hamdorf
L 49	OD Preetz (Pohnsdorfer Straße)
L 55	Dannau – Neukirchen
L 56	Ortslage Malente (Hindenburg Allee)
L 57	Schönwalde – Lensahn
L 57	Eutin – Kasseedorf
L 57	Kasseedorf – Schönwalde

L 60	Seegalendorf – Neukirchen
L 60	Ortslage Neukirchen
L 68	Stocksee – Dersau
L 71	Ortslage Zarpen
L 75	Nahe – Wakendorf II
L 79	Hartenholm – Struvenhütten
L 79	Struvenhütten – Oersdorf
L 80	Kattendorf – Sievershütten
L 81	Borstel – Tönningstedt
L 84	Ortslage Reinfeld
L 85	Barnitz (OT Lokfeld) – Reinfeld (B 75)
L 90	Lasbek Dorf – BAB A 1
L 90	Ortslage Bad Oldesloe
L 102	Luschendorf – Scharbeutz
L 107	Verlegung bei Tornesch
L 115	Wittenbergen – Kellinghusen
L 120	Krempdorf – Großwisch
L 120	Brokreihe – Kremperheide/-moor
L 121	Gnutz – Aukrug
L 121	Lockstedt – Hennstedt
L 123	Meezen – Grauel
L 123	Rade – Hennstedt
L 125	B 205 – Bargstedt
L 126	Ausbau Ortslage Hamweddel
L 127	Umbau mit Neubau Radweg
L 136	Beidenfleth – Wewelsfleth
L 139	Eddelack – Kuden
L 139	Kuden – Buchholz
L 140	St. Michaelisdonn – Quickborn
L 141	Süderhastedt – Frestedt

L 142	Marner Deich - L 143
L 145	Ortslage Eggstedt
L 149	Tellingstedt - L 148 (Bunsoh)
L 155	Neuenkirchen - B 203
L 158	OD Juliusburg
L 160	Trittau (Kirchenstr.)
L 160	Ortslage Trittau
L 168	L 222 - K 96 bei Stellau
L 168	Sommerland - L 100
L 168	Dükermühle – Herzhorn
L 177	Friedrichskoog – Dieksanderkoog
L 180	Pansdorf (L 309)-Klein Timmendorf (L 181)
L 189	Scholderup – Brodersby
L 191	Sterdebüll – Ockholm
L 200	Witzeeze – Basedow
L 202	Ratzeburg – Schmilau
L 209	Burg – Staberdorf
L 211	Gödersdorf – Schlesen
L 211	Schlesen – Rastorfer Kreuz
L 214	Süderende – Alkersum
L 215	Nebel – Wittdün auf Amrum
L 219	Schwarzenbek - Kollow
L 221	Klempau – Berkenthin
L 222	Ortslage Stellau
L 222	Ortslage Wentorf
L 226	Grabau - K 108 (bei Tönningstedt)
L 227	L 227 – Stubbendorf
L 228	OD Malente (Eutiner Straße)
L 232	Struvenhütten – Stukenborn
L 233	Kisdorferwohld - L 80
L 237	Helse K 20 - B 5

L 238	Nottfeld – Lindau
L 239	Süderheistedt – Hennstedt
L 245	Depot Ladelund - L 192
L 245	OD Ladelund – OD Achtrup
L 252	K 103 – Niesgrau - B 199
L 252	OD Süderbrarup
L 258	Ortslage Nessendorf
L 259	Emkendorf – Satjendorf
L 268	Gremmerup – Munkbrarup
L 283	K 77 – Kreisgrenze
L 283	Nottfeld – Lindau
L 288	Langenbrook – Kollmar, Kreuzungsumbau L 288/B 431
L 298	Langwedel – Blumenthal
L 299	Silberstedt – Jübek
L 300	Schafflund – Bärenshöft
L 300	Bärenshöft – Sprakebüll
L 306	Hutfeld – Hassendorf
L 306	OD Brackrade

### **Bundesstraßen:**

B 5	Lauenburg (Westseite)
B 5	Umbau Knotenpunkt B5/L173/K73
B 75	Brauner Hirsch – Ahrensburg
B 75	Röbel – Middelburg
B 75	Östlich Bad Oldesloe
B 75	Kneeden – Steinfelderhude
B 75	Benstaben – Reinfeld
B 201	Süderbrarup – Faulück
B 201	Faulück – Kappeln
B 208	Mustin – Grenze

B 430	Rantzau – Lütjenburg
B 431	Landscheide – St. Margarethen
B 431	St. Margarethen – Brokdorf
B 501	Heringsdorf – Neukirchen
B 501	Neukirchen – K 42

- 4.6 Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, Alleen für die Anlage von Radwegen zu nutzen?

Radwege werden in der Regel straßenbegleitend angelegt. In Schleswig-Holstein gibt es wenige straßenbegleitend verlaufende Alleen, die sich zu Anlage von Radwegen eignen würden. Hinzu kommt, dass der Innenbereich der Alleen – sofern er nicht schon frühzeitig versiegelt wurde – empfindlich auf nachträgliche Versiegelung reagiert.

- 4.7 Welche Maßnahmen unternimmt die Landesregierung, um Waldbrandschutzstreifen für die Anlage von Radwegen zukünftig stärker zu nutzen?

Für die Anlage von Radwegen stellt die Nutzung von Waldbrandschutzstreifen entlang von Straßen eine sinnvolle Möglichkeit dar, um ansonsten notwendige Eingriffe in den Baumbestand zu vermeiden. Wegen der besonderen Wald- und Baumartenstruktur (geringe Waldfläche, hoher Laubholzanteil) sind in Schleswig-Holstein jedoch nur in seltenen Ausnahmefällen Wandbrandstreifen entlang von öffentlichen Straßen und Wegen vorhanden.

