



Bericht

der Landesregierung

**Bericht der Landesregierung zur Umsetzung des Programms
„Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“**

Drucksache 15/3153 Nummer 12 und Drucksache 15/3207

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Berichtsauftrag

Der Schleswig-Holsteinische Landtag hat die Landesregierung aufgefordert, bis zur Sommerpause 2004 einen schriftlichen Bericht über die Umsetzung des Programms „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ vorzulegen. In dem Bericht soll dargelegt werden, durch welche konkrete Maßnahmen die Landesregierung zur Förderung des Fahrradverkehrs beigetragen hat.

Im Bereich der Förderung des Radverkehrs sind verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Zuständigkeiten beteiligt. Daher kann dieser Bericht nicht abschließend und umfassend sein. Er soll jedoch eine Darstellung geben über die unmittelbaren Maßnahmen des Landes, über die vom Land geförderten Maßnahmen der Kommunen und über Maßnahmen Dritter, an denen das Land beteiligt war und beteiligt sein wird.

Inhaltsverzeichnis

	Seite	
1	Bedeutung des Radverkehrs für Schleswig-Holstein	4
2	Radverkehr als System – Das Landesweite Radverkehrsnetz	5
3	Bau von Radverkehrsanlagen	12
3.1	Radwege an Bundes- und Landesstraßen	12
3.2	Kommunale Radverkehrsanlagen	14
3.3	Förderfonds Hamburg/Schleswig-Holstein	19
3.4	Radverkehr abseits der Straße	19
4	Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung	23
4.1	Fahrradforum	23
4.2	Fachtagungen	24
4.3	Verkehrssicherheit	25
5	Vernetzung	27
5.1	Fahrradtourismus	27
5.2	Bett & Bike	29
5.3	Fahrrad und ÖPNV	30

1 Bedeutung des Radverkehrs für Schleswig-Holstein

Dem Radverkehr kommt eine immer größere Bedeutung zu, und dies insbesondere in Schleswig-Holstein. Immerhin nutzen heute 42% der Urlauberinnen und Urlauber in Schleswig-Holstein das Fahrrad; eine – wenn auch nur leichte - Steigerung gegenüber dem Wert aus dem Jahr 1998. Schleswig-Holstein ist und bleibt damit das **Fahrrad-Urlandsland Deutschlands**.

Aufgrund der weiterhin steigenden PKW-Dichte und des drohenden Verkehrsinfarktes in den städtischen Ballungsräumen ist es zudem notwendig, das Bewusstsein der Bevölkerung für die **besondere Rolle des Fahrrads im Alltagsverkehr** zu schärfen. Hier bestehen erhebliche Umsteigepotenziale vom Pkw insbesondere auf das Fahrrad, die gefördert werden müssen.

Die immer wichtigere Rolle des Verkehrsmittels Fahrrad in Schleswig-Holstein wurde von der Landesregierung auch durch die Aufnahme eines separaten Kapitels zum Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ in das Landesverkehrsprogramm verdeutlicht.

Als Konsequenz ergibt sich die Aufgabe, insbesondere den Alltags-, aber auch den Freizeitradverkehr zu fördern, die Attraktivität des Fahrradfahrens zu erhöhen und die **Verknüpfung des Radverkehrs** mit den anderen Verkehrsarten zu verbessern und zu stärken.

2 Radverkehr als System – Das Landesweite Radverkehrsnetz

Im Rahmen des **Fahrradforums Schleswig-Holstein** und auch der **Fachtagung „Radverkehr in Schleswig-Holstein“** am 23. Mai 2000 wurde als wesentliche Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein die Etablierung eines Landesweiten Radverkehrsnetzes herausgestellt. Diese Arbeit am Radverkehrsnetz stellt einen **Schwerpunkt** der bisherigen Umsetzungsarbeit des Programms „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ dar.

Ziel der landesweiten Planung ist die Schaffung eines **einheitlichen, flächendeckenden Radverkehrsnetzes** in Schleswig-Holstein. Dadurch soll eine Erhöhung des Radverkehrsanteils, eine Förderung des Tourismus, die Stärkung der Radverkehrsplanung in den Kreisen und kreisfreien Städten und nicht zuletzt die Ermittlung des Bedarfs an zusätzlichen Radwegen erreicht werden. Inhalt der Planung ist die Erarbeitung von radnutzerspezifischen Zielortverzeichnissen und die Entwicklung eines Wunschliniennetzes auf Landesebene. Dieses Netz soll die Grundlage für zukünftige Aufgabenstellungen der Radverkehrsplanung im Lande bilden.

Die Planung des Wunschliniennetzes hatte folgende **Arbeitsschwerpunkte**:

- Erfassung der radverkehrlichen **Ausgangssituation**, soweit für das Planungsvorhaben relevant (Radfernwege, Beschilderung etc.)
- Ermittlung und Festlegung der **Zielorte** des Alltags- und des Freizeitradverkehrs
- Entwicklung eines landesweiten **Wunschliniennetzes** für den Alltags- und Freizeitverkehr unter Berücksichtigung der Radfernwege und der Radwegweisungssysteme der Nordkreise (Nordfriesland, Dithmarschen, Rendsburg-Eckernförde, Schleswig-Flensburg einschließlich Stadt Flensburg)
- Ermittlung und Berücksichtigung der **Übergänge** nach Dänemark und zu den angrenzenden Bundesländern
- **Vervollständigung und Digitalisierung des Bestandes** „Straßenbegleitende Radwege an klassifizierten Straßen“ (dies gilt insbesondere für die Kreisstraßen, da die Daten für die Bundes- und Landesstraßen der Straßenbauverwaltung bereits vorliegen)

Mit der Planung wurde das **Büro Lebensraum Zukunft** in Eckernförde beauftragt. Weiterhin wurde für die Umsetzung ein **projektbegleitender Arbeitskreis** eingesetzt, der sich aus Vertretern der Straßenbauverwaltung und verschiedener Interessengruppen zusammengesetzt hat. Im Rahmen von neun Arbeitskreissitzungen wurde schwerpunktmäßig zu den Themen „landesweite Zielortverzeichnisse“ und „Netzentwicklung“ gearbeitet.

Die Kreise und kreisfreien Städte waren in den Projektablauf von Beginn an durch Informationsveranstaltungen integriert. Die Erarbeitung der Kriterien für die Zielortauswahl, die Auswertung der Planungsunterlagen und die Erarbeitung der Kriterien

für die Netzentwicklung fand in Zusammenarbeit mit den Kreisen und kreisfreien Städten statt.

Der Abschlussbericht wurde am 11. Juli 2003 von Verkehrsminister Dr. Bernd Rohwer zusammen mit dem Planungsbüro im Rahmen einer Pressekonferenz offiziell vorgestellt. In einer anschließenden Veranstaltung wurde der Abschlussbericht den Kreisen und kreisfreien Städten erläutert. Die Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte war es nun, die Wunschlinien des Freizeit-, Alltags- und Schulradverkehrs auf das bestehende Wegenetz umzulegen. Hierbei waren die Kriterien an die Wegeführung für die verschiedenen Verkehrszwecke zu berücksichtigen. Während für den Alltags- und Schulradverkehr eine umwegarme und sichere Verkehrsführung im Vordergrund steht, ist für den Freizeitradverkehr eine möglichst verkehrsarme und landschaftlich attraktive Verkehrsführung anzustreben.

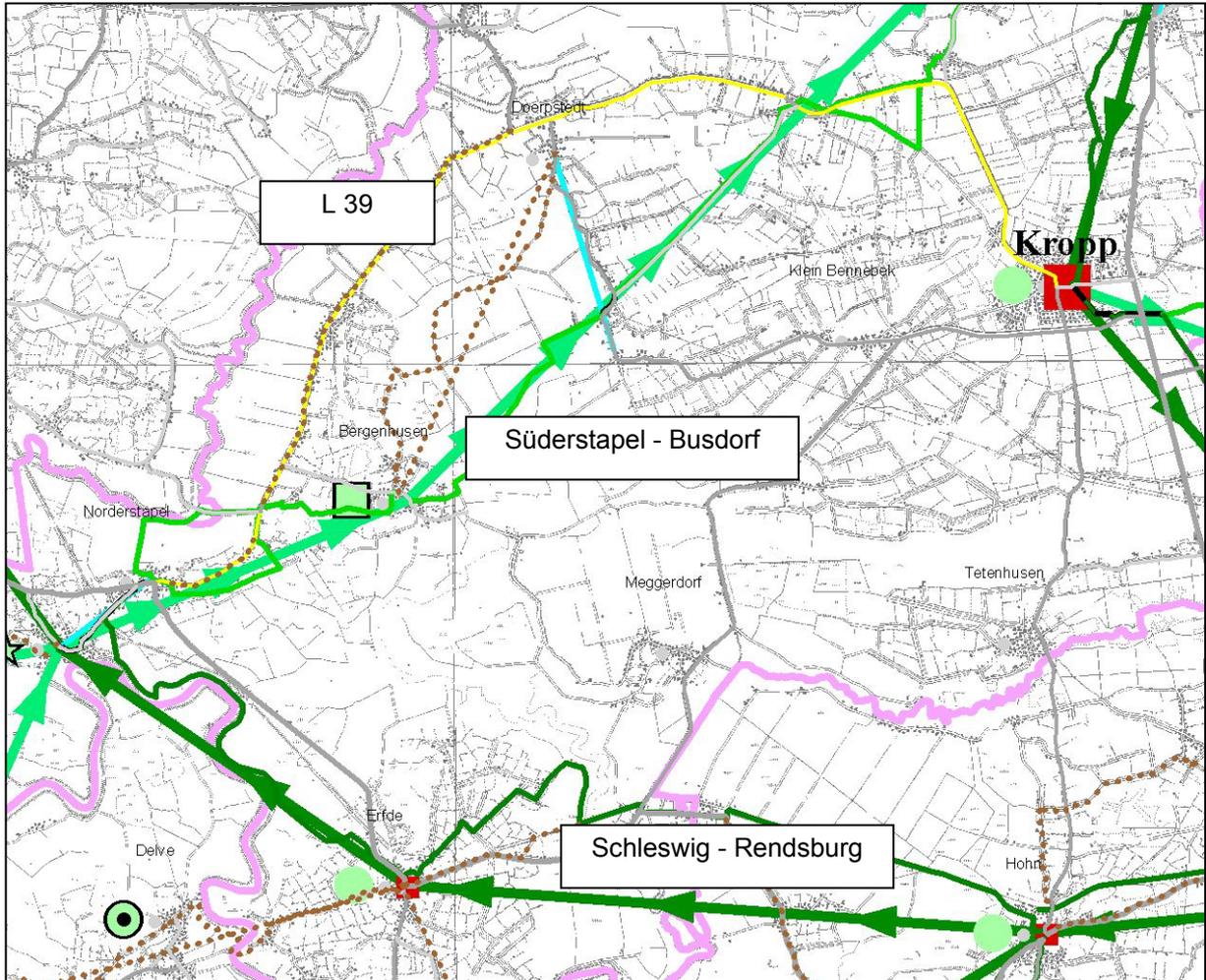
Zurzeit werden die Rückmeldungen der Kreise und kreisfreien Städte auf Vollständigkeit, Widerspruchsfreiheit und Vereinbarkeit mit den Grundsätzen der Netzsystematik geprüft. Hierzu werden noch Rücksprachen mit den Kreisen und kreisfreien Städten geführt werden, um zu einem möglichst einvernehmlichen Ergebnis zu kommen.

