



Antwort
der Landesregierung
auf die
Große Anfrage
der Fraktion der SPD

Fahrradverkehr in Schleswig-Holstein

Drucksache 18/1298

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Vorbemerkung der fragestellenden Fraktion:

Die SPD-Fraktion und die anderen regierungstragenden Parteien von Bündnis 90/DIE GRÜNEN und SSW im Schleswig-Holsteinischen Landtag sehen im Radverkehr in Schleswig-Holstein eine besondere Bedeutung. Im Koalitionsvertrag wird in diesem Sinne das Ziel vorgegeben, Schleswig-Holstein zum Fahrradtourismusland Nummer Eins in Deutschland zu machen und die Belange des Radverkehrs stärker zu berücksichtigen. Nach mehr als einem Jahr Regierungsverantwortung und im Jahre 2014 - zehn Jahre nach dem letzten umfangreichen Bericht über das Verkehrsmittel Fahrrad, sollen die Antworten der Landesregierung Auskunft über den Stellenwert, den aktuellen Stand und die Aktivitäten im Hinblick auf den Fahrradverkehr geben.

Die Begrifflichkeit des Fahrradfahrens löst meistens positive Assoziationen durch Begriffe wie Gesundheit, Erholung und schnelles Vorankommen durch Bewegung aus. Allerdings stehen Aspekte wie die Verkehrssicherheit im Vergleich zum motorisierten Verkehr und der Zustand vieler Radwege dagegen.

I. Hintergrund und Status quo

1. Welchen Stellenwert hat der Fahrradverkehr für die Landesregierung?

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiges Anliegen und ein vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik des Landes Schleswig-Holstein. Die Radverkehrspolitik des Landes dient daher den Zielen,

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

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 Umsteigepotenziale 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 potenziellen Radfahrerinnen und Radfahrern attraktive Anreize zum Umsteigen bietet.

Weiterhin verfolgt die Landesregierung den Ansatz, alle Mobilitätsformen umweltschonend miteinander zu kombinieren. Fahrradfahren ist umweltfreundlich und klimaschonend, weshalb der Radverkehr - und hierbei insbesondere der Alltags- und Berufsverkehr - eine zentrale Rolle spielt. Damit mehr Menschen auf das Rad umsteigen, müssen einerseits die Bedingungen des Radverkehrs in Schleswig-Holstein weiter verbessert werden. Andererseits müssen die Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Car-Sharing und des Radverkehrs besser miteinander kombiniert werden.

Eine wachsende Bedeutung kommt den elektrischen Fahrrädern (Pedelecs) sowohl für den Freizeit- als auch für den Alltags- und Berufsverkehr zu. Insbesondere der Alltags- und Berufsverkehr wird davon profitieren, da auch größere, über 5 Kilometer hinausgehende Strecken ohne große Anstrengung bei relativ hoher Geschwindigkeit bewältigt werden können. Damit wird eine große Lücke geschlossen und eine flächendeckende Mobilität mit dem Rad in ganz Schleswig-Holstein ermöglicht.

Von den verschiedenen Verkehrsträgern ist der Rad- und Fußverkehr die umwelt- und klimafreundlichste Variante im Verkehrswesen. Durch eine gezielte Förderung des Radverkehrs können daher noch erhebliche Treibhausgas-Minderungen erschlossen werden. Gemäß aktuellen Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes (UBA) wird für Deutschland eine Emissionsminderung zwischen 4 und 13,5 Mio. Tonnen pro Jahr erwartet. Neben der Treibhausgas-minderung führt ein vermehrter Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Radverkehr zu einer weiteren Verringerung von Luftschadstoffen, wie Feinstaub und den Stickoxiden. Ebenso werden durch den Umstieg aufs Fahrrad der verkehrsbedingte Lärm reduziert und so Umwelt und Mensch entlastet.

Auch dem Fahrradtourismus misst die Landesregierung als Wirtschaftsfaktor einen hohen Stellenwert bei. Insbesondere in den ländlichen Räumen abseits der Haupturlaubsgebiete spielt der Fahrradtourismus eine wichtige Rolle für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung.

Vor allem die kleineren und mittleren Unternehmen im Gastgewerbe profitieren erheblich von den Umsätzen, die durch Fahrradtourismus generiert werden. Von den Gesamtumsätzen des Fahrradtourismus entfallen 45,6 % auf das Gastgewerbe. Von den Ausgaben der Radtouristinnen und Radtouristen profitieren auch touristische Angebote wie Sehenswürdigkeiten, Museen, Freizeiteinrichtungen oder Schwimmbäder, deshalb ist eine bessere Verknüpfung des Radtourismus mit den vorhandenen gastronomischen und kulturellen Angeboten wichtig. Mit einer besseren Verknüpfung kann die Wertschöpfung des Radtourismus noch gesteigert werden. Dieser Ansatz wird mit dem Radroutenplaner (<http://www.sh-radroutenplaner.de>) für Schleswig-Holstein verfolgt, der Informationen zu Gastronomie, Sehenswürdigkeiten, Museen und Freizeiteinrichtungen entlang von Radrouten enthält.

Der Radtourismus ist ein wichtiges Marktsegment im touristischen Angebot Schleswig-Holsteins, dies belegen die regelmäßigen Gästebefragungen. Danach fährt ein Drittel aller Gäste während des Urlaubs in Schleswig-Holstein mit dem Fahrrad. Für ein Viertel der schleswig-holsteinischen Urlaubsgäste stellen die Radfahrmöglichkeiten vor Ort einen wichtigen Reiseentscheidungsgrund dar. Zudem steigt der Anteil der Gäste, die einen Fahrradurlaub in Schleswig-Holstein verbringen, stetig an. Aus diesen Gründen wird dem Thema „Rad fahren“ auch in der neuen Tourismusstrategie 2025 als Aktiv-Thema, das eng mit den Kernkompetenzen Schleswig-Holsteins verbunden ist, ein besonderer Stellenwert eingeräumt.