- 4.8 Welche Auffassung vertritt die Landesregierung zur Relevanz des sogenannten „Umweltbundes“ im Gesamtverkehrssystem?

Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist eine wichtige Säule im Gesamtverkehrssystem des Landes Schleswig-Holstein. Die Aufgaben und Ziele des ÖPNV werden im ÖPNV-Gesetz des Landes genannt.

In Schleswig-Holstein ist es vielerorts gelungen, die Attraktivität des ÖPNV einschließlich des SPNV auch unter Berücksichtigung ökologischer und ökonomischer Anforderungen durch eine Vielzahl von Maßnahmen erheblich zu steigern. Auf der Grundlage der Ergebnisse einer landesweit durchgeführten Markterforschungsstudie zum ÖPNV in Schleswig-Holstein (1998) wird das Gesamtkonzept SPNV/übriger ÖPNV (Bus) weiterentwickelt und vermarktet.



Wesentlicher Bestandteil dieser Qualitätsoffensive ist die Stärkung des Verbundcharakters von Bahn und Bus durch die verbesserte Verknüpfung beider Systeme. Nach dem Motto „ein Tarif, ein Fahrschein, ein Fahrplan“ strebt Schleswig-Holstein ein landesweites ÖPNV-Gesamtsystem an, um eine optimale verkehrliche und tarifliche Kooperation aller ÖPNV-Verkehrsträger zu gewährleisten.

Der ÖPNV hat nur als Gesamtsystem eine Zukunft. Bahn und Bus sind als einheitliches System zu planen, zu vermarkten, zu finanzieren und auch zu organisieren. Die räumliche und zeitliche Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern (Bus, MIV, Taxi, Fahrrad, Fußgänger) soll vor allem an den Stationen des SPNV hergestellt werden, um so auch ein umweltbewusstes Gesamtverkehrssystem zu erreichen.

- 4.9 Welche Strategie verfolgt die Landesregierung zur Verbesserung der Fahrradmitnahme im ÖPNV/SPNV (Bahn, Bus, Fährschiff)?

Das Land ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Kreise und kreisfreien Städte sind Aufgabenträger für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (insbesondere Busverkehr).

Ziel ist, auch weiterhin die Mitnahme von Fahrrädern im SPNV und übrigen ÖPNV im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten zu ermöglichen. Deshalb wird auch zukünftig der förderfähige Ausbau von bedarfsgerechten Verknüpfungsanlagen für Bus und Bahn unter Einbindung der zuständigen Aufgabenträger weiter angestrebt.

- 4.10 Ist die kostenfreie Beförderung von Fahrrädern im ÖPNV/SPNV, werktags und an Sonn- und Feiertagen, aus Sicht der Landesregierung anzustreben?

Die Mitnahme von Fahrrädern im SPNV ist grundsätzlich Kapazitätsrestriktionen unterworfen, d.h. insbesondere in den Hauptverkehrszeiten sind Grenzen für die kostenfreie Fahrradmitnahme gegeben. Dieses ist insbesondere unter Finanzierungsaspekten zu sehen. Es kann daher sinnvoll sein, zu bestimmten Zeiten oder auf bestimmten Strecken über den Preis steuernd einzugreifen.

Derzeit unterstützt das Land die kostenfreie Fahrradmitnahme der Eisenbahnunternehmen in Schleswig-Holstein bereits mit einem Betrag von rd. 300.000 € jährlich. Im Jahr 2002 besteht der Angebotskomplex Bahn + Bike unter der Woche von 09.00 Uhr bis 16.00 Uhr und 18.00 Uhr bis 06.00 Uhr, aus den Extrazügen am Wochenende von Hamburg nach Westerland und Travemünde

bzw. von Kiel nach Westerland und aus dem Freizeit-Ticket, einem relationslosen Ticket incl. Fahrradleihe.

- 4.11 Welche Einnahmeausfälle wären für die Verkehrsträger des ÖPNV/SPNV durch eine generelle kostenfreie Beförderung von Fahrrädern nach Auffassung der Landesregierung zu erwarten?

Durch eine generelle kostenfreie Beförderung von Fahrrädern wären Einnahmeausfälle im Rahmen eines hohen sechsstelligen Betrages zu erwarten. Dieser dürfte für die Verkehrsträger Bus und Bahn damit deutlich über dem vorgenannten „Bahn + Bike-Betrag“ von 300.000 € liegen, so dass unter der derzeitigen Finanzsituation der Aufgabenträger die Realisierbarkeit zweifelhaft erscheint; zumal der Landesregierung für den Busbereich (Aufgabenträger Kreise/kreisfreie Städte) keine konkreten Schätzungen über Einnahmeausfälle vorliegen.

- 4.12 Welche Erfahrungen mit Fahrrad- (Schutz-) Streifen (Verkehrswirkungen, Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, Kosten) liegen bei der Landesregierung vor?

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist grundsätzlich der baulichen Anlage von Radwegen Vorrang einzuräumen. Wenn dies nach den örtlichen Verhältnissen nicht realisierbar ist, kommt nach der Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO die Abtrennung eines Radfahrstreifens von der Fahrbahn in Betracht.

Die Erfahrungen der Straßenverkehrsbehörden mit solchen Radfahrstreifen sind weitgehend positiv. Es muss jedoch festgestellt werden, dass die mit der durchgehenden Linie (Zeichen 295 StVO) markierte Fahrbahnbegrenzung bei Ausweichvorgängen oft von Kraftfahrzeugen überfahren wird. In Gebieten mit unzureichenden Parkmöglichkeiten ist außerdem häufig zu beobachten, dass Fahrzeuge ordnungswidrig auf Radfahrstreifen halten oder parken.