Nach Abschluss dieser Gespräche wird sich aus dieser Umlegung der Wunschlinien auf das bestehende Wegenetz eine Liste an Radweglücken ergeben. Diese Liste wird die **Grundlage für den Radwegebau** sowohl an Bundes- und Landesstraßen als auch für die Förderung kommunaler Radwegebauvorhaben bilden.

Für die Erarbeitung des Landesweiten Radverkehrsnetzes wurden bisher rund 170.000 € verausgabt. Weitere 30.000 € sind vertraglich gebunden.

Das folgende **Beispiel** zeigt die Auswertungsmöglichkeiten, die sich durch die Arbeiten am Landesweiten Radverkehrsnetz ergeben:

Umlegung der Wunschlinien des Freizeitradverkehrs im Bereich Norderstapel – Kropp



Im Kartenausschnitt ist zu erkennen, dass es keine Wunschlinie für den Freizeitradverkehr 1. oder 2. Ordnung Kropp - Norderstapel gibt.

In dem Gebiet existieren – wie auf der Karte zu sehen – die folgenden Wunschlinien im Bereich des Freizeitradverkehrs:

1) Wunschlinie des Freizeitradverkehrs 2. Ordnung: Route Süderstapel – Busdorf (- Schleswig)

Teilstrecken:

- Aus Südwesten Richtung Norderstapel
- Norderstapel – Bergenhusen
- Von Bergenhusen Richtung Nordosten

2) Wunschlinie des Freizeitradverkehrs 1. Ordnung: Route Schleswig - Rendsburg

Teilstrecken:

- Aus Norden Richtung Kropp
- Von Kropp Richtung Südosten

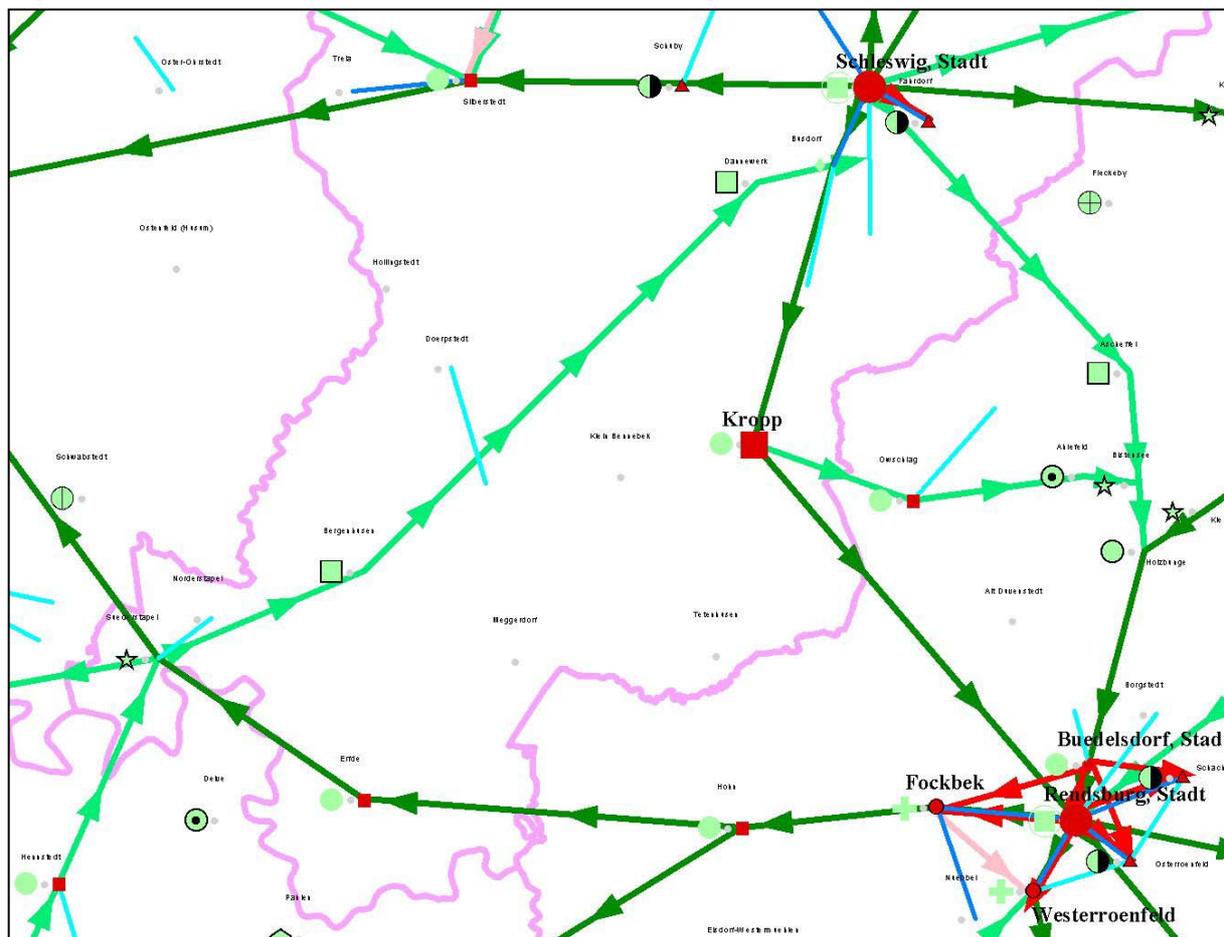
3) Wunschlinie des Freizeitradverkehrs 1. Ordnung: Route Rendsburg – Husum

Teilstrecken:

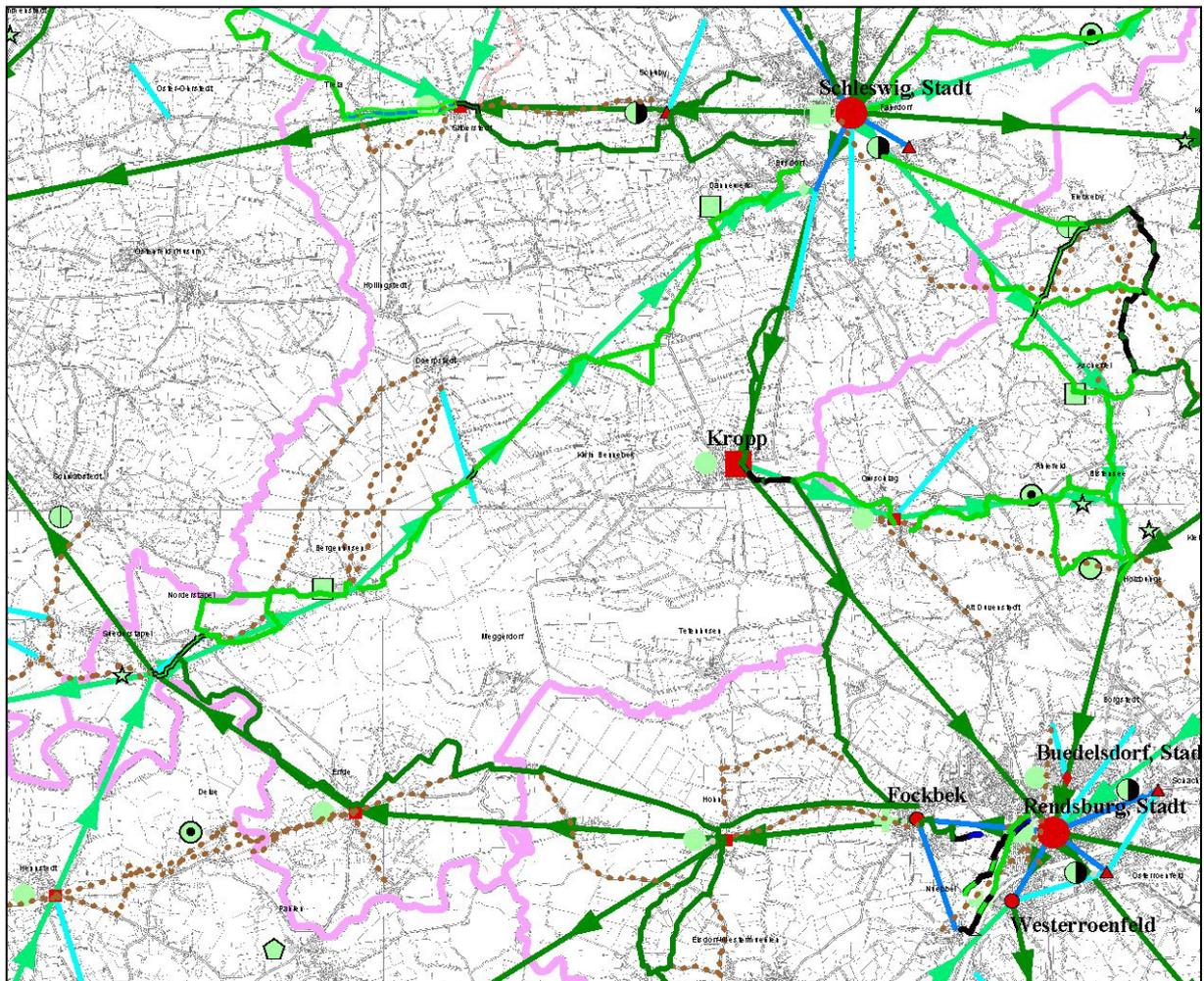
- Hohn – Erfde
- Von Erfde Richtung Nordwesten

Im Kartenausschnitt ist der Verlauf der L 39 zwischen Norderstapel und Kropp dargestellt. Für die Strecke Norderstapel – Dörpstedt (gepunkteter Bereich auf der L 39) im Amt Kropp fordert das Amt Stapelholm den Radwegelückenschluss an der L 39. Das Amt schreibt hierzu: „Dies ist der einzige Bereich zwischen St. Peter-Ording und der Ostsee, der nicht mit einem Radweg versehen ist. Dieser Bereich, in einer Länge von ca. 4 km, ist [...] für Radfahrer, sowohl als Schulweg als auch für den Tourismus, eingefahren. Zumal die Straße zum Teil auch sehr kurvig ist. Ein Abstimmungsentwurf wurde bereits von der Gemeinde Bergenhusen erstellt [Stellungnahme des Straßenbauamtes Flensburg, 14.12.2000]“. Es laufen bereits Gespräche mit dem Innenministerium (Abt. Flurbereinigung) und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, bei denen es um den Bau eines Mehrzweckweges geht, der sowohl für den landwirtschaftlichen Verkehr als auch für den Radverkehr nutzbar ist.