2. Wie haben sich die Investitionen in den Radverkehr seit den *Bemerkungen 2008 des Landesrechnungshofs Schleswig-Holstein mit Bericht zur Landeshaushaltsrechnung 2006* entwickelt?

Schleswig-Holstein ist beim Ausstattungsgrad der Bundes- und Landesstraßen mit Radwegen bundesweit führend. Bisher verfügen 80 % der Bundesstraßen und über 60 % der Landesstraßen 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 zukünftig im Rahmen des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN) nur zu punktuellen Lückenschlüssen kommen. Dies gilt auch für die Landesstraßen, die im LRVN enthalten sind oder für die eine vergleichbare Notwendigkeit seitens der Kommunen nachgewiesen wurde. Hierbei aber auch nur jene, bei denen aufgrund der Verkehrsbelastung, der Unfallsituation etc. ein Radweg zwingend notwendig ist. Dies ist auch die Intention des Landesrechnungshofes in seinen Prüfungsmitteilungen 2008.

Die Investitionen in den Radwegebau haben sich seit dem Jahr 2008 wie folgt entwickelt:

Haushaltsjahr 2008 (Ist) - T€-			
	<u>Gesamtausgaben</u>	<u>davon Radwegebau</u>	<u>fertiggestellte Km</u>
Bund / Bauinvestitionen	185.500,0	516,0	1,3
Land	14.590,8	3.736,6	8,3
GVFG-SH/FAG	38.581,4	7.457,0	49,7
Zwischensumme	238.672,2	11.709,6	59,3
Haushaltsjahr 2009 (Ist) - T€-			
	<u>Gesamtausgaben</u>	<u>davon Radwegebau</u>	<u>fertiggestellte Km</u>
Bund / Bauinvestitionen	189.200,0	1.035,0	19,2
Land	12.995,5	4.776,0	21,1
GVFG-SH/FAG	30.214,3	3.918,6	26,1
Zwischensumme	232.409,8	9.729,6	66,4
Haushaltsjahr 2010 (Ist) - T€-			
	<u>Gesamtausgaben</u>	<u>davon Radwegebau</u>	<u>fertiggestellte Km</u>
Bund / Bauinvestitionen	131.100,0	1.501,0	0,0
Land	11.177,5	3.509,0	31,0
GVFG-SH/FAG	31.742,3	6.850,7	45,7
Zwischensumme	174.019,8	11.860,7	76,7
Haushaltsjahr 2011 (Ist) - T€-			
	<u>Gesamtausgaben</u>	<u>davon Radwegebau</u>	<u>fertiggestellte Km</u>
Bund / Bauinvestitionen	136.400,0	1.124,0	0,0
Land	8.504,5	368,0	2,5
GVFG-SH/FAG	32.206,5	5.135,7	34,2
Zwischensumme	177.111,0	6.627,7	36,7
Haushaltsjahr 2012 (Ist) - T€-			
	<u>Gesamtausgaben</u>	<u>davon Radwegebau</u>	<u>fertiggestellte Km</u>
Bund / Bauinvestitionen	157.700,0	1.400,0	0,0
Land	6.374,8	1.003,0	7,3
GVFG-SH/FAG	33.727,9	3.797,8	25,3
Zwischensumme	197.802,7	6.200,8	32,6

Weiterhin regte der Landesrechnungshof an, den Radverkehr stärker durch die Umsetzung von Low-Cost-Maßnahmen zu fördern. Zu den Low-Cost-Maßnahmen zählte der Landesrechnungshof z. B. Maßnahmen zur Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr, die Beschilderung der Radwege oder die verstärkte Nutzung von Wirtschaftswegen. Für den Radtourismus wurden diese Empfehlungen aufgegriffen.

Die Beschilderung weiterer Kreisradnetze wurde im Rahmen von Förderprojekten umgesetzt, so dass Schleswig-Holstein nun zu den wenigen Ländern

gehört, die flächendeckend über ein besonders nutzerfreundliches und nach einheitlichen Prinzipien ausgeschildertes Radverkehrsnetz verfügen. Zur Finanzierung der Förderprojekte wurden vor allem Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung oder Mittel aus der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" eingesetzt.

Das beschilderte Radverkehrsnetz bildete die Grundlage für die Entwicklung und Umsetzung zahlreicher touristischer Radrouten. Dadurch wurde das radtouristische Angebot Schleswig-Holsteins quantitativ und qualitativ deutlich verbessert und eine gute Basis geschaffen, um zukünftig noch stärker vom Wachstumsmarkt Radtourismus zu profitieren.

Für die Entwicklung und Ausweisung von touristischen Radrouten werden verstärkt vorhandene Wirtschaftswege genutzt, denn Radtouristinnen und Radtouristen erwarten, dass touristische Radrouten durch reizvolle Landschaften abseits vielbefahrener Straßen führen. Viele Wirtschaftswege erfüllen diese Erwartungen, daher ist eine stärkere Nutzung der Wirtschaftswege Ziel führend und wird seitens der Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (TASH) und des Wirtschaftsministeriums im Qualitätsleitfaden zum radtouristischen Angebot empfohlen.