Die Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer (Markierung durch Zeichen 340 StVO) kommt nur in Betracht, wenn Sonderwege (baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen) nicht möglich sind. Solche Schutzstreifen können wegen der im Bedarfsfall zugelassenen Mitbenutzung durch andere Fahrzeuge nur bedingt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer beitragen. Sofern sie in Einzelfällen auf hierfür geeigneten Straßen angeordnet wurden, sind die bisherigen Erfahrungen überwiegend positiv. Durch Schutzstreifen kann vor allem eine bessere Einhaltung des seitlichen Sicherheitsabstands zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen bewirkt werden.

**V Fahrradverkehr in der Stadt**

- 5.1 Welcher Modal-Split-Anteil ist in Ballungsgebieten nach Auffassung der Landesregierung erreichbar?

Siehe hierzu Antwort zur Frage 1.4

- 5.2 Welche Wirkungen auf den Fahrradverkehr, auf Verkehrsverlagerungen, auf kombinierte Transportketten von Personen entfalten Fahrradstationen an Bahnhöfen?

Fahrradstationen bieten neben bewachten und wettergeschützten Parkplätzen eine umfangreiche zusätzliche Leistungspalette wie Reparatur, Ersatzteilverkauf, Handel sowie Informationsmaterialien. Darüber hinaus ist die Fahrradvermietung insbesondere für den Tourismusbereich ein wesentliches Element, da zwar für viele Wege die Nutzung des Fahrrades sinnvoll ist, jedoch nicht immer das eigene Fahrrad zur Verfügung steht. Der Einsatz von Fahrradstationen konzentriert sich an Bahnhöfen oder auf Geschäftsgebiete, wo eine entsprechend große Nachfrage vorhanden ist.

Es ist davon auszugehen, dass derartige Leistungen am Bahnhof dazu führen, dass mehr Reisende und hier insbesondere Pendler, mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren.

- 5.3 Wo existieren in Schleswig-Holstein schon Fahrradstationen und wo sind sie geplant?

Fahrradstationen sind in Rendsburg, Itzehoe, Elmshorn, Wilster und Tornesch vorhanden. In Planung befinden sich Fahrradstationen in Lübeck, Flensburg und Bad Segeberg.

- 5.4 Welche Fördermöglichkeiten gibt es für den Bau einer Fahrradstation?

Gefördert werden können nach dem GVFG im ÖPNV-Bereich die Fahrradstände sowie eine anteilige Summe der Überdachung, soweit diese eine Höchstfördergrenze von 770 € nicht überschreitet. Anlagen, die unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zum Betrieb der Fahrradstation benötigt werden (Räume für Werkstatt, für Mitarbeiter etc), können nicht bezuschusst werden. Das gleiche gilt für Betriebs- und Personalkosten.

- 5.5 Welche Erfahrungen hat die Landesregierung mit welchen Betreibermodellen (privatwirtschaftlich, öffentlich, Beschäftigungsinitiativen etc) von Fahrradstationen?

Radstationen bieten Bahnkunden bei oftmals ausgedehnten Öffnungszeiten ein optimales Angebot für das Abstellen ihrer Räder. Häufig wird neben der Aufbewahrung der Fahrräder ein zusätzlicher Service (z. B. kleine Reparaturen) angeboten. Die Finanzierung zum Betrieb der Anlagen ist unterschiedlich. Dort, wo die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei einer kommunalen oder kommunalnahen Beschäftigungsfirma angestellt sind, ist ggf. eine Zuwendung vom Land aus dem Programm „Arbeit für Schleswig-Holstein 2000 (ASH 2000)“, Programmpunkte 19, 20 oder 21, möglich. Eigenwirtschaftliche Betriebe dieser Art können sich erfahrungsgemäß nur mit dem Angebot weiterer, umfangreicherer Serviceangebote tragen. Im allgemeinen wird hierfür das notwendige Potential nur an sehr großen Bahnhöfen (Kiel, Lübeck) gesehen. Alle in SH betriebenen Fahrradstationen arbeiten mit Beschäftigungsgesellschaften zusammen und bieten somit den Gestaltungsraum für berufsqualifizierte Maßnahmen.

- 5.6 Wo gibt es in Schleswig-Holstein Fahrradstraßen, Velo-Routen und Fahrradnutzung in Gegenrichtung von Einbahnstraßen und welche zukünftigen Pläne gibt es für deren Einführung?

Fahrradstraßen (Zeichen 244 StVO) dienen nach der VwV-StVO der Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs. Ein Bedarf zur Einrichtung solcher speziellen Fahrradstraßen kann deshalb vor allem in größeren Städten bestehen.

In Schleswig-Holstein sind Fahrradstraßen in der Landeshauptstadt Kiel (2 Straßenzüge und 2 Einzelstraßen) sowie in den Städten Lübeck, Neumünster, Ahrensburg, Geesthacht, Husum und Itzehoe angeordnet worden. Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt bis zum Jahre 2010 die Einrichtung einer größeren Anzahl von Fahrradstraßen.

Die Ausweisung und Kennzeichnung von Velo-Routen kommt ebenfalls vorrangig in größeren Städten in Betracht. Ein umfassendes Konzept für vorhandene oder geplante Velo-Routen besteht insbesondere in der Landeshauptstadt Kiel und in der Hansestadt Lübeck. Außerdem wurde in der Gemeinde Henstedt-Ulzburg eine Velo-Route ausgewiesen. Velo-Routen sind auch in Elmshorn und Itzehoe geplant. Darüber hinaus besteht in Schleswig-Holstein

ein umfangreiches Netz außerörtlicher Radwege, das in Kombination mit innerörtlichen Streckenführungen ein übergreifendes Velo-Routen-Konzept bildet.