Dieser Kartenausschnitt zeigt die Zielorte und Wunschlinien des Freizeitradverkehrs (Pfeillinien) sowie des Alltags- und Schulradverkehrs (kurze Linien ohne Pfeil) der landesweiten Planung im südlichen Bereich des Kreises Schleswig-Flensburg:

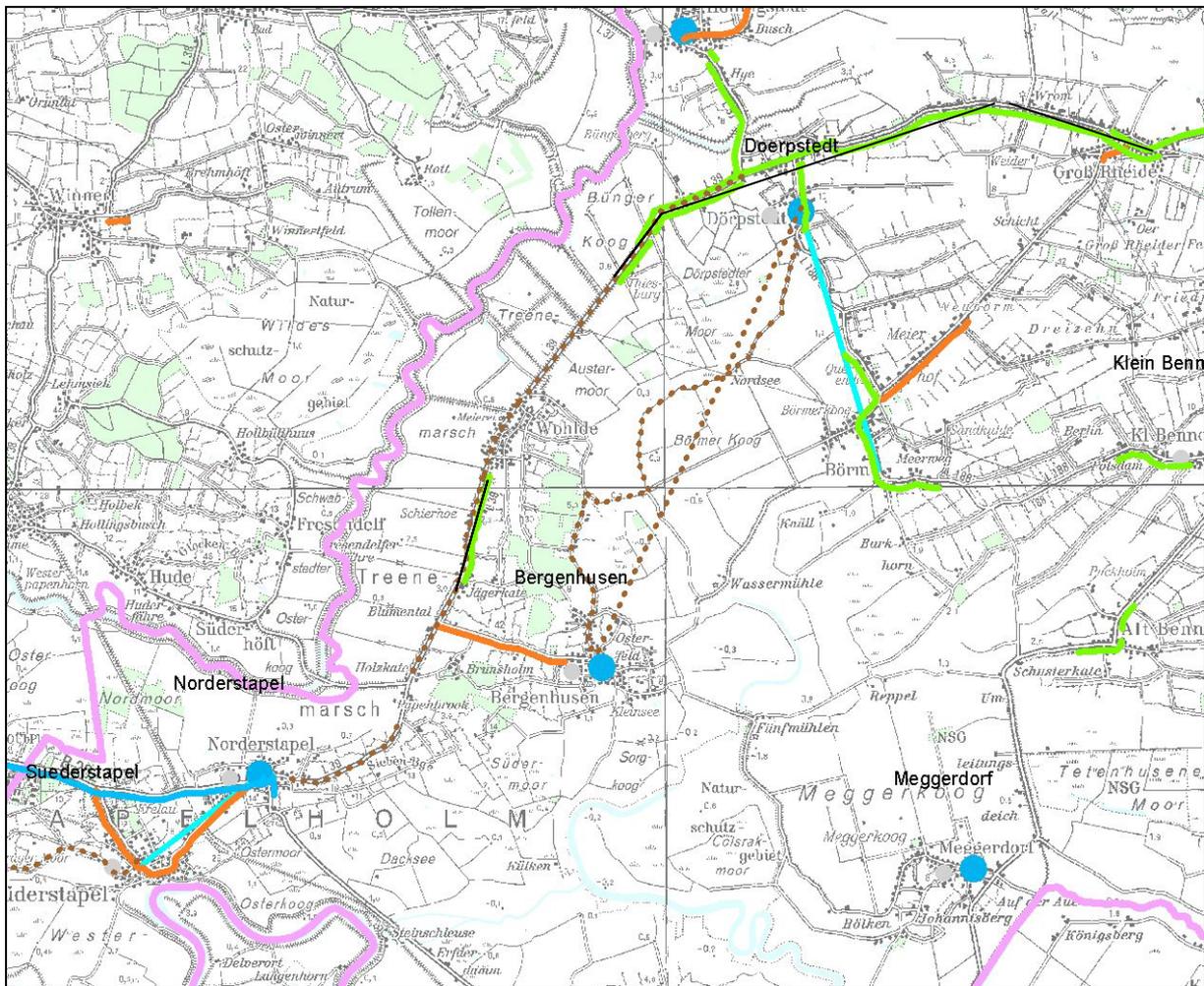


Im folgenden Kartenausschnitt sind neben der Grundkarte zusätzlich die Umliegungsvorschläge von Seiten des Kreises bzw. der Ämter eingetragen. Bei den gepunkteten Linien handelt es sich um Streckenvorschläge, die außerhalb des landesweiten Netzes liegen, z.T. auch um zusätzlich geforderte Wunschlinien (z.B. die zusätzlich geforderte Wunschlinie des interkommunalen Schulradverkehrs Erfde – Tielen und die Wunschlinie Erfde – Hennstedt).

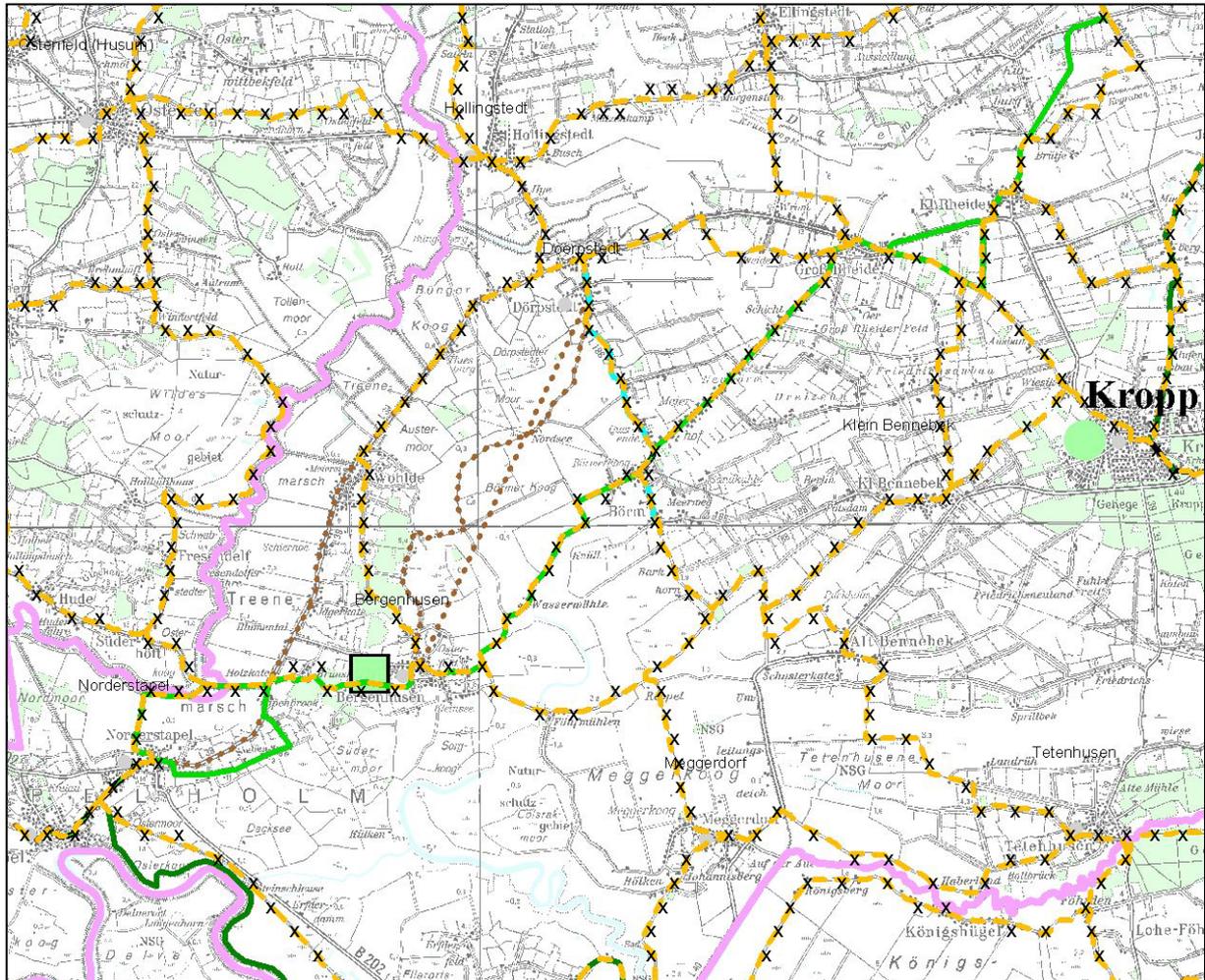


Der nachfolgende Kartenausschnitt zeigt, welche Abschnitte an der L 39 bereits einen straßenbegleitenden Radweg aufweisen (schwarzer Strich) und wo noch Lücken bestehen. Die Lücke von Norderstapel Richtung Dörpstedt beträgt rund 4 km, die Lücke im Bereich Wohlde rund 3,3 km.

Außerdem sind mit Kreisen die Schulstandorte verzeichnet. Der Schulradverkehr auf der L 39 im Bereich Norderstapel – Dörpstedt – Bergenhusen ist jedoch zu vernachlässigen; denn zwischen Wohlde und den Schulstandorten Dörpstedt und Norderstapel existiert kein Schülerpendelverkehr, von Norderstapel zum Schulstandort Bergenhusen pendeln lediglich vier Schüler und von Wohlde nach Bergenhusen sind es 23 Schüler (Stand: 05.03.2003), die jedoch sinnvollerweise nicht die Landesstraße nutzen (Umweg).