Die erfolgreichste Low-Cost-Maßnahme ist die Einrichtung der Radkoordinierungsstelle bei der TASH im Jahr 2006. Durch die Einrichtung einer zentralen Stelle für Radtourismus/Radverkehr konnte eine bessere Verknüpfung zwischen Radtourismus und planerischen Aspekten des Radverkehrs erreicht werden. Insbesondere mit der jährlichen Fachtagung Radverkehr wird der Austausch zwischen Verkehrsplanern und Touristikern gefördert, um das gegenseitige Verständnis für die jeweilige Arbeit und die unterschiedlichen Sichtweisen zu stärken, denn nur gemeinsam können positive Veränderungen zu Gunsten des Radverkehrs und des Radtourismus bewirkt werden. Für diesen innovativen Ansatz wurde die Radkoordinierungsstelle im Jahr 2009 mit dem 2. Platz im Wettbewerb „best-for-bike“, dem renommiertesten deutschen Fahrradpreis, ausgezeichnet.

Die Radkoordinierungsstelle hat an der Erstellung des Erlasses und des Handbuchs zur Radverkehrswegweisung mitgearbeitet. Zur besseren Vermarktung des radtouristischen Angebots hat die Radkoordinierungsstelle das Radportal, den Online-Radroutenplaner und die Freizeitportale initiiert sowie an deren Konzeption und Umsetzung entscheidend mitgewirkt. Für die innovative Rundroutenfunktion der Freizeitportale wurde die TASH im Jahr 2013 ebenfalls mit dem 2. Preis in der Kategorie Freizeit/Tourismus im bundesweiten Wettbewerb „Der deutsche Fahrradpreis“ ausgezeichnet.

Durch eine Projektförderung aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft ist die Fortführung der Radkoordinierungsstelle bis 30. Juni 2015 sichergestellt. Bis dahin wird die Radkoordinierungsstelle den Radroutenplaner qualitativ weiter-

entwickeln und gemeinsam mit der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH (LVS) die Verknüpfung von Radtourismus/Radverkehr und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verbessern (siehe auch Frage II.3).

3. Was sind die politischen Ziele, die die Landesregierung im Hinblick auf den Fahrradverkehr verfolgt?

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 und lebendiges Wohnumfeld zu fördern und die Tendenz vieler Bewohnerinnen und Bewohner abschwächen, aus den Städten wegzuziehen.

2. Förderung des Fahrradtourismus

Der Radtourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, vor allem auch in den ländlichen Räumen abseits der Haupturlaubsgebiete (siehe auf Frage I.1) Aufgrund der großen Bedeutung des Radtourismus für die regionale Wirtschaftsentwicklung wird die Landesregierung die Entwicklung des Radtourismus auch weiterhin fördern. Im Fokus werden dabei die qualitative Weiterentwicklung der radtouristischen Infrastrukturen sowie die stärkere Verknüpfung des Radtourismus mit den vorhandenen touristischen und kulturellen Angeboten stehen, um die wirtschaftlichen Potenziale des Radtourismus künftig noch besser auszuschöpfen. Die Maßnahmen tragen gleichzeitig dazu bei, die Attraktivität der radtouristischen Angebote zu steigern.

3. Verringerung der Umweltbelastung

Die Landesregierung unterstützt die klima- und energiepolitischen Ziele auf EU- und Bundesebene. Auch in Schleswig-Holstein soll eine Minderung der Treibhausgas-Emissionen gegenüber 1990 um 40 % bis 2020 und um 80 - 95 % bis 2050 erreicht werden. Um diese Ziele zu erreichen, muss auch das Verkehrswesen einen bedeutenden Beitrag leisten. In Schleswig-Holstein wurden durch den Verkehr in 2010 rd. 5,3 Mio. Tonnen CO₂ emittiert, das entspricht in etwa 17 % der mengenmäßig bedeutsamen Treibhausgase. Um die verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen zu verringern, wird es unumgänglich, auch die Fahrten des Pkw-Verkehrs auf den Umweltverbund zu ver-

lagern. Ein Verkehrsvergleich des UBA zeigt, dass durch den Rad- und Fußverkehr 138 Gramm CO₂ pro Personenkilometer eingespart werden können. Täglich werden in Deutschland 281 Mio. Wege mit rd. 3,2 Mrd. Personenkilometern zurückgelegt. Davon entfallen 10 % der Wege und 3 % der Personenkilometer auf die Fortbewegung mit dem Rad. Wenn berücksichtigt wird, dass das Auto in fast der Hälfte aller Fälle für Fahrten genutzt wird, die nicht länger als 5 km sind und auf diesen Distanzen das Rad ein ideales Verkehrsmittel darstellt, lässt sich allein für diese Wegstrecke ein deutliches Umstiegspotenzial erkennen.

4. Verkehrssicherheitsarbeit

Das Land wird in diesem Handlungsfeld seine auch weit über die Landesgrenzen hinaus anerkannten Aktivitäten 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.

5. Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung

Die Öffentlichkeitsarbeit des Landes soll die Einstellung 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.

Das Land hat sich 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.

4. Vor mehr als einem Jahr hat die neue Landesregierung ihre Arbeit aufgenommen. Welche nicht in Angriff genommenen Probleme hinsichtlich des Fahrradverkehrs hat die Landesregierung vorgefunden?