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung hat sich als Maßnahme zur Erleichterung und Förderung des Radverkehrs grundsätzlich bewährt. Voraussetzung dafür ist die Einhaltung der in der VwV-StVO genannten Kriterien für deren Anordnung.

Von der Möglichkeit einer Freigabe von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr wurde im gesamten Landesgebiet in unterschiedlichem Ausmaß Gebrauch gemacht. Außerdem wurde auch bei zahlreichen "unechten" Einbahnstraßen (nur einseitige Kennzeichnung mit Zeichen 267 StVO) die Einfahrt für Radfahrer in Gegenrichtung zugelassen.

Für die Anordnung von Fahrradstraßen und die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sind die Straßenverkehrsbehörden der Kreise sowie der Städte und Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zuständig. Diese entscheiden hierüber in eigener Verantwortung nach pflichtgemäßem Ermessen. Die Ausweisung und Kennzeichnung spezieller Velo-Routen obliegt den einzelnen Kommunen im Rahmen der Erarbeitung örtlicher Verkehrskonzeptionen.

- 5.7 Welche Infrastruktureinrichtungen (Stellplätze, Fahrradbügel, Fahrradständer etc) für den Fahrradverkehr in den Städten haben sich nach Auffassung der Landesregierung besonders bewährt?

Als Abstellmöglichkeit für Fahrräder haben sich aus der Sicht der Straßenverkehrs- bzw. Straßenbaubehörden vor allem Fahrradbügel bewährt, weil diese platzsparend sind, eine relativ gute Sicherungsmöglichkeit bieten und einen geringen Wartungsaufwand erfordern. Sowohl Fahrradbügel als auch andere Fahrradständer können insbesondere im Bereich zentraler Einrichtungen wesentlich dazu beitragen, ein sicheres und geordnetes Abstellen von Fahrrädern ohne Behinderung des Fußgängerverkehrs zu gewährleisten.

Im Bereich von Bahnhöfen haben sich auch zentrale Fahrradstationen bzw. Bike-and-Ride-Parkhäuser bewährt.

Abschließbare Fahrradboxen bieten zwar eine gute Sicherungsmöglichkeit, werden jedoch teilweise auch als Abstellmöglichkeit für andere Gebrauchsgegenstände zweckentfremdet.

- 5.8 Welche Erfahrungen mit verschwenkten bzw. geraden Radverkehrsführungen in Straßenkreuzungsbereichen liegen bei der Landesregierung vor?

Eine generelle Aussage zur optimalen Radverkehrsführung in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen lässt sich nach den Erfahrungen der Straßenverkehrsbehörden und der Straßenbauverwaltung nicht treffen.

Eine gerade Radverkehrsführung ist unter dem Aspekt einer frühzeitigen Wahrnehmbarkeit von Radfahrern als vorteilhaft anzusehen. Dabei kann es jedoch durch Fahrzeuge, die bei Einbiegevorgängen in eine Vorfahrtstraße auf dem Radweg halten, zu Behinderungen und Gefährdungen kommen. Außerdem können auf Straßen mit hoher Verkehrsbelastung bei Abbiegevorgängen durch häufige Staubildung Verkehrsprobleme entstehen.

Über die im Einzelfall bestmögliche Radverkehrsführung muss deshalb insbesondere in Abhängigkeit von den örtlichen Platz- und Sichtverhältnissen, den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen, den vorhandenen Verkehrszeichen und Lichtzeichenanlagen (einschl. deren Schaltung) sowie der Verkehrsbelastung und -zusammensetzung entschieden werden.

- 5.9 Welche Erfahrungen gibt es in Schleswig-Holstein und anderen Bundesländern mit einer abschnittswisen Rotfärbung von Radwegen in Gefahrenbereichen?

Eine Rotfärbung von Radwegen kann ergänzend zu weißen Fahrbahnmarkierungen vor allem in besonderen Konfliktbereichen dazu beitragen, die Aufmerksamkeit von Fahrzeugführern zusätzlich zu erhöhen. Im Bereich des Kreises Steinburg hat sich auch eine blaue Einfärbung von Radwegen bewährt, weil dadurch (zunächst) eine größere Auffälligkeit gegeben ist.

Die Herstellung bzw. Unterhaltung von farbig gekennzeichneten Radwegen ist allerdings mit einem erhöhten finanziellen Aufwand verbunden. Dies erfordert angesichts begrenzter öffentlicher Haushaltsmittel eine sorgfältige Abwägung und Abstimmung mit anderen zur Sicherung des Radverkehrs vorgesehenen Maßnahmen.

## VI Verkehrssicherheit

- 6.1 Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung hinsichtlich Anlagekosten und Sicherheit von Fahrradstreifen im Verhältnis zu Radwegen?

Hierüber liegen keine Erkenntnisse vor.

- 6.2 Mit welchem Anteil sind Radfahrer am Unfallgeschehen beteiligt?

Laut Statistik verunglückten im Jahr 2001 insgesamt 18.551 Personen im Straßenverkehr in Schleswig-Holstein. Die Anzahl der am Unfallgeschehen beteiligten Radfahrer betrug 3.304, davon 2.898 innerorts und 406 außerorts. Das entspricht einem Rückgang von 4,9 % gesamt und 7,2 % innerorts, außerorts einer Steigerung um 15,7 % zum Vergleichszeitraum 2000.

- 6.3 Wie hat sich der Anteil der Radfahrer am Unfallgeschehen seit 1990 entwickelt? Welche Gruppen von Radfahrern sind im Straßenverkehr besonders gefährdet?

Die Anzahl aller Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein hat seit 1990 kontinuierlich abgenommen (1990: 90.721 Unfälle, 2001: 60.271). Bei den Radfahrern verunglückten 1990 4.328, im Jahr 2001 3.304. (minus 23,7%). Besonders gefährdet sind Kinder; hier verunglückten 1990 966, im Jahr 2001 698 (minus 27,7 %). Kinder als Radfahrer bleiben trotz der rückläufigen Anzahl der Verunglückten stark gefährdet.