In dieser Karte sind die im Kreis Schleswig-Flensburg – Bereich Norderstapel-Kropp – gemäß Erlass beschilderten Radrouten (X-Linien, sog. Kreisnetze) eingefügt. Teilabschnitte der L 39 gehören somit zum ausgeschilderten Radwegenetz des Kreises, tlw. sogar Abschnitte ohne strassenbegleitenden Radweg, vgl. oben.



Die Kurzfassung des Abschlussberichts „Landesweites Radverkehrsnetz Schleswig-Holstein“ ist im Internet zu finden unter <http://landesregierung.schleswig-holstein.de>
 → Landesregierung → Wirtschaft, Arbeit und Verkehr → Straßen, Verkehrssicherheit
 (http://landesregierung.schleswig-holstein.de/coremedia/generator/Aktueller_20Bestand/MWAV/Information/Landesweites_Radverkehrsnetz.html)

3 Bau von Radverkehrsanlagen

An den Radwegebau werden durch die Nutzer unterschiedliche Anforderungen gestellt. Einer Umfrage des **ADFC** („Pett man sülm!“ Regionalzeitschrift des ADFC Schleswig-Holstein, Ausgabe 2/2004, Autor: Wolfgang Raabe) lassen sich sehr unterschiedliche Meinungen entnehmen. Einige Zitate von Teilnehmern der Umfrage:

„Die einzig sinnvolle Antwort lautet: Gar nicht.“

„Also muss man [Autos und Radfahrer], wo immer möglich, trennen.“

„Ich spreche mich für ein zusammenhängendes Radwegenetz abseits von autobefahrenen Straßen aus.“

Die Beantwortung der Frage, ob ein Radweg an einer Straße notwendig ist, ist nach den Ergebnissen der Umfrage **von der Verkehrsbelastung** der Straße **abhängig**. Eine hohe Akzeptanz für Radwege besteht an Straßen mit mittlerer Verkehrsbelastung, an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung besteht aufgrund der **Lärm- und Abgasbelastung** generell ein geringeres Interesse am Radfahren und damit an Radwegen und an Straßen mit geringem Verkehr wird von der knappen Mehrheit der Leser der Zeitschrift „Pett man sülm!“ der Bau von Radwegen sogar abgelehnt (Bodenversiegelung, höherer Fahrkomfort auf der Fahrbahn).

Als Ergebnis dieser Leserumfrage lässt sich ein eindeutiges Fazit ziehen: **Ob** ein Radweg vorhanden sein sollte oder nicht, wird unterschiedlich gesehen. **Wenn** ein Radweg vorhanden ist, sind die **Qualitätsanforderungen** hoch. Als Belag wird praktisch ausschließlich eine Asphaltdecke in gutem Zustand akzeptiert, eine deutliche Mehrheit spricht sich für eine abgesetzte Wegeführung – auch aus Gründen des Blendschutzes – aus; ein Radweg sollte so dimensioniert sein, dass zwei Radler gefahrlos nebeneinander fahren können. Überraschend war, dass der Aspekt der **sozialen Kontrolle** bei einer abgesetzten Wegeführung eine äußerst untergeordnete Rolle spielt.

3.1 Radwege an Bundes- und Landesstraßen

Schleswig-Holstein ist beim Ausstattungsgrad der Bundes- und Landesstraßen mit Radwegen bundesweit führend. Bisher verfügen 80% der Bundesstraßen (1.270 km) und über 50% der Landesstraßen (2.088 km) über einen Radweg. An den Bundesstraßen ist mit keiner wesentlichen Erhöhung des Ausstattungsgrades zu rechnen, da die Akzeptanz von Radverkehrsverbindungen des Freizeitradverkehrs an vielbefahrenen Straßen gering ist. Hier wird es im Rahmen des Landesweiten Radverkehrsnetzes nur zu **punktuellen Lückenschlüssen** kommen.

An den Landesstraßen wird sich das Radwegenetz seit Erstellung des Programms „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ im Jahre 1998 bis Jahresende 2004 um **über 150 Kilometer** (Investitionsvolumen: ca. 22,7 Millionen €) verlängert haben. Trotz angespannter Haushaltslage ist es gelungen, den Finanzanteil für Radwege nahezu konstant zu halten.

Für fast das gesamte übrige Landesstraßennetz liegen Forderungen von Kommunen, Bürgerinitiativen oder einzelnen Bürgern vor. Damit diese Forderungen möglichst sachgerecht beurteilt werden können, wurde im Jahr 1999 ein **standardisiertes Bewertungsverfahren** eingeführt, um eine neutrale Prioritätenliste erstellen zu können. In Zukunft wird diese Prioritätenreihung ergänzt durch die Ergebnisse des Landesweiten Radverkehrsnetzes.

Zur beschleunigten Ergänzung des Radwegebestandes wurden zudem in **Zusammenarbeit mit dem Innenministerium** (vormals MLR, Referat „Integrierte ländliche Entwicklung“) Maßnahmen mit alternativen Finanzierungsmodellen begonnen. Erste Abstimmungen begannen hierzu im Mai 2002. Eine konkrete Auswahl von Projekten, die über die verschiedenen Fördermöglichkeiten (Flurbereinigung (FNO), touristischer Wegebau, Ländliche Struktur- und Entwicklungsanalyse (LSE), Dorferneuerung und ländlicher Wegebau außerhalb der FNO) abgewickelt werden könnten, erfolgte im Jahr 2003. Im Jahr 2004 ist der Baubeginn für drei Vorhaben fest geplant:

- L 1 Weesby – Medelby (Ausschreibung erfolgt)
- L 38 Seeth – Schwabstedt (Entwurf noch vom Innenmin. zu genehmigen)
- L 200 Witzeze – Dalldorf (Entwurf noch vom Innenmin. zu genehmigen)

Für das Jahr 2005 sind bislang folgende Maßnahmen geplant:

- L 121 Hennstedt - Lockstedt
- L 127 Lütjenwestedt – Gokels
- L 190 Sollwitt – Abzw. Süderhackstedt

Weitere Abstimmungen stehen noch an. In aller Regel sollen Maßnahmen des ländlichen Wegebaus sich als multifunktionale Wege in überörtlich abgestimmte Wegenetze einfügen und stehen damit auch dem Fahrradverkehr zur Verfügung.

Folgende **Radwegemaßnahmen** an Bundes- und Landesstraßen in Schleswig-Holstein werden in diesem Jahr voraussichtlich **fertig gestellt**:

- B 201 Süderbrarup – Faulück
- B 201 Faulück – Kappeln
- B 430 Lütjenburg – Vogelsdorf
- B 430 Rantzau – Engelau
- B 501 Heringsdorf – Neukirchen

- L 1 Weesby – Medelby
- L 21 Wittkiel – Sandbek
- L 200 Witzeze – Dalldorf
- L 211 Schlesen – Rastorfer Kreuz
- L 245 Ladelund - Achtrup

3.2 Kommunale Radverkehrsanlagen

Das größte Umsteigepotenzial vom Auto auf das Fahrrad besteht im Alltagsverkehr, also im innerörtlichen Bereich. Zum Ausbau von Radverkehrsanlagen werden den Kommunen Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bzw. dem Finanzausgleichsgesetz (GVFG/FAG) gewährt.

Die „Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein“ (im Internet zu finden unter: <http://landesregierung.schleswig-holstein.de> → Landesregierung → Wirtschaft, Arbeit und Verkehr → Straßen, Verkehrssicherheit → Förderung kommunaler Straßenbauvorhaben [http://landesregierung.schleswig-holstein.de/coremedia/generator/Aktueller_20_Bestand/MWAV/F_C3_B6rderprogramm/Kommunaler__Strassenbau.html]) enthält neben Hinweisen auf die Rechtsgrundlagen und die zu erfüllenden Voraussetzungen für eine Förderung aus Mitteln des GVFG und FAG u.a. Regelungen zum formgebundenen Antragsverfahren sowie zu Art und Höhe der Förderung.

Zu den im Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ von 1998 vorgeschlagenen Maßnahmen gehört auch die **Ergänzung dieser Richtlinie** mit dem Ziel, die Fördermöglichkeiten für Radverkehrsanlagen zu erweitern und ihnen eine hohe Priorität einzuräumen.

Ansatzpunkt für die Umsetzung dieser Vorgabe bildete eine inhaltlich **erweiterte Definition** des Fördertatbestandes „andere verkehrswichtige kommunale Straßenbaumaßnahmen“ unter § 24 (3) Nr. 3 FAG. Die erweiterte Auslegung dieses Begriffes fand Eingang in die zeitnah realisierte Neufassung der Förderrichtlinie für den kommunalen Straßenbau in der Bekanntmachung vom 27.11.1998. Mit der Ergänzung der Nr. 1.3, Buchstabe e) ist damit u.a. **auch eine Förderung möglich für**

- innerörtliche Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverbindungen des Fahrradverkehrs, die **nicht** im Zusammenhang mit verkehrswichtigen Straßen stehen,
- öffentliche Fahrradabstellanlagen von besonderer Bedeutung, die **nicht** Bike+Ride -Anlagen sind,
- einfache Radverkehrsanlagen (z.B. Radfahrstreifen, Angebotsstreifen).

Eine der zu erfüllenden Voraussetzungen für die Förderung solcher Radverkehrsanlagen ist, dass die Maßnahmen in eine **Planung und Prioritätenreihung** für alle entsprechenden Vorhaben im Gebiet der Kommune eingebunden oder im Einzelfall örtlich begründet sind (Nr. 3.2). Bei Zuwendungen für solche Projekte kann die festgeschriebene Bagatellgrenze (Ausschluss einer Förderung für Gesamtzusendungen unter 7.500 €) im Einzelfall unterschritten werden (Nr. 6.4). Für räumlich und sachlich zusammenhängende einfache Radverkehrsvorhaben können zudem aus verwaltungswirtschaftlichen Gründen Anträge, Förderentscheidungen, Bewilligungen und

Verwendungsnachweise zusammengefasst werden (Nr. 7.7). Darüber hinaus fallen nunmehr Radwege an verkehrswichtigen inner- und zwischenörtlichen Straßen sowie Zubringerstraßen ebenso wie Radverkehrsanlagen, von denen eine wesentliche Steigerung des Radverkehrsanteils erwartet werden kann, in die erste Priorität (Nr. 5.2). Dies hat unmittelbaren Einfluss auf die Beurteilung der Dringlichkeit eines geplanten Projektes im Rahmen der jährlichen Programmauswahl sowie auf die Höhe der Förderquote.