Auf Grundlage des in 1998 erstellten Programms Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein ist in den letzten Jahren in Schleswig-Holstein viel erreicht und initiiert worden. Insgesamt ist festzustellen, dass Fahrradfahren zunehmend eine breitere Zustimmung und Akzeptanz erfährt, da sich Rahmenbe-

dingungen verändert haben (z.B. neue Technologien wie E-Bikes, Klimaschutzdiskussion) und gesamtgesellschaftlich das Fahrrad positiv „belegt“ ist. Veränderte Rahmenbedingungen wie auch allgemeine gesellschaftliche Veränderungen erfordern eine Überprüfung und Überarbeitung des vorgenannten Programms. Auch unter Berücksichtigung des Ende 2012 vom Bundesverkehrsministerium aufgelegten Nationalen Radverkehrsplans 2020 wird derzeit im Rahmen einer Arbeitsgruppe, bestehend aus den fachlich betroffenen Ministerien und den beteiligten Verbänden, ein 10-Punkte-Programm zur weiteren Förderung des Radverkehrs erstellt. Das Programm soll dazu dienen, den Fahrradverkehr in Schleswig-Holstein quantitativ und qualitativ aufzuwerten. Hierbei sollen zu den einzelnen Handlungsfeldern des Radverkehrs konkrete Maßnahmen mit definierten Zielen erarbeitet werden.

Schleswig-Holstein verfügt flächendeckend über ein nach einheitlichen Prinzipien ausgeschildertes Radverkehrsnetz. Die Herausforderung liegt nun darin, diesen erreichten Standard durch eine regelmäßige und wirtschaftliche Pflege dauerhaft zu erhalten. Bereits im Jahr 2013 hat die Landesregierung hierzu zwei Projekte auf dem Weg gebracht, die mit Mitteln aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft unterstützt werden. Im Rahmen des ZPW-Projekts „Radtourismus in Schleswig-Holstein 2013-2015“ werden Empfehlungen für eine wirtschaftliche Pflege und Wartung der Radverkehrswegweisung erarbeitet. Im Rahmen eines Modellprojekts im Kreis Ostholstein soll ein kreisweites Qualitätsmanagementsystem etabliert werden, mit dem zukünftig die wirtschaftliche Pflege der Radverkehrswegweisung sichergestellt werden kann. Das Qualitätsmanagementsystem wird auch Möglichkeiten zur Verbesserung der Radwege untersuchen, u. a. die Umsetzbarkeit einer öffentlichen Mängelmeldeplattform.

Die bereits gute und vertrauensvolle Kommunikation zwischen den Akteuren im Radverkehr und Radtourismus muss weiter verbessert werden. Der Ansatz, der mit der Fachtagung Radverkehr gewählt wurde, hat sich als richtig und Ziel führend herausgestellt. Der Austausch aller Beteiligten sollte jedoch weiter intensiviert werden. Dazu muss die Kommunikation auf Orts- bzw. Regionalebene optimiert werden, um Maßnahmen zu Gunsten des Radverkehrs so zu gestalten und umzusetzen, dass Alltagsradverkehr und Radtourismus optimal davon profitieren können.

5. Was hat die Landesregierung seit Übernahme der Regierungsverantwortung für die Förderung des Radverkehrs in folgenden Bereichen unternommen?
 - a. Verkehrssicherheit von Radfahrenden

Die Landespolizei hat im Verkehrssicherheitsbericht 2012 die besondere Gefährdung von Radfahrenden thematisiert. An 20 % aller auswertbaren Verkehrsunfällen waren Radfahrende beteiligt.

Daraufhin wurden Zielvereinbarungen getroffen, um die Anzahl der verunglückten Radfahrenden zu reduzieren. Durch zielgruppenorientierte Prävention sowie mittels Verkehrskontrollen wird den Hauptunfallursachen für Radverkehrsunfälle (Radfahrende als Verursacher und Geschädigte) entgegen gewirkt. Zur Messung des Zielerreichungsgrades wurden Kennzahlen festgelegt.

b. Tourismus

Die Landesregierung hat im Jahr 2013 drei Projekte zur Entwicklung des Radtourismus finanziell und beratend unterstützt. Gefördert wurden die Installation einer nutzerfreundlichen Radverkehrswegweisung in der Hansestadt Lübeck und ein Modellprojekt zur Qualitätssicherung der radtouristischen Infrastruktur im Kreis Ostholstein. Vor allem aber sicherte die neue Landesregierung die Fortführung der landesweiten Radkoordinierungsstelle bei der TASH bis Mitte 2015 und unterstützt damit gleichzeitig die bessere Verknüpfung des Radtourismus/Radverkehrs mit dem ÖPNV (siehe Frage II.2).

Um die starke Nutzung der touristischen Radrouten zu dokumentieren, wurde im Jahr 2013 am Ostseeküsten-Radweg eine stichprobenartige Radverkehrszählung durchgeführt. Im Jahr 2014 erfolgt eine Radverkehrszählung an der NOK-Route.

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass die Fördermöglichkeit für den Radtourismus auch in der nächsten Förderperiode erhalten bleiben und radtouristische Maßnahmen weiterhin mit ELER-, EFRE- und GRW-Mitteln gefördert werden können. In der Metropolregion Hamburg (MRH) bestehen zudem Fördermöglichkeiten aus dem Förderfonds Nord der Metropolregion.

c. Verbesserung der Mobilität

Hierzu wird auf die Antworten II.1 bis II.6 verwiesen.

6. Wie will die Landesregierung weiterhin zu einer Steigerung des Radverkehrsaufkommens beitragen?

Um den Radverkehrsanteil in Schleswig-Holstein essentiell zu steigern, muss vor allem der Alltagsradverkehr aufgewertet werden. Derzeit wird - wie unter Punkt 4 schon dargestellt - ein 10-Punkte-Programm erarbeitet, in dem zu verschiedenen Bausteinen konkrete Maßnahmen definiert werden sollen, um den Fahrradverkehr in Schleswig-Holstein quantitativ und qualitativ aufzuwerten.