- 6.4 Hat die Landesregierung Erkenntnisse über die Entwicklung von Unfallzahlen mit Radfahrern in Abhängigkeit von der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur? Wenn ja, welche?

- 6.5 Realisiert die Landesregierung in Kooperation mit Interessengruppen und Verbänden besondere Sicherheitstrainings für Risikogruppen im Radverkehr? Wenn ja, welche?

Antwort zu den Fragen 6.4 und 6.5:

In Schleswig-Holstein als Flächenland ist Fahrradfahren im Gegensatz zu Bundesländern mit einem höheren Bevölkerungsanteil in Großstädten weit verbreitet. Hier bestehen besondere Gefahren für Kinder. Kinder besitzen schon in einem geringen Alter (50 % aller 3jährigen und 99 % aller 6jährigen)

ein Fahrrad und nehmen am Straßenverkehr teil. Die Landesregierung hat gemeinsam mit den Partnern der Verkehrssicherheitsarbeit mehrere Aktionen initiiert. Die Kampagne „Sicher Rollern – besser Radeln“ wendet sich an Kinder im Kindergarten, wo durch geeignete Übungen die für sicheres Fahrradfahren wichtigen motorischen Fähigkeiten verbessert werden sollen und über das Lernen und Üben mit dem Roller eine bessere Beherrschung des Fahrrades erreicht wird. Das „Frühradfahren“ spricht Kinder in der 1. und 2. Schulklasse an; hier wird im Rahmen des Schulunterrichts das Fahrradfahren im Schonraum erlernt. Zu diesem Zweck wurden bislang mit finanzieller Beteiligung des Landes von ca. 16.000 € 8 Schulen mit Fahrrädern ausgestattet. Insgesamt konnten 115 Fahrräder angeschafft werden. Die dazugehörige Broschüre „Frühradfahren“ wurde an alle Grundschulen im Lande verteilt. Ziel der Landesregierung ist es, noch in diesem Jahr weitere Schulen mit Übungsfahrrädern auszustatten.

Die Polizeiverkehrslehrer führen mit Kindern verschiedenen Alters geeignetes Training und Prüfungen durch (Rollerführerschein, Radfahrprüfung). Weiterhin haben das Verkehrsministerium und das Innenministerium verschiedene Broschüren herausgegeben mit wichtigen Hinweisen zur Verkehrssicherheit. Darüber hinaus werden Programme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und Aktionen der Landesverkehrswacht zum Thema Fahrrad umgesetzt und vom Land finanziell unterstützt.

Die Landesregierung hat im Jahr 2002 als landesweites Verkehrssicherheitsthema den Themenschwerpunkt Fahrradfahren gewählt.

6.6 Werden infrastrukturelle Maßnahmen mit besonderem Focus auf Aspekte der Verkehrssicherheit realisiert? Wenn ja, gibt es besondere Beispiele?

Bei Planung und Bau von Radwegen wird neben den planerischen, ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten generell die Verkehrssicherheit als ein Kriterium berücksichtigt.



## VII Baulastträger, Genehmigungsverfahren, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

7.1 Wer sind die Baulastträger für Radwege?

7.2 Welchen Anteil haben die einzelnen Baulastträger am Gesamtnetz?

Antwort zu den Fragen 7.1 und 7.2

Baulastträger der Radwege sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger der klassifizierten Straßen. Für abgesetzte separate Radwege sind unterschiedliche Baulastträgerschaften möglich.

In Schleswig-Holstein stellen sich die Streckenanteile wie folgt dar (Stand 1.1.2002):

Bundesstraßen (alle)	1.673 km, davon 1.256 km mit Radwegen (75%)
Landesstraßen	3.631 km, davon 1.864 km mit Radwegen (51%)
Kreisstraßen	4.098 km, davon 1.285 km mit Radwegen (31%)

Unter Berücksichtigung der 4-spurigen Bundesstraßenabschnitte (113 km), an denen keine Radwege erforderlich sind, ergibt sich folgender Radwegeanteil:

Bundesstraßen (1-3-sp.) 1.560 km, davon 1.256 km mit Radwegen (81%)

Für Radwege an kommunalen Straßen liegen keine Zahlen vor.

Die prozentuale Ausstattung der Straßen mit Fahrradwegen ändert sich stetig durch den Neubau und die Umstufung von Straßen. Insbesondere durch den Bau von Ortsumgehungen verringert sich die prozentuale Ausstattung, da die Ortsumgehungen zumeist ohne Fahrradwege gebaut werden, die Fahrradrouten jedoch weiterhin durch die Ortschaften verlaufen.

7.3 Welche Probleme gibt es bei der Planung und dem Bau von Radverkehrsanlagen in Schutzgebieten?

7.4 Welche Konflikte treten beim Bau von Radwegen mit dem Natur- und Landschaftsschutz auf? Bei welchen Radwegeprojekten stagniert derzeit die Umsetzung wegen solcher Konflikte?

Antwort zu den Fragen 7.3 und 7.4

Nach den Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes und des Landesnaturschutzgesetzes kommen als Schutzgebiete und Schutzobjekte unterteilt

in Naturschutzgebiete, Nationalparks, Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale, und geschützte Landschaftsbestandteile sowie Schutzgebiete des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ in Betracht. Des Weiteren unterliegen gesetzlich geschützte Biotope und Knicks dem besonderen Schutz.

