



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Robert Habeck (Bündnis 90 / DIE GRÜNEN)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

### **Radverkehr in Schleswig-Holstein**

1. Sind aus Schleswig-Holstein erfolgreiche Anträge zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gestellt worden? Wenn ja, für welche Projekte welcher Antragsteller und in welchem Jahr?

Die Förderfähigkeit von nicht investiven Maßnahmen richtet sich nach der vom Bundesverkehrsministerium erlassenen „Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (Stand Juni 2005)“. Insbesondere werden Projekte dann gefördert, wenn sie einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in ganz Deutschland leisten, die Ergebnisse dieser Projekte auf vergleichbare Anwendungsfälle übertragbar sind oder neue Erkenntnisse zum bearbeiteten Thema liefern.

Aus Schleswig-Holstein wurde bisher ein Projekt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert. Der vom Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Schleswig-Holstein (heute VCD-Nord), entwickelte Handlungsleitfaden zur Durchführung von Wettbewerben wurde vom Bundesverkehrsministerium im Jahr 2006 gefördert. In den Handlungsleitfaden sind die Erfahrungen aus dem in Schleswig-Holstein durchgeführten Wettbewerb „Gewinnfaktor Fahrrad“ (in den Jahren 2001, 2003 und 2005 organisiert) eingeflossen. Der durchgeführte Wettbewerb wurde hinsichtlich seiner Wirksamkeit und Übertragbarkeit auf andere Länder evaluiert. Die Ergebnisse sind in dem Handlungsleitfaden dargestellt.

2. Sind in Schleswig-Holstein die Ziele des Nationalen Radverkehrsplans einer deutlichen Erhöhung des Radverkehrsanteils ab 2002 erreicht worden? a.) In den Städten? b.) Auf dem Land?

Repräsentative Ergebnisse zum Modal Split (Verkehrsmittelwahl) werden nur durch Haushaltsbefragungen erreicht. Die Erhebung von Daten ist allerdings sehr aufwändig und erfolgt nicht jährlich. Mit den Untersuchungen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ aus den Jahren 2002 und 2008 liegen gesamtdeutsche Ergebnisse vor, die die Alltagsmobilität in Deutschland darstellen. In diesen Untersuchungen sind auch Daten zum Modal Split in Schleswig-Holstein ermittelt worden.

Aus der Erhebung 2002 ergibt sich für Schleswig-Holstein ein Radverkehrsanteil (Verkehrsmittelwahl, bezogen auf die Wege) von rd. 10 % in der Erhebung 2008 ist ein Radverkehrsanteil von 15% ausgewiesen.

Eine Differenzierung nach a) Städten und b) dem ländlichen Raum ist für Schleswig-Holstein nicht erfolgt. Es kann lediglich eine allgemeine Aussage gem. MiD 2008 getroffen werden, nach der das Fahrrad in allen drei Räumen (Kernstädte, verdichtete und ländliche Räume) eine ungefähr gleiche Bedeutung besitzt.

3. Wie hat sich der Verkehrsanteil (Modal-Split) des Radverkehrs in den 4 kreisfreien Städten Kiel, Lübeck, Flensburg und Neumünster seit 2002 bis 2010 entwickelt?

Wie schon in der Antwort zu Frage Nr. 2 dargestellt, sind Modal-Split-Erhebungen sehr aufwändig. Sie werden auch in Städten nur vereinzelt durchgeführt, so z.B. bei der Neuaufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes.

Aussagen können gleichwohl wie folgt getroffen werden:

- Für die Stadt Kiel ist eine Steigerung des Radverkehrsanteils (bezogen auf die Wege) von 17% im Jahr 2002 (Datengrundlage: Haushaltsbefragung und Verkehrserhebung im Zusammenhang mit der Voruntersuchung zur Stadt-Regionalbahn (SRB) Kiel) auf 21% im Jahr 2008 (Datengrundlage: SrV – Verkehrserhebung „Mobilität in Städten“ 2008 der TU Dresden) zu verzeichnen. SrV steht als Abkürzung für „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“.
- Der Radverkehrsanteil in der Stadt Lübeck beträgt nach einer in 2010 durchgeführten repräsentativen telefonischen Haushaltsbefragung 17%. Vergleichswerte aus älteren Erhebungen liegen nicht vor. Im Verkehrsentwicklungsplan 2000 der Stadt Lübeck ist als Schätzwert für das Jahr 1994 ein Radverkehrsanteil von 14% ausgewiesen.
- Die Stadt Neumünster hat in 2002 die letzte Erhebung durchgeführt. Danach ergibt sich für die Stadt Neumünster ein Radverkehrsanteil von 25%. Aktuellere Daten liegen nicht vor.
- Für die Stadt Flensburg ist für den Zeitraum von 2002 bis 2010 keine Aussage möglich.