Im Hinblick auf den Alltagsradverkehr wird neben der anforderungsgerechten Verkehrsinfrastruktur und der besseren Verknüpfung mit dem ÖPNV auch der so genannte schnelle Radverkehr thematisiert. Radschnellwege kommen auf Grund der topographischen Verhältnisse für ganz Schleswig-Holstein in Betracht, da insbesondere mit den Elektrofahrrädern auch grundsätzlich größere Wegstrecken im Alltagsradverkehr und somit im Berufsverkehr bewältigt werden können. Erste Ansätze werden dazu u. a. im Rahmen der MRH und in der Landeshauptstadt Kiel diskutiert.

Um den Radverkehr für alle Zielgruppen - Schul- und Alltagsradverkehr sowie Freizeitradverkehr - mit hoher Effizienz weiter zu fördern, hat das Land Schleswig-Holstein das LRVN entwickelt. Dieses LRVN bildet die Grundlage sowohl für die zukünftige Planung von Radwegmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen als auch für die Förderung von kommunalen Radwegmaßnahmen.

Das bestehende LRVN stammt aus dem Jahr 2004 und wurde im Jahr 2008 fortgeschrieben. Eine neuerliche Überprüfung und Aktualisierung des LRVN wird noch innerhalb dieser Legislaturperiode angestrebt, um die Förderung auf Basis einer aktuellen Datenlage effizient weiterbetreiben zu können.

Des Weiteren hat die Landesregierung anteilige Mittel der nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG-SH) zur Förderung des kommunalen Straßenbaus verfügbaren Kompensationsmittel für die Unterstützung des kommunalen Radwegebaus reserviert. Hierfür wurde durch die jetzige Landesregierung im Jahr 2013 ein eigener Haushaltstitel im Landeshaushalt eingerichtet.

Die Potenziale im Alltagsradverkehr und im Radtourismus können durch eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV verbessert werden. Derzeit arbeiten die Radkoordinierungsstelle bei der TASH und die LVS in einem Projekt zusammen, um die Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen sowie die Mobilitätsberatung für Fahrgäste mit Fahrrad zu verbessern.

Insbesondere im Bereich Radtourismus ist das Marketing und die gute Kommunikation der Angebote wichtig. Die Landesregierung fördert daher die qualitative Weiterentwicklung des Radroutenplaners, die Einrichtung weiterer Freizeitportale und die Neuauflage einer touristischen Übersichtskarte zum Thema Rad fahren (siehe auch Frage IV.6).

Ein wichtiger Baustein für die Förderung des Radverkehrs wird weiterhin die Kommunikation sein müssen, da Radverkehr ein Querschnittsthema ist und gesamtgesellschaftlich weiter etabliert werden muss. Neben den jährlich statt-

findenden Fachtagungen, die zur Vernetzung der Akteure beitragen, wird es weitere Anstrengungen (z.B. in Form von Wettbewerben oder Radtouren) geben, um unterschiedliche Bereiche (Politik, Verwaltung, Verkehrsunternehmen) für das Thema Radverkehr zu sensibilisieren.

7. Wurden Aspekte des vorangegangenen Berichtes evaluiert?

In dem vorangegangenen Bericht wurden verschiedene konkrete Maßnahmen benannt, die zur Entwicklung des Radtourismus umgesetzt werden sollten. In den vergangenen Jahren wurden gemeinsam mit den Kreisen und Kommunen sowie den Tourismusorganisationen zahlreiche dieser Maßnahmen umgesetzt.

Zur besseren Koordinierung der radtouristischen Maßnahmen wurde im Jahr 2006 eine Radkoordinierungsstelle eingerichtet, deren Fortbestand bis 2015 gesichert werden konnte. Das radtouristische Angebot wurde durch die Ausweisung der Radfernwege Wikinger-Friesen-Weg, NOK-Route, Holsteinische-Schweiz-Radtour, Grenzroute und Mönchsweg sowie zahlreichen regionalen Radtouren deutlich erweitert. Durch die Optimierung der Streckenverläufe, die Installation von Infotafeln sowie die Modernisierung von Rastplätzen und Schutzhütten wurden etablierte Radfernwege wie beispielsweise der Ostseeküsten-Radweg und Ochsenweg qualitativ aufgewertet. Schleswig-Holstein verfügt über ein attraktives Netz von touristischen Radrouten. Zur besseren Kommunikation dieses breiten radtouristischen Angebots wurden das Radportal, der Radroutenplaner und die regionalen Freizeitportale entwickelt und auf den touristischen Websites implementiert. Ergänzend dazu wurden landesweite Printprodukte wie die touristische Übersichtskarte zum Thema Rad fahren entwickelt und aufgelegt.

Zur Verbesserung der radtouristischen Angebote und des Services hat die TASH gemeinsam mit der landesweiten Rad-AG einen Qualitätsleitfaden entwickelt. Das radtouristische Angebot hat sich dadurch verbessert. In fast allen Regionen werden nachfragegerechte Pauschalangebote, Gepäcktransporte oder auch geführte Radtouren angeboten. Zahlreiche Fahrradverleihe bieten auch Pedelecs an.