In Schleswig-Holstein sind der Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer (naturbedingt) sowie Naturschutzgebiete und Naturdenkmale und geschützte Landschaftsbestandteile in aller Regel durch den Bau von Radwegen nicht betroffen. Für Schutzgebiete des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ ist auf dem Erlasswege festgelegt worden, dass bei bestandsorientierten Ausbaumaßnahmen bestehender Verkehrswege (z.B. Anbau von Rad- und Gehwegen) in der Regel nicht von erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele ausgegangen werden kann. In Landschaftsschutzgebieten treten in der Regel keine Konflikte beim Bau von Radwegen auf. Das gleiche gilt auch für unabhängig vom Straßennetz geführte Radwege, die der landschaftsgebundenen Erholung (z.B. in Naturparks) dienen. Soweit durch den Radwegbau an vorhandenen Straßen angrenzende gesetzlich geschützte Biotope (z.B. Trockenrasen, Heiden) betroffen sind, können Ausnahmen oder Befreiungen erteilt werden, soweit zumutbare alternative Trassenführungen nicht möglich sind. Bei Knicks kann durch entsprechende Führung des Radweges hinter dem Knick eine Beeinträchtigung vermieden werden, ggf. sind auch Knickverschiebungen möglich, falls sich eine Führung des Radweges direkt neben der Straße aufdrängt.

Maßnahmen, die sich auf Grund eines naturschutzrechtlichen Sachverhaltes verzögert haben, sind nicht bekannt. In der Regel sind andere Aspekte (u.a. Probleme beim Grunderwerb) für eine zeitliche Verschiebung des Baubeginns ursächlich.

#### 7.5 Welche Mehrkosten entstehen beim Bau bzw. der Unterhaltung von Radwegen in Schutzgebieten?

Nur durch die Betroffenheit eines Schutzgebietes an sich entstehen keine Mehrkosten. Mehrkosten können durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entstehen, die jedoch ausschließlich auf Grund einer Beeinträchtigung des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes ermittelt und festgelegt werden.

- 7.6 Wie hoch ist der finanzielle Umfang beim Bau von Radwegen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Verhältnis zu Investitionsmaßnahmen?

Der Anteil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beträgt nach den bisherigen Erfahrungen im Durchschnitt 5-10% der Baukosten.

- 7.7 Wie hoch sind die durchschnittlichen Baukosten für Radwege je Kilometer in Abhängigkeit von den einzelnen Schutzgebietskategorien?

- 7.8 Wie hoch sind die Kosten für die Unterhaltungsmaßnahmen für Radwege je Kilometer in Abhängigkeit der Schutzgebietskategorien?

Antwort zu den Fragen 7.7 und 7.8

s. Antwort zur Frage 7.5

- 7.9 Welche Voraussetzungen müssen für den Bauherren vorliegen, um beim Bau von Radwegen statt eines landschaftspflegerischen Begleitplans einen Eingriffs-Ausgleichs-Plan bei der Unteren Naturschutzbehörde vorzulegen?

§ 9 LNatSchG regelt, dass ein Antrag auf Genehmigung eines Eingriffs in die Natur alle Angaben enthalten muss, die zur Beurteilung des Eingriffs erforderlich sind. Diese Angaben sind bei einem Eingriff auf Grund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans, also z.B. aufgrund eines Planfeststellungsbeschlusses, vom Verursacher im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan, der Bestandteil des Fachplans ist, zu machen. Ein landschaftspflegerischer Begleitplan kann aber auch bei anderen Eingriffen verlangt werden, soweit es wegen des Umfangs oder der Schwere des Eingriffs erforderlich ist.

Bedarf der Radwegebau keines Planfeststellungsverfahrens und auch keiner die Planfeststellung ersetzende Plangenehmigung, werden in aller Regel auch die Voraussetzungen vorliegen, die Eingriffsregelung mittels vereinfachter, den Anforderungen des § 9 LNatSchG gerecht werdender Unterlagen abzuhandeln.

- 7.10 Sieht die Landesregierung Möglichkeiten, Ausgleichsmaßnahmen für Radwege nach gesonderten Pauschalregelungen zu berechnen?

Für die Bemessung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Straßenbau liegen Maßstäbe zur Bewertung von Eingriff und Ausgleich vor, die zurzeit neu gefasst werden. Sowohl die bisherigen Regelungen, wie auch die in Aussicht

genommenen, sehen für kleinere Vorhaben wie Radwege sowie bei geringer Betroffenheit von Natur und Landschaft eine einfachere Anwendung vor.

- 7.11 Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, den Bau von Radwegen, wenn dieser keine Beeinträchtigung von geschützten Biotopen darstellt, wie in den Niederlanden nicht kompensationspflichtig zu gestalten?

Nach ständiger Rechtsprechung stellen die Rechtsfolgen der Eingriffsregelung (Vermeidung, Ausgleich, Ersatz) striktes Recht dar. Eine Möglichkeit auf Kompensation bei einem erheblich beeinträchtigenden Vorhaben generell zu verzichten, besteht auf Grund der rechtlichen Vorgaben des Bundes nicht.

- 7.12 Hält es die Landesregierung für möglich und sinnvoll, den unteren Straßenbau- und Naturschutzbehörden durch die Definition von Standards für den Radwegebau eine Handlungsempfehlung zu geben, durch die Genehmigungsverfahren verkürzt sowie Bauvorhaben und Unterhaltungsaufwand verbilligt werden können?

Soweit es die Erarbeitung der Antragsunterlagen betrifft, wird auf die Antwort zu Frage 7.10 verwiesen.

Der Unterhaltungsaufwand für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird durch eine stärkere räumliche Zusammenfassung der Maßnahmen, die zukünftig rechtlich möglich sein wird, verringert werden können.

- 7.13 Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, durch entsprechende Formulierungen in den einschlägigen Verordnungen vereinfachte Genehmigungsverfahren und Regelungen für den Bau von Radwegen zu erreichen?