Bei der diesjährigen Bewertung und Auswahl der für eine GVFG-/FAG-Förderung neu angemeldeten Radwegvorhaben wurden diese auch mit den Umlegungsvorschlägen der Kreise und kreisfreien Städte aus dem Projekt „Landesweites Radverkehrsnetz Schleswig-Holstein“, soweit sie denn vorlagen, abgeglichen und auf ihre Übereinstimmung hin überprüft; die Dringlichkeitsreihung bei der Auswahl von Radwegvorhaben zur Aufnahme in das Förderprogramm des Landes für den kommunalen Straßenbau wird sich künftig neben den bereits genannten Kriterien insbesondere auch an dem Katalog der landesweit noch zu schließenden Radweglücken ausrichten.

Im Förderprogramm des Landes sind im Jahr 2004 folgende 78 reine Radwegmaßnahmen enthalten:

Flensburg

- Radweg im Bereich des ehemaligen Marinestützpunktes Mürwik, 1. und 2. BA

Kiel

- Veloroute 5, Werftstraße/Schönberger Straße, Abschnitt Havemeisterstraße-Kieler Kuhle
- Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet - 2001
- Ausbau der Velorouten 2001
- Wegweisung für die Velorouten 2, 3, 4, 6, 8 und 9 im Stadtgebiet
- Veloroute 1, Chemnitzstraße zwischen Kronshagener Weg und Schützenwall
- Ausbau Veloroute 1a Legienstraße zwischen Knooper Weg und Wilhelminenstraße
- verkehrsgerechter Ausbau der Geh-/Radwege im Elmschenhagener Kreisel
- Veloroute am Hasseldieksdammer Weg zwischen Diekweg und Bahnlinie
- Rad-/Gehweg an der K 14/K 15 K 1 Flintbek-Meimersdorf

Lübeck

- K 21, Bau eines Radweges von Badendorf nach Groß Steinrade
- Neubau eines Rad-/Gehweges an der Ivendorfer Landstraße (K 2)
- Ausbau eines Geh- und Radweges an der Arminstraße (K 22)
- Radwegeausbau Padelügger Weg (K 13)
- Bau eines Radweges im Töpferweg (K 24)

Neumünster

- Ausbau eines kombinierten Rad-Gehweges in der Kieler Straße (L 318)

Kreis Dithmarschen

- K 24, Bau eines Radweges vom OT Dükerswisch bis zur L 132
- K 34, Anlegung eines Radweges von der L 146 bis Röst

Kreis Herzogtum Lauenburg

- K 1, Bau eines Radweges von Schmilau bis zum Schaalseekanal (*)

Kreis Nordfriesland

- Radweg an der K 126 auf Föhr
- K 131, Anlegung eines Radweges in der Gemeinde Westerhever
- K 8, Bau eines Radweges von der B 202 bis zur OD Drage
- K 135, Bau eines Radweges von Oldersbek nach Rantrum (*)
- K 46, Bau eines Radweges von Drelsdorf (L 28) nach Vollstedt (*)
- K 79, Bau eines Radweges von Ahrenviöl nach Ahrenviölfeld, 1. Bauabschnitt (*)

Kreis Ostholstein

- K 57, Neubau eines Radweges von der Kreisgrenze bis Neversfelde
- K 47, Bau eines Radweges von Gremersdorf nach Klausdorf (*)
- K 54, Anlegung eines Radweges von Sarkwitz nach Pansdorf
- K 1, Bau eines Radweges von Malkwitz nach Nüchel

Kreis Pinneberg

- Bau eines Radweges an der K 12 in der Gemeinde Seeth-Ekholz
- K 12, Bau eines Radweges von der K 10 bis zur L 110

Kreis Plön

- K 15, Radweg von der B 502 bis zur Abzweigung Neuschönberg
- K 31, Bau eines Radweges von Lilienthal bis Wulsdorf
- Bau einer Rad-/Gehwegbrücke in Blekendorf über die Mühlenau im Zuge der K 27
- K 40, Bau eines Radweges von Dannau nach Högsdorf

Kreis Rendsburg-Eckernförde

- K 77, Bau eines Radweges von Winnemark nach Sensby
- K 9, Bau eines Radweges von Loop bis zur Kreisgrenze Neumünster (*)

Kreis Schleswig-Flensburg

- K 5, Bau eines Radweges von Thielen nach Erfde
- K 33, Bau eines Radweges von Börm nach Groß Rheide
- K 86, Bau eines Radweges von Jerrishoe bis an die L 15
- K 44, Bau eines Radweges von Wilhelmslust (K 24) bis Idstedtholzkrug (*)

Kreis Segeberg

- K 30, Ausbau mit Radweg von Weddelbrook nach Mönkloh

Kreis Steinburg

- K 47, Bau eines Radweges zwischen der B 77 und der B 206
- K 1, Bau eines Radweges zwischen Kellinghusen und der L 295/Quarnstedt
- K 8, Bau eines Radweges zwischen Blomesche Wildnis und Ivenfleth
- K 61, Radweg von Heiligenstedten nach Itzehoe-Wellenkamp

Kreis Stormarn

- K 56, Bau eines Radweges zwischen Pfingsthorst und Wiemerskamp
- K 66, Bau eines Radweges von Vinzier bis zur K 64 (*)
- K 81, Bau eines Radweges von der L 284 bis Wilstedt

Altenholz

- Rad-/Gehweg Altenholzer Straße und Minikreisel Klausdorfer Straße (K 19)

Bad Bramstedt

- Rad-/Gehweg an der Straße Sommerland (*)

Bad Segeberg

- Umbau von Radwegen an der Kurhausstraße und der Eutiner Straße

Büdelndorf

- Rad-/Gehweg an der Kaiserstraße/Hollerstraße

Diekhusen-Fahrstedt

- Rad-/Gehweg an der B 5 im OT Diekhusen

Esgrus

- Geh-/Radweg an der L 21 in der OD Brunsholm (*)

Fiefbergen

- Rad-/Gehweg am Fahrenener Weg

Glücksburg (Ostsee)

- Rad-/Gehweg an der K 94, Rathausstraße/Holnisstraße, II. Bauabschnitt

Großenbrode

- Bau eines Radweges an der Strandstraße in Großenbrode

Großenwiehe

- Rad-/Gehweg an der K 66 im Ortsteil Schobüll

Hassmoor

- Bau eines Radweges an der K 30 in Hassmoor

Immenstedt

- Rad-/Gehweg an der Gemeindeverbindungsstraße Immenstedt-Ahrenviöl

Kaiser-Wilhelm-Koog

- Bau eines Radweges an der Norderstraße

Kronprinzenkoog

- Rad-/Gehweg an der K 13 in der OD Kronprinzenkoog

Lehmkuhlen

- Bau eines Rad-/Gehweges am Rethwischer Weg/Dorfstraße

List

- Neubau von Radwegen und Gehwegen am Landwehrdeich (*)

Martensrade

- Rad-/Gehweg am Martensrader Weg

Neudorf-Bornstein

- Rad-/Gehweg am Sprenger Weg und Sicherung BÜ „Neudorf-Bornstein“ (*)

Neuendorf bei Wilster

- Rad-/Gehweg an der L 235 innerhalb und außerhalb der OD Vorder Neuendorf

Niendorf bei Berkenthin

- Ausbau der L 220 mit Rad-/Gehweg in der OD Niendorf, Kostenanteil

Ottendorf

- Rad-/Gehweg an der K 4 zwischen Ottendorf und Heitholm

Owschlag

- Radweg im Verlauf des Straßenzuges Blöcken-Bergstraße

Panker

- Geh-/Radweg an der L 165 einschließlich Fahrbahnteiler

Plön

- Verbindungsstraße Stadtheide - ehem. K 17 einschließlich Radweg nach Niederkleveez

Preetz

- Bau eines Geh-/Radweges am Rethwischer Weg, II. BA

Rendswühren

- Rad-/Gehweg an der K 6 in der OD Schippthorst

Rohlstorf

- Bau eines Radweges an der K 68 zwischen Quaal und B 432

Sankelmark

- Rad-Gehweg an der K 85 im Ortsteil Barderup

Schillsdorf

- Radweg an der K 6 zwischen Schillsdorf und der K 42

(*) = Programmaufnahme in 2004

Neben der Anpassung der Zuwendungsbestimmungen sollen breite Aktivitäten zur **Nutzung des Fahrrads im Berufsverkehr** initiiert werden.

Hierzu wurde von Seiten des Verkehrsclub Deutschland (VCD) ein Wettbewerb unter Schirmherrschaft von Minister Dr. Bernd Rohwer unter dem Motto **“Gewinn-Faktor Fahrrad“** initiiert. Neben dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr haben auch die Landeshauptstadt Kiel, die Bingo! Umweltlotterie sowie Ingenieurbüros und Firmen den Wettbewerb unterstützt.

Der Wettbewerb sollte zeigen, wie Unternehmen das Fahrrad im Berufsverkehr fördern und davon profitieren können. Darüber hinaus sollten Anregungen für andere aufgezeigt werden.

Neben der Auftaktveranstaltung im Mai 2001 im Universitätsklinikum Lübeck, wo die Rahmenbedingungen für den Radfahrer schon zum damaligen Zeitpunkt sehr gut gestaltet waren, wurden die Gewinner im Rahmen der Fachtagung „Das Fahrrad im Berufsverkehr“ geehrt.

Aufgrund der durchweg guten Resonanz des Pilotprojektes in 2001 wurde der Wettbewerb **im Jahr 2003 durch den VCD wiederholt**. Durch eine Wiederholung kann die Botschaft, das Fahrrad stärker im Berufsverkehr einzusetzen, nachhaltiger im

Bewusstsein verankert werden. Die Preisverleihung fand im Rahmen der „Europäischen Woche der Mobilität“ im September 2003 in Kiel mit Staatssekretär Michael Rocca statt.

3.3 Förderfonds Hamburg/Schleswig-Holstein

Im Gebiet der nördlichen Metropolregion Hamburg werden u.a. der überörtliche Radwanderwegebau, die Erstellung und Umsetzung von Radwegekonzepten (z.B. Fahrradfreundliches Stormarn) sowie die Verknüpfung von Individual- und Öffentlichem Personennahverkehr (z.B. Bike&Ride) durch den **Förderfonds Hamburg/Schleswig-Holstein** unterstützt.

Die Freie und Hansestadt Hamburg und das Land Schleswig-Holstein (Innenministerium) haben zur Entwicklung des nördlichen Nachbarrums einen Förderungsfonds geschaffen, dem jährlich von beiden Ländern gleiche Beträge in Höhe von insgesamt 1,74 Mio. € zur Verfügung gestellt werden.