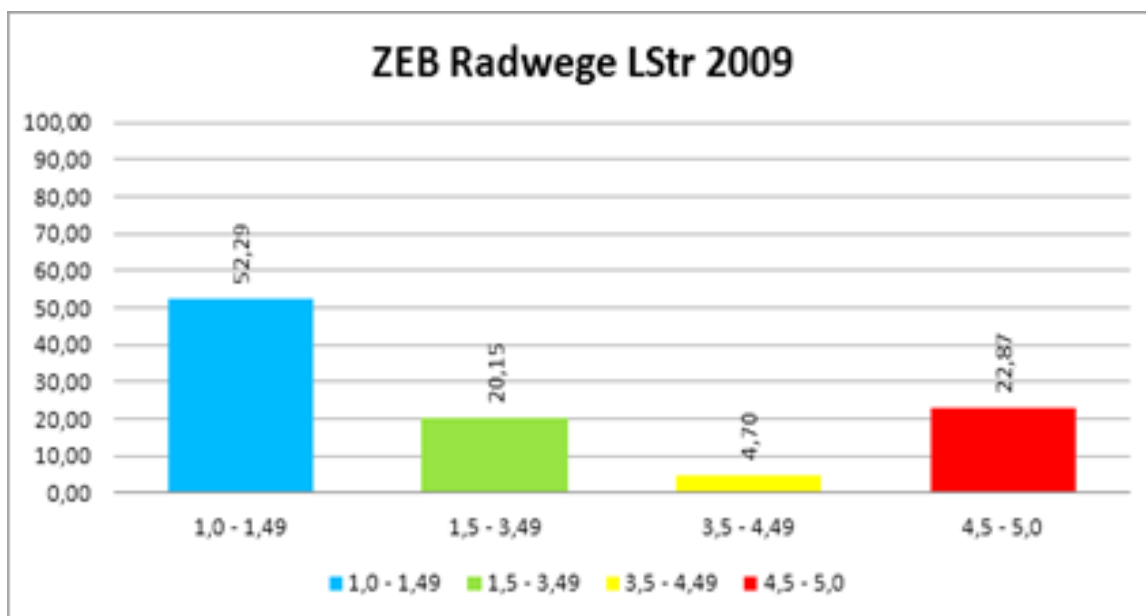
Mit dem im Herbst 2012 veröffentlichten Handbuch zur Radwegweisung in Schleswig-Holstein wurde die Basis für eine landesweit einheitliche und nutzerfreundliche Radwegweisung geschaffen. Im letzten Jahr hat die Landesregierung die Beschilderung des Radnetzes in Lübeck gefördert, durch diesen Lückenschluss verfügt Schleswig-Holstein nun über ein flächendeckend nach einheitlichen Prinzipien ausgeschildertes Radwegenetz.

8. Für die Weiterentwicklung und Bestandsübersicht sind einheitliche digitale Datengrundlagen über das vorhandene Radwegenetz sinnvoll. Ist dieser im Jahre 2009 von der „tash“ beschriebene Prozess abgeschlossen worden?

Der Prozess wurde abgeschlossen, das gesamte Radwegenetz wurde auf Basis der Daten des Landesvermessungsamtes digitalisiert. Diese digitale Datengrundlage wird u. a. für den Radroutenplaner und die Freizeitportale genutzt.

9. Wie bewertet die Landesregierung den Zustand der Radwege in Schleswig-Holstein?

Die Landesregierung hat im Jahr 2009 in einem Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit dem Bund eine Zustandserfassung der 2.100 Kilometer Radwege an Landesstraßen mit modernster Technik durchgeführt. Somit wurde der Zustand der Radwege statt wie bisher durch überwiegend subjektive, rein visuelle Erfassungen durch objektive, belastbare Messdaten erfasst. Diese hierbei gewonnenen Daten bilden eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen. Die Ergebnisse sehen wie folgt aus (Darstellung Substanzwert):



Erläuterung:

Der 1,5-Wert (Note 1,5) entspricht dem Zustand einer neuwertigen Straßenoberfläche.

Der Warnwert (Note 3,5) beschreibt einen Zustand, dessen Erreichen bzw. Überschreiten Anlass zu intensiver Beobachtung und Analyse der Ursachen gibt.

Der Schwellenwert (Note 4,5) beschreibt einen Zustand, bei dessen Erreichen bzw. Überschreiten die Einleitung von baulichen oder bis dahin verkehrsbeschränkenden Maßnahmen geprüft werden muss.

Demnach sind über 50 % der Radwege an Landesstraßen in einem sehr guten Zustand. Ca. 480 Kilometern Radwege (22,87 %) sind jedoch dringend erhaltungsbedürftig (Stand 2009).

Um den Zustand der touristischen Radfernwege in Schleswig-Holstein besser bewerten zu können, wurden, zum Teil mit finanzieller Unterstützung des Landes, an den Radfernwegen Ochsenweg, Mönchsweg, Alte Salzstraße und Elbe-Radweg Bestandserhebungen durchgeführt. Insgesamt wurden deutlich über 1.100 km Radwege befahren.

Da für die Radfernwege eine möglichst autofreie Streckenführung angestrebt wird, ergeben sich kaum Überschneidungen mit Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen. Beide Bestandserhebungen ergänzen sich daher und geben gemeinsam einen guten Überblick über den Zustand der Radwege in Schleswig-Holstein.

Grundlage für die Bestandserhebungen an den Radfernwegen waren die ADFC-Kriterien für Premium-Radrouten. Für die Bewertung des Zustands der Radwege sind das Kriterium „Komfortable Befahrbarkeit“ („Breite“) und das Kriterium „Oberfläche“ relevant; weiterhin wird das Kriterium „Sicherheit“ bewertet.