Die Möglichkeit, vereinfachte Genehmigungsverfahren anzuwenden, besteht sowohl im Straßenbaurecht des Bundes als auch des Landes. So kann nach § 17 Abs. 1a des Bundesfernstraßengesetzes statt eines Planfeststellungsverfahrens eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn das Vorhaben nicht der UVP-Pflicht unterliegt, mit den Trägern öffentlicher Belange das Benehmen hergestellt worden ist und Rechte anderer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Darüber hinaus können Planfeststellung und Plangenehmigung gem. § 17 Abs. 2 des Bundesfernstraßengesetzes in Fällen von unwesentlicher Bedeutung entfallen. Diese liegen vor, wenn das Vorhaben nicht UVP-pflichtig ist, andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder dem Vorhaben entgegenstehen und Rechte anderer nicht beeinflusst werden. Ver-

gleichbare Regelungen sind in § 40 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein enthalten. Beim nachträglichen, parallel zur vorhandenen Straße erfolgenden Radwegebau werden diese Voraussetzungen in den meisten Fällen vorliegen, es sei denn, der Grunderwerb ist nicht freihändig möglich.

## VIII Diebstahl

8.1 Wie hoch sind Diebstahlszahlen- und Quoten bei Fahrrädern in Schleswig-Holstein sowie die Aufklärungsquoten?

Für das Jahr 2001 wurden in Schleswig-Holstein

### 21.138 Fahrraddiebstähle

in der Polizeilichen Kriminalstatistik erfasst, das sind 6.144 / 22,5% weniger als im Jahr 1992 (10-Jahres-Vergleich).

Wie aus der nachstehenden tabellarischen Auflistung ersichtlich wird, ist im Jahre 1996 ein deutlicher Rückgang sowohl zum Vorjahr (- 4.809 Fälle / 17,8%) als auch zu anderen vorausgegangenen Jahresendwerten zu erkennen.

Von 1996 an ist bei dieser Deliktsart ein kontinuierlicher Rückgang festzustellen. Mögliche Ursachen hierfür sind:

- Verbesserte Sicherungsmaßnahmen der Fahrradeigentümer
- Präsenzerhöhung der Polizei an Brennpunkten (Schwimmbädern, Freibädern)
- Kontrollen im Bahnhofsbereich.

Die Aufklärungsquote für das Jahr 2001 betrug 7%, 1992 lag diese bei 7,7%.

Die bei dieser Deliktsart niedrigen Aufklärungsquoten weisen in dem dargestellten 10-Jahres-Vergleich kaum nennenswerte Veränderungen aus.

### Diebstahl von Fahrrädern in Schleswig-Holstein

Jahr	Zahl der Fälle	Prozent-Anteil am Gesamtstrafatenaufkommen in SH	aufgeklärte Fälle	Aufklärungsquote v.H.
1992	27.282	10,4	2.102	7,7
1993	25.692	9,4	1.889	7,4
1994	25.423	9,7	1.779	7,0
1995	27.004	9,8	2.016	7,5
1996	22.195	8,8	1.557	7,0

1997	22.849	9,2	1.475	6,5
1998	22.719	9,1	1.964	8,6
1999	21.648	9,1	1.526	7,0
2000	21.184	8,6	1.364	6,4
2001	21.138	8,6	1.473	7,0
Veränderung 1992 - 2001	- 6.144 - 22,5 %	- 1,8	- 629 - 29,9 %	- 0,7

- 8.2 Hat die Landesregierung Erkenntnisse über die Akzeptanz von abschließbaren Fahrradboxen an Bahnhöfen oder in Tiefgaragen? Sieht die Landesregierung mit dem Einsatz von Boxen die Möglichkeit, dass dann auch Personen mit hochwertigen Fahrrädern den park & ride -Verkehr nutzen?

Abschließbare Fahrradboxen gibt es in größerer Anzahl in Elmshorn (50), Pinneberg (20) und Eutin (16), an weiteren Orten befinden sich Fahrradboxen in kleinerer Anzahl.

Die Boxen sind praktisch ständig ausgelastet; für solche, die fest gemietet werden können, bestehen Wartelisten.

Am Bahnhof in Rendsburg gibt es einen eingezäunten und bewachten Fahrradstand (05:00 Uhr bis 19:00 Uhr). Im ersten Halbjahr 2002 wurden folgende Berechtigungskarten verkauft:

188 Halbtageskarten, 656 Ganztageskarten, 87 Wochenkarten und 257 Monatskarten.

- 8.3 Neben der Bereitstellung von Abstellanlagen, die ein Anschließen (nicht nur Abschließen) der Fahrräder ermöglichen, wird in der Codierung von Fahrrädern eine Möglichkeit der Verbesserung der Aufklärung und Steigerung der Abschreckung gesehen. Beinahe bundesweit wird das sogenannte Gladbacher System der Codierung angewendet (verschlüsselte Adresse und die Initialen des Eigentümers werden in den Fahrradrahmen graviert). Ist die Anwendung dieses Systems in Schleswig-Holstein der Polizei empfohlen?

Fahrradcodierungen werden gem. Beschluss der Innenministerkonferenz vom 30. Juni 1997 nach einem bundeseinheitlichen Muster durchgeführt.

In Schleswig-Holstein wird die Fahrradcodierung als Teil eines Maßnahmenpaketes aus dem Programm Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes von der Polizei landesweit uneingeschränkt empfohlen. Aus haftungsrechtlichen Gründen (Produkthaftungsgesetz) wird die Codierung allerdings durch den Zweiradfachhandel und nicht durch die Polizei durchgeführt.