Grundsätzliche Prämisse für die Förderfähigkeit von Projekten sind die im Regionalen Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (REK) getroffenen Vereinbarungen. Danach haben die zu fördernden Maßnahmen „zur Realisierung der im REK verankerten gemeinsamen Entwicklungsvorstellungen, zur Lösung von regional bedeutsamen Problemen und zur Stärkung der Zusammenarbeit in der Metropolregion“ beizutragen. Über die Fondsbeteiligung wird einzelfallbezogen entschieden. Gefördert werden insbesondere solche Maßnahmen, die zur Lösung der mit der Entwicklung der mit der Metropole Hamburg verbundenen drängenden Fragen (wirtschaftliche und siedlungsmäßige Entwicklung, Verbesserung des ÖPNV, Natur- und Umweltschutz, Naherholung und Tourismus) beitragen. **Dies sind vorrangig REK-Leit- und Modellprojekte in kommunaler Trägerschaft.**

Die Fördergebietskulisse beim Normalansatz (FAG-Mittel/Mittel der Hansestadt Hamburg) bilden die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Steinburg und der Wirtschaftsraum Brunsbüttel. Das Fördergebiet des Sonderansatzes (Landesmittel Schleswig-Holstein/Hansestadt Hamburg) umfasst außer den vier Hamburg-Rand-Kreisen auch das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg. Aus dem Sonderansatz können auch Maßnahmen gefördert werden, die beiderseits der Landesgrenzen und/oder im besonderen Interesse beider Länder liegen.

3.4 Radverkehr abseits der Straße

Insbesondere der Freizeitradverkehr bevorzugt eine Wegeführung **abseits vielbefahrener Straßen**. Hierzu bieten sich stillgelegte Bahndämme, Forst- und Wirtschaftswege und Wege an Flüssen und Wasserstraßen an. Exemplarisch soll hier die Forcierung der Radverkehrsförderung am Beispiel des **Elbe-Lübeck-Kanals** dargestellt werden.

Ausbau des Betriebsweges und ehemaligen Treidelpfades am Elbe-Lübeck-Kanal zu einem Radweg zwischen Lübeck und Lauenburg

Mit dem Projekt Kanalregion Herzogtum Lauenburg - Regionale Kooperation zur touristischen Entwicklung des Raumes entlang des Elbe-Lübeck-Kanals zwischen Lübeck und Lauenburg hat sich der Kreis Herzogtum Lauenburg am Wettbewerb für das Regionale Entwicklungskonzept der Metropolregion Hamburg beteiligt und ist für dieses Leitprojekt prämiert worden.

Parallel dazu hat sich die Region Herzogtum Lauenburg als landesweite Modellregion der Vernetzung touristischer Angebote im Land Schleswig-Holstein beworben.

Bei der Maßnahme handelt es sich um den Ausbau des Betriebsweges und ehemaligen Treidelpfades am Elbe-Lübeck-Kanal zu einem Radfernweg zwischen Krummesse und Lauenburg/Elbe einschließlich einer Fortführung bis in die Lübecker Innenstadt (nicht Teil des Antrages) und weiteren Anschluss an den Ostseeküstenradweg in Travemünde (nicht Teil des Antrages).

Der geplante Radfernweg am Elbe-Lübeck-Kanal stellt mit einer Länge von rd. 60 km zwischen Lübeck und Lauenburg/Elbe die zentrale Achse des kreisweiten Radwegenetzes dar. Entsprechend der Gesamtkonzeption zweigen von diesem Weg weitere Verbindungen in den Naturpark Lauenburgische Seen, die Schaalseeregion und die angrenzenden Natur- und Kulturräume ab.

Die Route erschließt die Kanalregion mit der Alten Salzstraße, eine Kulturlandschaft mit historischen Schleusen- und Brückenanlagen, in dem der 600 Jahre alte Stecknitz-Delvenau-Kanal bzw. der heutige Elbe-Lübeck-Kanal liegt.

Ziel der Maßnahmen zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur ist die Steigerung der Wertschöpfung in der Region, um die Wirtschaft zu beleben und Arbeitsplätze im strukturschwachen ländlichen Raum zu sichern bzw. neu zu schaffen.

Der geplante Radfernweg am Elbe-Lübeck-Kanal zwischen der Hansestadt Lübeck und Lauenburg/Elbe ist ein wesentlicher Baustein zur Umsetzung eines von allen Akteuren getragenen Konzeptes zur touristischen Entwicklung der gesamten Region.

Damit wird die Kanalregion auch als Naherholungsraum für die Metropolregion Hamburg radtouristisch erschlossen und durch flankierende Maßnahmen attraktiv gestaltet.

Mit den Maßnahmen werden folgende Ziele und Strategien des REK (Leitbild) befördert:

- Entwicklung des Tourismus als Wirtschafts- und Imagefaktor,
- radtouristische Erschließung und Erlebarmachung einer historischen Kulturlandschaft als Bindeglied zwischen Elbe und Ostsee,
- Aufbau einer leistungsfähigen und naturverträglichen radtouristischen Infrastruktur (Verkehr)

- Lebensader „Elbe“ als verbindendes Element der Region wird um den Elbe-Lübeck-Kanal ergänzt.

Die Gesamtmaßnahme umfasst folgende Bausteine:

Ausgehend vom herzustellenden Radfernweg am Elbe-Lübeck-Kanal (erster Baustein) und weiteren Radwegeverbindungen in die angrenzenden Räume zur Erschließung und Vernetzung der touristischen Angebote einschließlich eines flächendeckenden einheitlichen Beschilderungssystems, Schutz- und Servicestationen sowie eines IT gestützten touristischen Informationssystems soll als zweiter Baustein des Konzeptes die Einrichtung eines Natur-Zentrums in Mölln mit Nebenstellen (Sattelliten) in der gesamten Region erfolgen.

Als dritter Baustein ergänzen kommunale und private Projekte, z.B. Bauernhof- bzw. Stubencafés, Heu- bzw. Fahrradherbergen, Aussichtstürme, thematische Radrundtouren, das Konzept.

Eine aus Vertretern der Kommunen und des Kreises sowie der Tourismusorganisation- und Verbände bestehende Arbeitsgruppe (LSE-Plus-Koordinierungsgruppe) koordiniert und vernetzt die regionalen Aktivitäten zur Umsetzung des o.g. Entwicklungskonzeptes.

Die Gesamtausgaben (ohne die Strecke auf Lübecker Gebiet) belaufen sich auf 1.241.000 €. Die Maßnahme wurde auch aus Mitteln des Programms „Zukunft auf dem Lande“ (ZAL) mit 240.000 € unterstützt. Die am Kanal gelegenen Kommunen beteiligen sich mit 66.000 €. Von den anderweitig nicht gedeckten Ausgaben in Höhe von 935.000 € übernimmt der Förderfonds Hamburg/Schleswig-Holstein 90 % der anderweitig nicht gedeckten Kosten (maximal 841.500 Euro).

Weiterhin kommt eine Finanzierung aus dem **Bundshaushalt** (Kapitel 1203, Titel 78014) für den Bau von Radwegen an Bundeswasserstraßen in Betracht. Die Voraussetzungen für eine Finanzierung sind allerdings **sehr eng** gezogen:

- Eine in der Nähe verlaufende Bundesstraße ist aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vom Radverkehr zu entflechten.
- Es muss zuerst die Absicht des Ausbaus des Betriebsweges vorliegen, bevor eine Berücksichtigung weiterer Nutzungsabsichten erfolgen kann
- Der bauliche Standard der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ist einzuhalten.

Für andere Maßnahmen an den **Bundeswasserstraßen** stellt sich die Situation nach Prüfung durch die Straßenbauverwaltung, durchgeführt im Jahr 2003, wie folgt dar:

- Nord-Ostsee-Kanal: Bis auf die Bereiche Rendsburg und Königförde/Landwehr ist der NOK mit einem Betriebsweg versehen. Hinsichtlich einer touristischen Vermarktung des NOK als touristischer Radfernweg ist eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben worden. Das Ergebnis wird nicht vor dem Sommer 2004 vorliegen.

- Elbe: Die Deiche an der Elbe gehören nicht zur WSV. Die landeseigenen Deiche bzw. die Deichverteidigungs- und Treibselabfuhrwege sind als Fahrradwege nutzbar und teilweise auch Teil der Fernradwege.
- Elbe-Lübeck-Kanal: Parallel zu diesem Kanal verlaufen in direkter Nähe keine Bundesstraßen.

4 Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung

4.1 Fahrradforum

Im Rahmen des Handlungsfeldes „Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung“ soll der Erfahrungsaustausch unter den Handlungsträgern gewährleistet und gefördert werden.

Zu diesem Zwecke wurde das Fahrradforum eingerichtet, damit ein radverkehrsbezogener Erfahrungsaustausch erfolgen kann. Mit der im Landesamt für Straßenbau und Verkehr angesiedelten Geschäftsstelle für das Fahrradforum sowie der entsprechenden Begleitung durch die Abteilung Straßenbau und Straßenverkehr hat das Land auch seinen Beitrag zum Thema Fahrradbeauftragte erfüllt. Ziel des Fahrradforums ist nicht die Wahrnehmung von Aufgaben der einzelnen Handlungsträger.

Vielmehr hat sich das Forum folgende **Aufgaben und Ziele** gesetzt:

- Organisation des stetigen Erfahrungsaustausches / Wissenstranfers,
- Erörterung aktueller Entwicklungen, neuer fachlicher Regelungen und Finanzierungsbestimmungen,
- Vorbereitung und ggf. organisatorische Begleitung von Schwerpunktthemen für Aktionen
- Entwicklung von Themenvorschlägen und Vorbereitung von 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. Die in diesem Bereich geleisteten Arbeiten werden auch zukünftig vom Land weiter intensiviert werden. Auf die Broschüren der Landesregierung zum Thema Radfahren in Schleswig-Holstein wird gezielt hingewiesen. Sie werden bei entsprechenden Aktionen verteilt.