In der Kategorie Oberfläche muss die Art der Oberfläche (Asphalt, Pflaster, wassergebundene Decke, sonstige Oberfläche) dokumentiert werden. Beurteilt wird aber vor allem die Beschaffenheit der Oberfläche.

Die Kategorie „Breite“ wurde durchgängig gut bewertet. Jedoch gibt es auf einigen Streckenabschnitten durch Poller und Umlaufsperrn Punktabzüge. Am Elberadweg wirkten sich die regionstypischen Klapptore an den Deichen negativ aus.

In der Kategorie „Oberfläche“ wurden der Ochsenweg und der Mönchsweg schlecht beurteilt; hier schnitt jedoch der Elberadweg gut ab. Insbesondere im Kreis Steinburg wurden die Wegoberflächen überwiegend gut bis sehr gut bewertet.

Bei der „Sicherheit“ wurden durchgängig recht gute Bewertungen erzielt.

10. Inwiefern unterscheiden sich die Maßnahmen, die zugunsten des Radverkehrs in ländlichen und urbanen Gebieten getroffen werden müssen?

Maßnahmen, die zugunsten des Radverkehrs erfolgen können, spiegeln sich in erster Linie in der Wahl der geeigneten Führungsform wider. Führungsformen für den Radverkehr sind:

- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn,
- Schutzstreifen (der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf nur im Bedarfsfall - z.B. Begegnung mit Lkw - befahren werden),
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer Frei“,
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht,
- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer Frei“,
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht,
- Radfahrstreifen (Radfahrstreifen sind durch Breitstrich abgetrennte Sonderfahrstreifen),
- Radweg und
- gemeinsamer Geh- und Radweg.

Die Eignung bestimmter Führungsformen hängt im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab, die natürlich auch in ländlichen und urbanen Gebieten unterschiedlich sind. Je höher die Verkehrsstärke ist und je schneller die Kraftfahrzeuge fahren dürfen, desto eher ist das Trennen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern geboten. Wenn dieses aufgrund von Flächenrestriktionen nicht möglich ist, muss geprüft werden, ob durch verkehrsplanerische oder - in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde – verkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B.: Geschwindigkeitsbeschränkungen) eine Verbesserung erreicht werden kann. Andernfalls soll den Radfahrenden eine zusätzliche Alternative angeboten werden.

Bei weiterer Betrachtung der ländlichen Gebiete sind darüber hinaus zusätzliche Aspekte zu berücksichtigen. Hier kommt dem Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel vor allem für diejenigen, die dort nur zeitweilig oder nie über ein eigenes Auto verfügen, oft größere Bedeutung zu als in der Stadt, weil sich der ländliche Raum kaum flächenhaft mit öffentlichen Verkehrsangeboten bedienen lässt.

Gleichzeitig gewinnt das Fahrrad auch in der Freizeit an Bedeutung. Strukturschwache Räume befinden sich auf der Suche nach Wachstumsbranchen. Viele Kreise setzen dabei auf den Fahrradtourismus und landes- und bundesweite Fernradnetze sind im Aufbau.

Entsprechend groß sind die Unterschiede der Fahrradnutzung. Viele Innerortsfahrten sind kürzer als 1 km. Die Distanzen im Verkehr zu und zwischen den zentralen Orten sind weit größer. Die räumlichen Strukturen führen beim Radverkehr in der Fläche zu relativ großen Reiseweiten.

Die Radverkehrspotenziale im ländlichen Gebiete lassen sich erschließen, wenn:

- die Fähigkeit große Distanzen zurückzulegen, gefördert wird (gute Infrastruktur und Fahrzeuge),
- die subjektive Bereitschaft zum Radfahren erfolgreich geweckt und unterstützt wird,
- das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Gelegenheitsverkehr ernst genommen wird, denn wichtiger noch als Berufs- und Schulfahrten ist das Fahrrad als Verkehrsmittel zu Freizeitaktivitäten und zur Versorgung, der Boom des Fahrradtourismus genutzt wird und
- die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln umfassend gefördert wird (Parken + Mitnehmen + Mieten(Leihen), denn dies erschließt die Möglichkeit, das Fahrrad flexibel und für weitere Wege zu nutzen.

Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unterscheiden sich zwischen dem innerörtlichen und dem außerörtlichen Bereich. Im außerörtlichen Bereich liegt aufgrund der höheren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr der Schwerpunkt auf dem Bau separater Radverkehrsanlagen. Zurzeit wird daneben in einem Pilotprojekt untersucht, ob auch die Anlage von Schutzstreifen außerorts ohne größere Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer möglich ist.

Im innerörtlichen Bereich ist die Anlage von Radwegen aufgrund der geringeren Geschwindigkeitsunterschiede weniger bedeutsam. Hier kommt neben dem Mischverkehr auf der Fahrbahn auch die Anlage von Radfahrstreifen und Schutzstreifen verstärkt in Betracht. Weiterhin liegt ein Schwerpunkt auf der Entschärfung von Gefahrenpunkten wie unübersichtlichen Kreuzungen und Ausfahrten.

Daneben können in ländlichen Räumen auch Wirtschaftswege, Forstwege etc. vermehrt für den Radverkehr genutzt werden.

11. Wie will die Landesregierung Disparitäten zwischen den einzelnen Regionen Schleswig-Holsteins bezüglich des Fahrradverkehrs (der Radwege) ausgleichen?