Die Codierung stößt erfahrungsgemäß nur auf größere Akzeptanz, wenn diese Bestandteil einer besonderen Aktion ist. Die Codierung wurde gut angenommen, als diese noch kostenlos durchgeführt wurde. Seitdem die Codierung kostenpflichtig ist, ist die Anzahl stark zurückgegangen.

#### 8.4 Welche Erfahrungen hinsichtlich der Codierung von Fahrrädern und deren Wirkung liegen vor?

Da der Anteil codierter Fahrräder relativ gering ist, liegen der Landespolizei keine speziellen Erfahrungen vor.

Da die Codierung

- Rückschlüsse auf den rechtmäßigen Eigentümer erleichtert,
- die Zuordnung entwendeter oder aufgefundener Fahrräder ermöglicht,
- gute Kontroll- und Fahndungsmöglichkeiten bietet und
- den Weiterverkauf gestohlener Fahrräder erschwert,

ist sie ein geeignetes Mittel zur Prävention im Bereich des Fahrraddiebstahls.

Die Akzeptanz bei Verbrauchern, Fachhandel und Polizei wird eingeschränkt durch folgende Aspekte:

- Der Fachhandel ist nur punktuell bereit, eine Codiermaschine anzuschaffen (Kostenfaktor).
- Viele Fahrradeigentümer schrecken davor zurück, den Rahmen ihres Fahrrades einfräsen zu lassen und werden von einzelnen Fahrradhändlern darin bestärkt.
- Eigentümer hochwertiger Fahrräder haben oftmals kein Interesse an einem Rückerhalt des Fahrrades nach einem Diebstahl. Hier wird eher eine Neuwertversicherung mit entsprechender Schadensregulierung bevorzugt.
- Kosten für die Codierung.
- Die Codierung ist oftmals nicht nutzbar, da einige Kommunen Einwohner- und Straßenlisten ohne Straßencode nutzen und neue Straßen nicht oder nur mit großem Zeitverzug mit Schlüsselnummern versehen werden.
- Die Decodierung auf Polizeiseite gestaltet sich aufwändig durch die Notwendigkeit, entsprechende Listen vorzuhalten.



8.5 Welche weiteren Möglichkeiten der Diebstahlprävention sieht die Landesregierung?

Soweit abschließbare Fahrradboxen oder bewachte Fahrradstände nicht zu realisieren sind, sollten im öffentlichen Verkehrsraum bauliche Maßnahmen, wie feste Anschliefmöglichkeiten, gute Einsehbarkeit, begrenzte Zugangsmöglichkeit und ausreichende Beleuchtung dem Fahrraddiebstahl entgegenwirken.

Weitere Präventionsmöglichkeiten

- Fahrradpass
- Fotografieren des Fahrrades vor neutralem Hintergrund
- Nutzung der Broschüren der Projektleitung Polizeiliche Kriminalprävention.
- Verhaltensorientierte Prävention

## Anlage zur Antwort auf Frage III 3.12

„Standard“-Auflagen bei der Bewilligung von Landesmitteln für Beschilderungen von Radrouten

- Beschilderung nach Erlass vom 29. April 1999
- Bei der Beschilderung sind Armwegweiser mit Hohlkastenprofil zu verwenden. Logos und ähnliches werden als Einschubschilder eingehängt. Die Armwegweiser haben eine Höhe von mindestens 15 cm und eine Profilleiste oben und unten.
- Die Zwischenwegweiser haben eine Größe von 20 x 30 cm.
- Weitere Details der Schildertypen richten sich nach den von den bereits beschil­derten Kreisen verwendeten Schildertypen. Die Schriftgröße sollte möglichst groß gewählt werden und darf in Städten 48 mm, im ländlichen Raum 36 mm nicht un­terschreiten. Schriftart: abweichend vom Erlass „Univers“.
- Abstimmung mit den Trägern folgender Radfernwege (je nach Gebiet): Ostsee­küstenradweg, Ochsenweg, Nordseeküstenradweg und den benachbarten Kreis­netzen ist erforderlich.
- Es ist sicherzustellen, dass alle Schilder in ein kreisweites digitales Schilderka­staster eingespeist werden.
- Vergaberechtliche Bestimmungen sind einzuhalten.
- Wartung und Ersatzbeschaffungen für die nächsten 15 Jahre. Abweichungen und Streckenänderungen nur nach Absprache mit MLR.
- Die Route wird nach der Beschilderung einmal kontrolliert und danach mindestens jedes Jahr vor Saisonbeginn. Soweit das Amt sich Dritter bedient, hat es die Er­füllung der Verträge sicher zu stellen.
- Ein Koordinierungsgremium sollte das Projekt begleiten. (Tourismusverband, Ver­treter der regionalen Tourismusorganisation, MLR)
- Die Planung der Routen ist von einem professionellen Planungsbüro durchzufüh­ren. Vorhandene Planungen können lediglich als Grundlage für das Wunschlinien­netz verwendet werden.
- Bei Radfernwegen: Das Logo wird den an der Strecke liegenden örtlichen, regio­nalen und überregionalen Tourismusorganisationen zu Marketingzwecken kosten­frei zur Verfügung gestellt.
- Bei Radfernwegen auf vorhandenen Kreisnetzen: Die im Rahmen der Kreisnetze aufgestellten Armwegweiser sind zu nutzen. Die Aufstellung weiterer Armwegwei­ser bzw. der ggf. erforderliche Austausch von bestehenden Wegweisern erfolgt nur in Absprache mit den betroffenen Kreisen.

- Die touristische Vermarktung des Projektes ist in enger Abstimmung mit den Tourismusorganisationen auf örtlicher, regionaler und Landesebene vorzunehmen. In Veröffentlichungen zur touristischen Vermarktung sollte ein zentraler Ansprechpartner für die gesamte Route benannt werden (z.B. in der Broschüre „Deutschland per Rad“ entdecken).