Bislang haben seit dem Jahr 1998 zwölf Sitzungen (1. Sitzung: 29.10.1998) des Fahrradforums stattgefunden, auf denen verschiedene Themen besprochen und diskutiert wurden, wie z.B.:

- Landesweites Radverkehrsnetz
- StVO-Novelle (Fragebogenaktion)
- Verkehrssicherheitsfragen (z.B. Einrichtung der Arbeitsgruppe „Unfallauswertung“, Verkehrserziehung an Schulen; Verkehrssicherheitsarbeit, Konfliktbereich Fahrradfahrer und Reiter)
- Radverkehrsanlagen (bessere Vermarktung der Fernradwege, Verkehrssicherungspflicht, Unterhaltungsarbeiten)
- Wegweisung („Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“)
- Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr (aktuelle Informationen z.B. zum Nationalen Radverkehrsplan)

- positive Beispiele anderer Länder; Bekanntmachung von Forschungsprogrammen; Infobörse zu Verkehrssicherheitsaktionen

Im Jahr 2003 hat sich aus der 11. Sitzung des Fahrradforums heraus ein Arbeitskreis konstituiert mit der Aufgabe, die in dem im Jahre 2002 erschienenen „Nationalen Radverkehrsplan“ des Bundes genannten Ziele auf ihre Umsetzung in Schleswig-Holstein zu überprüfen. Dieser Arbeitskreis hat im Herbst 2003 unter Beteiligung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sowie des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr seine Arbeit aufgenommen.

4.2 Fachtagungen

Des Weiteren wurden vom Fahrradforum folgende Fachtagungen organisiert bzw. das Fahrradforum war maßgeblich daran beteiligt:

- **Fachtagung „Radverkehr in Schleswig-Holstein – Erfahrungen und Perspektiven“** im Mai 2000
Die Bildung des Fahrradforums und die Durchführung jährlicher Fachtagungen, die die Erfahrung aus der Praxis und die Entwicklungen einem breiten Anwenderkreis vermitteln sollen, war Hintergrund und Anlass der Veranstaltung. Neben einer Bestandsaufnahme der Situation in Schleswig-Holstein sollten Anregungen und Perspektiven für weitere Aktivitäten aufgezeigt werden. Dabei wurde herausgearbeitet, dass neben den strukturellen Rahmenbedingungen durch das Land, die regelmäßig überprüft und ggf. weiterentwickelt werden müssen, auch auf der lokalen Ebene in Politik und Verwaltung das Thema Radverkehr mit Engagement aufgegriffen werden muss, um es voranzubringen.
- **Fachtagung „Das Fahrrad im Berufsverkehr“** im September 2001
Die Fachtagung sollte dazu dienen, bislang unausgeschöpfte Potentiale des Fahrrades im Berufsverkehr zu erschließen. Die Fachvorträge beinhalteten daneben verkehrsplanerische Aspekte für fahrradfreundliche Städte sowie auch die Verknüpfung zum ÖPNV. Aspekte für die Vernetzung von Infrastruktur-Service-Kommunikation zum Radverkehr als System wurden ebenso vorgetragen. Neben diesen Fachvorträgen gaben die preisgekrönten Umsetzungsbeispiele aus dem landesweiten Wettbewerb „Gewinn-Faktor Fahrrad“ anschauliche Anregungen, wie Verbesserungen erreicht werden können.
- **Fachtagung „Fahrrad und Tourismus“** im September 2003
Ziel der Veranstaltung war, einen Einblick in unterschiedliche Aktivitäten zum Fahrradtourismus in Schleswig-Holstein und außerhalb der Landesgrenzen zu geben und Ideen zur Nachahmung aufzuzeigen. Experten aus Wirtschaft, Gewerbe und Verwaltung diskutierten über Potenziale und Probleme des Fahrradtourismus in Schleswig-Holstein. Dabei wurden Themen wie regionale und lokale Produktentwicklung, Fahrradtourismus und Beherbergung, Vernetzung und Koordination von Angeboten erörtert.

Neben diesen Veranstaltungen wurde das Thema Fahrrad auch im Rahmen der Fortbildungsveranstaltungen 2003 der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure unter dem Motto „Nicht motorisierter Individualverkehr“ behandelt. Initiiert wurde der Themenbereich durch die Straßenbauverwaltung.

Im Rahmen der Kieler Fahrradtage im Sophienhof (März 2004) hat sich das Fahrradforum mit dem Landesweiten Radverkehrsnetz präsentiert.

4.3 Verkehrssicherheit

Der Verkehrssicherheit wird vom MWAV ein hoher Stellenwert eingeräumt. Hierzu führt das MWAV eigene Maßnahmen durch bzw. fördert Maßnahmen Dritter. Als Beispiel seien hier die **Maßnahmen des Jahres 2003** genannt:

- „Frühradfahren“
- „Fahrrad...aber sicher“
- Radfahrprüfungen
- Zuschüsse für Broschüren
- Kommunale Verkehrssicherheitsveranstaltungen

Der Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit liegt dabei in der frühzeitigen Verkehrserziehung, die im Zusammenhang mit Schulen und Polizei intensiv betrieben wird.

Die Fortschreibung des Konzeptes "Verkehrssicherheit für Schleswig-Holstein" aus dem Jahre 1992 wurde in einer Projektgruppe in Zusammenarbeit mit Partnern unter Federführung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr erstellt und am 30. Dezember 2003 in Kiel veröffentlicht. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, setzt das Land Schleswig-Holstein weiterhin auf die bewährte Zusammenarbeit im Rahmen der PARTNER-Aktion unter dem Slogan "Sicher kommt an". Noch stärker als bisher wird der integrative Ansatz, also das Zusammenwirken aller verkehrssicherheitsrelevanten Bereiche, betont. Neben dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer spielen Aspekte wie beispielsweise der Straßenbau, die Fahrzeugtechnik oder das Straßenverkehrsrecht eine wesentliche Rolle. Diese unterschiedlichen Themenfelder sollen zukünftig noch besser miteinander verknüpft werden. Die Verkehrssicherheitskonzeption ist im Internet unter <http://landesregierung.schleswig-holstein.de> → Landesregierung → Wirtschaft, Arbeit und Verkehr → Straßen, Verkehrssicherheit → Verkehrssicherheit für Schleswig-Holstein (http://landesregierung.schleswig-holstein.de/coremedia/generator/Aktueller_20Bestand/MWAV/Bericht_20_2F_20Gutachten/Verkehrssicherheitskonzeption.html) abrufbar.

Die Frage der **Benutzungspflicht von Radwegen** ist auch eine Frage der Verkehrssicherheit. Auf einem Radweg sind der Radfahrer und die Radfahrerin zwar vor dem motorisierten Verkehr geschützt, besonders in Kreuzungsbereichen kommt es aber durch Sichtprobleme nicht selten zu Unfällen.

Nach der **StVO-Novelle von 1997** darf ein Radweg grundsätzlich nur dann als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn er bestimmte Mindestanforderungen an Breite, Beschaffenheit etc. erfüllt.

Die **Landesregierung befürwortet diese grundsätzliche Bindung** der Radwegebutzungspflicht an die in den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung genannten Kriterien. Die Zugrundelegung dieser formalen Kriterien kann jedoch in Einzelfällen zu unvermeidbaren Verkehrssicherheitsdefiziten führen. In Schleswig-Holstein wurde deshalb auf der Grundlage der Verwaltungsvorschrift zu § 46 Abs. 2 StVO bereits im November 1997 die Regelung getroffen, dass die jeweilige Straßenverkehrsbehörde auch bei maßvoller Unterschreitung der Mindestbreiten eine Kennzeichnung von Radwegen vornehmen kann, wenn sie nach sorgfältiger Abwägung der Gefahren, die von der Benutzung der Fahrbahn bzw. des nicht den Regemaßen entsprechenden Radweges ausgehen, zu dem Ergebnis kommt, dass die Anordnung der Benutzungspflicht für die Radfahrer in deren Interesse unbedingt notwendig ist.

5 Vernetzung

5.1 Fahrradtourismus

Im Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ wurden unter dem Kapitel „Fahrrad, Freizeit, Naherholung und Tourismus“ folgende Ziele definiert, die in den vergangenen Jahren weitgehend erfüllt werden konnten:

Konzeption eines geschlossenen Netzes von Fernradwegen

Schleswig-Holstein verfügt derzeit über ein Radfernwegenetz mit einer Länge von insgesamt 1.529 Kilometern, bestehend aus Nord- und Ostseeküstenradweg, Elberadweg, Ochsenweg und der Alten Salzstraße.

Bis 2005 werden vier weitere Radfernwege fertig gestellt sein.

Auf einer Länge von 200 bis 300 Kilometern wird am Nord-Ostsee-Kanal ein themenbezogener Radfernweg eingerichtet. Von Maasholm bis St. Peter-Ording wird die Wikingeroute installiert, an der der Handel der Wikinger erlebbar gemacht werden soll. Auch der Ausbau des Betriebsweges am Elbe-Lübeck-Kanal ist Bestandteil der Netzkonzeption. Insgesamt konnten hierfür knapp 1,4 Millionen Euro aus dem Regionalprogramm 2000, dem Programm Zukunft auf dem Lande, dem Förderungsfonds Nord und Landesmitteln zur Verfügung gestellt werden.

In Zusammenarbeit mit dem Nachbarland Dänemark wird im Rahmen des INTERREG-Programms ein weiterer Radfernweg an der Deutsch-Dänischen Grenze errichtet, an dem die gemeinsame Geschichte erfahren werden kann.

Alle Fernradwege werden untereinander vernetzt sein.

Ausbau des touristischen Marketings für Fernradwege

Die bis 1998 bestehenden Radfernwege wurden von den regionalen Organisationen in der Regel getrennt voneinander vermarktet.

Auch heute werden die Radfernwege, meist in Verbindung mit den übrigen fahrradtouristischen Angeboten neben der landesweiten Vermarktung auch regional vermarktet, wie z. B. in der aktuellen Broschüre der Nordsee-Tourismus-Service GmbH „Mit Rad und Tat“.

Mit der Einrichtung der Tourismusagentur Schleswig-Holstein konnten die fahrradtouristischen Angebote jedoch landesweit koordiniert und gemeinsam vermarktet werden. Im Magazin „aktiv“ der Tourismusagentur Schleswig-Holstein wurde 2003 erstmalig ein „Rad-Spezial“ aufgenommen, in dem die Fernradwege und regionale Touren mit entsprechenden Pauschalangeboten dargestellt und angepriesen wurden. In diesem Jahr konnte unter Beteiligung der Regionalverbände ein eigenes Magazin „rad spezial“ produziert werden. Das Magazin beinhaltet neben einer Übersichtskarte, in der die Bahnhöfe der Deutschen Bahn AG eingezeichnet sind, Beschreibungen der Radfernwege und direkt buchbare Pauschalangebote.