4. Wie beteiligt sich die Landesregierung an der Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans, die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 28.2.2011 gestartet hat?

Das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr ist mit einer Mitarbeiterin im Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr vertreten. Im Arbeitskreis werden u.a. die im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) verankerten Themen und Handlungsfelder behandelt. Für die Weiterentwicklung des NRVP sind die Ländervertreter aufgefordert, ihre Empfehlungen und Anregungen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu übermitteln. In Schleswig-Holstein wird auf Landesebene im Rahmen des Fahrradforums die Weiterentwicklung des NRVP kommuniziert.

5. In welchem Erhaltungszustand befinden sich die Radfernwege Nordseeküste und Ostseeküste und was ist für beide Radfernwege an möglichen Verbesserungen geplant?

Neben dem Ostseeküsten- und dem Nordseeküsten-Radweg gibt es in Schleswig-Holstein weitere 10 Radfernwege, die von der Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein auf der Website [www.sh-fahrradland.de](http://www.sh-fahrradland.de) vermarktet werden.

Der Ostseeküsten-Radweg ist der älteste und mit einer Gesamtlänge von über 430 km auch der längste Radfernweg in Schleswig-Holstein. Im Jahr 2007 wurde der Ostseeküsten-Radweg im Rahmen eines Modellprojektes, das mit Mitteln aus dem Schleswig-Holstein Fonds gefördert wurde, befahren, um den Wegezustand des Radfernweges detailliert zu erfassen.

Die Befahrung des Ostseeküsten-Radweges hat ergeben, dass mehr als 90 % der Streckenabschnitte eine gute (60,7 %) oder mittlere (29,6 %) Belagsqualität aufweisen und somit gut zu befahren sind. Einzelne, in der Regel kürzere Streckenabschnitte, sind schlecht befahrbar. Auf insgesamt 2,7 km Strecke war die Belagsqualität sehr schlecht (z. B. Sandwege).

Die Anliegergemeinden wurden über die bestehenden Belagsmängel informiert. Beispielsweise werden die gravierenden Belagsmängel auf dem Streckenabschnitt Gemeinde Grube/Dahme im Rahmen von Deicherhöhungsmaßnahmen beseitigt werden. In Planung ist die seeseitige Verlegung der Radwegführung auf diesem Streckenabschnitt.

Die Routenführung und die Beschilderung des Ostseeküsten-Radweges wurden im Rahmen des bereits genannten Modellprojektes optimiert. Zurzeit wird am Ostseeküsten-Radweg ein ZPW-Projekt (Zukunftsprogramm Wirtschaft) umgesetzt, mit dem die radtouristische Infrastruktur modernisiert wird. Dazu werden geeignete Abstellmöglichkeiten für Tourenräder mit Gepäck installiert, im angemessenen Umfang Schutzhütten aufgestellt und wo erforderlich neue Rastplätze angelegt. Ansprechende Infotafeln geben Auskunft über die Route des Ostseeküsten-Radweges, Sehenswürdigkeiten, Gastronomie und Beherbergung. An ausgesuchten Standorten werden abschließbare Fahrradboxen aufgestellt, damit Radtouristen ihr Fahrrad samt Gepäck sicher abstellen können, während sie einkaufen, Besichtigungen machen oder in der Ostsee baden. Seitens des Landes

wird die radtouristische Aufwertung des Ostseeküsten-Radweg mit 70 % gefördert.

Die neuesten Ergebnisse der bundesweiten Radreiseanalyse bestätigen den Erfolg der eingeleiteten Maßnahmen: Der Ostseeküsten-Radweg ist mittlerweile auf Platz 4 der beliebtesten Radfernwege in Deutschland aufgerückt.

Der Nordseeküsten-Radweg hat eine Gesamtlänge von rund 352,5 km. Die Optimierung dieses bedeutenden Radfernwegs wird ebenfalls seitens des Landes als ZPW-Projekt mit einer Förderquote von 70 % unterstützt.

Im letzten Jahr wurde der Nordseeküsten-Radweg befahren, um die vorhandenen Beschilderungsmängel zu dokumentieren. Dabei sollten auch Wegemängel erfasst werden. Hinsichtlich der Wegemängel brachte die Befahrung ein sehr erfreuliches Ergebnis. Die Wegequalität wurde als durchgängig gut bis sehr gut bewertet.

Die festgestellten Beschilderungsmängel werden noch vor Beginn der diesjährigen Radsaison beseitigt werden. Im Rahmen des ZPW-Projekts wird auch die radtouristische Infrastruktur am Nordseeküsten-Radweg optimiert werden. Attraktive Rastplätze, moderne Schutzhütten und Anlehnbügel für Tourenräder mit Gepäck sollen den Komfort für Radtouristen erhöhen.