Seit dem Jahr 2000 finden sich die Radfernwege in Schleswig-Holstein in der Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“, die der ADFC in Kooperation mit der

Deutschen Zentrale für Tourismus in Deutsch und Englisch herausgibt. Hier sind die Bahnhöfe der Deutschen Bahn entlang der Strecken eingezeichnet und im Anhang findet sich eine ausführliche Darstellung des Bahn&Bike-Angebotes der Deutschen Bahn. Darüber hinaus sind über das Internet weit reichende Informationen und Angebote zum Fahrradtourismus sowohl landesweit als auch regional für den Gast abrufbar.

Entwicklung spezieller Angebote für Fahrradtouristen in Gastronomie und Hotellerie

Mit einer Anschubfinanzierung des Landes wird der ADFC-Landesverband Schleswig-Holstein in diesem Jahr ein eigenes Bett & Bike-Verzeichnis herausgeben, in dem ausschließlich fahrradfreundliche Beherbergungsbetriebe dargestellt werden. Schon in der Erstausgabe wird der Gast 175 Betriebe finden, die einen besonderen Service für Fahrradtouristen anbieten.

Entwicklung regionaler Radwanderwege und deren Verknüpfung mit anderen Radwandernetzen

Neben den Fernradwegen konnten in den letzten Jahren verschiedene regionale Radwanderwege errichtet werden. Neben der Holstein-Fünen-Tour, der Eiderstedter Kirchentour konnten der Eider-Treene-Sorge-Weg, die Kleeblatt Tour Hohner Fähre, die Land-Unter-Tour durch die Wilstermarsch, die Inseltour in Nordfriesland und die Seeradtour im Herzogtum Lauenburg eingerichtet werden.

Aber auch um einzelne Orte bestehen inzwischen diverse Angebote an kleinen Touren, die spontan von Urlaubern genutzt werden.

Die Nutzung von Wirtschaftswegen wird im Rahmen der Möglichkeiten bei den Planungen touristischer Radwegenetze grundsätzlich berücksichtigt.

Landeseinheitliche Beschilderung

Wesentlicher Bestandteil der fahrradtouristischen Infrastruktur ist ein gut befahrbares und beschildertes Radroutennetz. Im Rahmen eines Modellprojektes wurde im gesamten Norden Schleswig-Holsteins ein Radroutennetz kreisübergreifend geplant und mit einer zukunftsweisenden und ausbaufähigen Beschilderung versehen.

Im April 1999 wurden mit dem Erlass zur Radwegweisung in Schleswig-Holstein neue Empfehlungen für eine einheitliche Beschilderung gegeben.

Bereits 2001 wurden diese Empfehlungen in den vier Nordkreisen Schleswig-Flensburg, Nordfriesland, Dithmarschen und im nördlichen Teil des Kreises Rendsburg-Eckernförde umgesetzt. Für die Planung und Umsetzung konnten Mittel aus dem Regionalprogramm 2000 in Höhe von 730.000 Euro zur Verfügung gestellt werden.

Im Jahr 2003 folgte der Kreis Ostholstein. Die Kreise Stormarn und Segeberg werden die Beschilderung mit Unterstützung aus dem Förderungsfonds Nord voraussichtlich in diesem Jahr fertig stellen können.

In den Kreisen Steinburg, Pinneberg sind bereits einzelne Routen nach den landeseinheitlichen Vorgaben beschildert.

Der Kreis Herzogtum Lauenburg plant derzeit die Überarbeitung des bestehenden Radwegenetzes, bei deren Umsetzung dann auch die einheitliche Beschilderung berücksichtigt werden soll.

Verbesserung der Information der Urlauber über Reisemöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Die Informationen über Reisemöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln konnten in den letzten Jahren insbesondere durch Internetauftritte deutlich verbessert werden.

Gerade in diesem Bereich stellt das Internet die wichtigste Informationsquelle dar, weil der Gast hier aktuelle Informationen, z. B. auch zu kurzfristigen Fahrplanänderungen, erhält.

Die verschiedenen Anreisemöglichkeiten werden auf der Internetseite der Tourismusagentur durch entsprechende Links zu regionalen und überregionalen Verkehrsdienstleistern dargestellt. Auch in den Broschüren der Tourismusagentur findet man entsprechende Hinweise auf das Internetangebot der Bahn und der Flughäfen.

Aber auch in den Touristinformationen und Kurverwaltungen selbst erhält der Gast Informationen zu regionalen Tagesausflügen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zur Mobilität innerhalb des Landes.

Ein spezielles Angebot zu autofreien Ausflügen bieten die Nahverkehrspartner in Schleswig-Holstein mit dem „Sömmermagazin“. In diesem Jahr ist die zweite Ausgabe des Sömmermagazins mit 13 echten Sömmerausflügen und Informationen rund um Freizeit und Nahverkehr in Schleswig-Holstein bei den Verkehrsunternehmen, den Tourismusinformationen und über das Internet unter www.nah-sh.de erhältlich. Das Sömmermagazin ist ein Element der ÖPNV-Imagekampagne „Mein Weg, der Nahverkehr in Schleswig-Holstein“, die federführend von der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) betreut wird.

5.2 Bett & Bike

Im Rahmen des touristischen Marketings wurde vom ADFC mit finanzieller Unterstützung des Landes ein Unterkunftsverzeichnis erstellt, in dem besonders fahrradfreundliche Betriebe aufgenommen werden. Auch der ADFC Schleswig-Holstein e.V. bezeichnet das „Bett & Bike“-Projekt in der jüngsten Ausgabe seiner Mitgliederzeitschrift („Pett man sülm“, Ausgabe 2/2004, Autorin: Birgit Goesling) als sehr erfolgreich. Die erste Auflage wird 175 Betriebe enthalten, mit einem starken Anstieg der teilnehmenden Betriebe ist im nächsten Jahr zur 2. Auflage zu rechnen.

Der größte Nutzen sowohl für Radwanderer als auch für die teilnehmenden Betriebe entsteht nach Ansicht des ADFC dann, wenn alle 30 bis 40 Kilometer einer, besser zwei Betriebe verzeichnet sind. Mit den bisher teilnehmenden Betrieben ist die Erschließung der meisten Landesteile schon sehr hoch.

Alle „Bett & Bike“-Betriebe Schleswig-Holsteins sind im Internet unter www.bettundbike.de zu finden. Die gedruckte Ausgabe wird voraussichtlich im Mai 2004 fertig gestellt sein und im Buchhandel oder beim ADFC erhältlich sein.

„Mit der Herausgabe des ersten „Bett & Bike“-Führers für Schleswig-Holstein leistet der ADFC einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Fahrradtourismus im Land. Deshalb haben das Land und die Bingo-Umwelt-Lotterie das Projekt finanziell unterstützt. Auch dafür vielen Dank, die Fördermittel sind gut angelegt.“ so die Landesvorsitzende des ADFC, Birgit Goesling.

5.3 Fahrrad und ÖPNV

Im Zuge der Verbesserung des ÖPNV und SPNV in Schleswig-Holstein gewährt das Land Schleswig-Holstein Fördermittel in Höhe von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten für die Errichtung von **Bike- and Ride-Anlagen** an Bahnstationen und Bushaltestellen. Gefördert werden Anlehnbügel mit Mittelstange, die für alle Fahrradgrößen ein sicheres Ab- und Anschließen ermöglichen. Auch für **Fahrradboxen** und **Fahrradstationen** können Fördermittel beantragt werden. Soweit diese unentgeltlich oder für einen finanziellen Aufwand, der lediglich die Betriebskosten deckt, genutzt werden können, besteht nach dem GVFG die Möglichkeit der Förderung. Antragsteller sind im Regelfall die Kommunen, die für die Verknüpfungseinrichtungen zum ÖPNV verantwortlich sind. Die ergänzende finanzielle Unterstützung von Bike- and Ride-Anlagen ist auch ein Förderschwerpunkt des Förderfonds Hamburg/Schleswig-Holstein. Zudem wird an vielen Bahnhöfen für Touristen und Tagesausflügler die Möglichkeit geboten, ein Fahrrad auszuleihen.

In den **Nahverkehrszügen** hat das Land die **kostenlose Fahrradmitnahme** montags bis freitags von 9 bis 16 Uhr und von 18 bis 6 Uhr und in drei Extrazügen am Wochenende (HH-Altona - Westerland, HH Hbf - Puttgarden, Kiel - Westerland) erreichen können. Dafür zahlte das Land den Eisenbahnunternehmen für das Jahr 2003 rund 317.000 Euro als Ausgleich, der Betrag für 2004 steht noch nicht fest, weil noch nicht alle Angebote der Verkehrsunternehmen vorliegen.

An den Wochenenden und in der Hauptverkehrszeit unter der Woche ist die Fahrradmitnahme gegenwärtig gegen Entgelt (3 Euro pro Fahrt) möglich. Die Kapazitäten reichen jedoch nicht aus, auch zu diesen Zeiten die kostenlose Fahrradmitnahme anzubieten. Erforderlich wären zusätzliche Stellplätze in den Fahrzeugen, die entweder zu Lasten heutiger Sitzplätze gingen oder zusätzliche Wagen erforderten. Längere Züge jedoch könnten auf vielen Strecken die Fahrzeiten nicht mehr einhalten, könnten an einigen Bahnhöfen aufgrund der Bahnsteiglänge nicht mehr halten und benötigten in vielen Fällen zusätzliches Personal. Da die Ausweitung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten auch zu erheblichen Mehrkosten bei gleichzeitig geringeren Einnahmen führen würde, wird sich eine generelle kostenlose Fahrradmitnahme nicht realisieren lassen.

Als Folge des Programms „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ und der politischen Bemühung um die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV wird bei Ausschreibungen der Einsatz moderner Schienenfahrzeuge mit breiterem Einstieg und barrierefreiem Zugang gefordert, so dass das Ein- und Ausladen von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstühlen einfacher oder erst ermöglicht wird.

Auf den Strecken Husum-Bredstedt, Husum-Nordstrand- Husum-Friedrichstadt, Travemünde – Dassow wurden Fahrradbusse als spezieller Service eingerichtet. In zahlreichen Kreisen sind Busse mit Fahrradanhängern ausgestattet.

Auf Sylt sind alle Busse so eingerichtet, dass sie bis zu 5 Fahrräder mitführen können und der Dithmarschenbus setzt auf Anfrage spezielle Fahrradanhänger ein. Für den Bereich Dithmarschen wurden darüber hinaus sechs Touren ausgearbeitet, die optimal mit dem Fahrradbus zu erreichen sind.

Im Schiffsverkehr werden Fahrräder im Rahmen verfügbarer Plätze befördert.