6. Welchen Stellenwert hat das Weltnaturerbe Wattenmeer für den Radtourismus in Schleswig-Holstein?

Das Weltnaturerbe Wattenmeer entfaltet auf Grund seiner geografischen Lage und seiner herausragenden Attraktivität eine positive Wirkung auf den Radtourismus an der Nordseeküste.

Bereits seit Jahren hat der Radtourismus an der Nordseeküste einen hohen Stellenwert, dies belegt das ausgesprochen vielfältige radtouristische Angebot. Neben dem Radfernweg Nordseeküsten-Radweg ist die Nordseeküste auch Start- bzw. Zielpunkt weiterer Radfernwege wie der Nord-Ostsee-Kanal-Route (Brunsbüttel – Kiel), dem Wikinger-Friesen-Weg (St. Peter-Ording – Maasholm) und der Grenzroute (Hojer (DK) – Flensburg). Die Grenzroute wird ergänzt durch den 66 km langen Nord-Ostsee-Radweg, der von Flensburg nach Rickelsbüller Koog verläuft.

Der bekannte Elberadweg verläuft in Schleswig-Holstein von Lauenburg bis nach Brunsbüttel. Die nordseenahe Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge verfügt ebenfalls über einen eigenen Radfernweg.

Das touristische Angebot der Radfernwege wendet sich vorrangig an klassische Radurlauber, die während ihres Urlaubes einen oder mehrere Radfernwege befahren wollen.

Aus den Gästebefragungen ist bekannt, dass fast ein Drittel aller Gäste in Schleswig-Holstein in ihrem Urlaub Rad fahren wollen. Aus diesem Grund wurden bereits viele Radtouren für ortsgebundene Urlauber entwickelt. Mittlerweile werden in allen Teilregionen an der Nordseeküste attraktive Tages- bzw.

Halbtagestouren angeboten. Beispielhaft sind die regionalen Radrouten „Zum Eidersperrwerk“ oder „Wahrzeichen Nordfrieslands“ zu nennen.

Mit Serviceangeboten wird die Attraktivität der radtouristischen Angebote gesteigert. In einigen Orten wird ein Gepäckservice angeboten. In nahezu allen Orten entlang der Nordseeküste und auf den Inseln gibt es Fahrradverleiher. Einige von ihnen verleihen auch das extra angefertigte orangefarbige Nordseefahrrad. Das Radfahren mit Navigationssystem ist auf allen Radfernwegen und einigen der regionalen Routen möglich. Die GPS-Versionen der Routenverläufe stehen auf der Website [www.sh-fahrradland.de](http://www.sh-fahrradland.de) zum kostenlosen Download bereit.

In Kooperation mit Dithmarschen Tourismus e. V. wurde bei der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH eine Personalstelle geschaffen, deren primäre Aufgabe die Entwicklung von buchbaren Radreisen ist, die unter dem Label „nordsee radreisen“ vertrieben werden. „nordsee radreisen“ bietet ein vielfältiges, auf die Ansprüche unterschiedlicher Zielgruppen ausgerichtetes Angebot an. In die Pauschalangebote wurden teilweise ornithologische Führungen und naturkundliche Wattwanderungen integriert, mit denen den Gästen fachkundige Informationen zum Wattenmeer als Weltnaturerbestätte vermittelt werden.

Die Kombination von Radtourismus und Naturerlebnis ist sinnvoll. Als Grund für einen Radurlaub nennen 87 % der Radurlauber das Motiv „in der Natur sein“. Es ist der am häufigsten genannte Grund für einen Radurlaub. Bei Nicht-Radurlaubern spielt dieses Motiv eine wesentlich geringere Rolle, nur 45 % nennen „in der Natur sein“ als Grund bei der Wahl der Urlaubsform (Quelle: Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland 2009; Europäische Reiseversicherung AG und DZT 2008).

Für die Wahl der Urlaubsdestination sind bei Radurlaubern die Landschaft (90 %), das Angebot an Radwegen (87 %) sowie gute Luft/Klima (70 %) die entscheidenden Kriterien (Quelle: Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland 2009; Europäische Reiseversicherung AG und DZT 2008).

Mit der Weltnaturerbestätte Wattenmeer wurde die Einzigartigkeit der Wattenmeerlandschaft ausgezeichnet. Die Integration von Naturerlebnisangeboten in Pauschalangeboten für Radfahrerinnen und Radfahrer ist ein vielversprechender Ansatz, mit dem es gelingen wird, Gästen die Besonderheiten des Wattenmeeres zu vermitteln.

Die Attraktivitätssteigerung des umweltfreundlichen Radurlaubes wird sich auch positiv auf das Weltnaturerbe Wattenmeer auswirken. Die Förderung des Fahrradtourismus an der Nordseeküste wird dazu beitragen, die Belastung durch den motorisierten Individualverkehr zu vermindern.