Die Konzeption des LRVN soll dazu beitragen, dass Disparitäten zwischen den einzelnen Regionen Schleswig-Holsteins ausgeglichen werden. Das LRVN, das insgesamt 5.762 km beinhaltet, berücksichtigt sowohl die Anforderungen des Alltags- und Schülerradverkehrs als auch die des Freizeitverkehrs und des Radtourismus (integriert sind etwa 1.750 km Radfernwege) und bildet die Grundlage für eine fundierte längerfristig orientierte Infrastrukturplanung

für das Land und die Kommunen. Es dient damit auch der mittelfristigen Bedarfsplanung für den Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen, aber auch an Kreisstraßen.

Hinsichtlich der tatsächlichen Umsetzung und der diesbezüglich vorlaufenden Planungen von Maßnahmen des Radverkehrs muss jedoch auch darauf hingewiesen werden, dass das Land nur verantwortlich ist für seine eigenen Vorhaben (bzw. für die Vorhaben in dessen Auftrag es handelt) und aufgrund der kommunalen Planungshoheit nicht in die Planungen der Kreise und Kommunen eingreifen kann.

Eine Auswertung anlässlich der Erstellung des LRVN ergab bei der Ausstattung von Bundesstraßen nur marginale, bei Landesstraßen etwas größere Unterschiede. Diese Differenzen ergeben sich unter anderen durch die Verkehrsbelastungen der Landesstraßen, die in einzelnen Landesteilen voneinander abweichen. So weisen insbesondere die Landesstraßen im Nordwesten des Landes teilweise sehr geringe Verkehrsbelastungen auf, so dass die Anlage separater Radverkehrsanlagen nicht notwendig ist.

Im kommunalen Bereich können sich regionale Disparitäten durch unterschiedliche Prioritätensetzungen bei den Kreisen und Kommunen ergeben. Auch ist hier die oft jeweilige Haushaltslage zu berücksichtigen. Aufgrund des Grundrechtes auf kommunale Selbstverwaltung kann das Land hier nicht unmittelbar eingreifen. Durch verbesserte Kommunikation kann jedoch eine Sensibilisierung der zuständigen Mitarbeiter/innen z.B. für kostengünstige Lösungen zur Verbesserung der radverkehrlichen Situation erreicht werden.

Bei der Wartung der Radwegweisung gibt es große regionale Unterschiede. Kreise, die sich für den Radverkehr/Radtourismus besonders engagieren und deshalb seit mehreren Jahren die Wartung der Wegweisung zentral auf Kreisebene organisieren, gewährleisten einen guten Zustand der Radwegweisung und werden langfristig von ihren nicht unerheblichen Anfangsinvestitionen für die Errichtung eines beschilderten Kreisradnetzes profitieren. In anderen Kreisen wird die Wartung der Wegweisung den Kommunen bzw. Ämtern überlassen, dies hat sich in vielen Regionen als nicht Ziel führend herausgestellt, da es immer einige Kommunen/Ämter gibt, die die notwendige regelmäßige Wartung nicht durchführen. Eine durchgängig gute Qualität der Radwegweisung kann in diesen Kreisen nicht sichergestellt werden. Diese Kreise werden nur kurzfristig von ihren erheblichen Anfangsinvestitionen in die Radwegweisung profitieren können.

Jedoch liegt die Entscheidung, wie die Wartung der Radwegweisung organisiert wird, bei den jeweiligen Kreisen, Ämtern und Gemeinden. Das Land kann hier nur beraten und empfehlen. Im Rahmen des ZPW-Projekts „Radtourismus

in Schleswig-Holstein“ werden daher Empfehlungen für eine wirtschaftliche Wartung der Radwegweisung erarbeitet, um diese den Kreisen, Ämtern und Gemeinden für ihre Entscheidungen zur Organisation der Wartung der Wegweisung an die Hand zu geben.

12. Wie will die Landesregierung das Image des Radverkehrs verbessern?

Es wird auf die Antworten zu I.3 und I.6 verwiesen.

13. Gibt es Statistiken über die Einsparungen, die dem Land durch ein höheres Radverkehrsaufkommen entstehen?

Hinsichtlich von Kosteneinsparungen durch ein höheres Radverkehrsaufkommen, die dem Land entstehen, liegen keine Statistiken vor. Kosteneinsparungen sind auch eher im innerörtlichen Bereich, z.B. durch den geringeren Bedarf an Parkraum, zu erwarten.

Zu Einsparungen hinsichtlich der CO₂-Belastung ergibt sich laut UBA folgendes Einsparpotenzial:

CO₂-Minderungspotenzial durch Verlagerung von 50 % der Pkw-Fahrten kürzer als 5 km (innerorts) auf den Rad- und Fußverkehr für die Jahre 2020 und 2030 (bundesweit)

	2005	2020	2030
CO ₂ -Emissionen Pkw-Verkehr < 5 km (Mio. t)	13,9	10,0	8,0
Verlagerung auf Rad- und Fußverkehr < 5 km (%)	0	50	50
CO ₂ -Emissionsminderung (Mio. t)	0,0	5,0	4,0

14. Gibt es Informationen über Unfallschwerpunkte im Land?

Ergebnisse der Unfallanalyse belegen, dass insbesondere Einmündungen sowie Grundstücksein- und ausfahrten Unfallschwerpunkte für den Radverkehr sind.

Örtliche Unfallhäufungsstellen für Radverkehrsunfälle sind nicht bekannt.

15. Gibt es innerhalb der Landesregierung eine/n Fahrradbeauftragte/n? Wenn nicht, soll diese Position eingerichtet werden?

Aufgaben des Radverkehrs werden in vielen Bereichen der Landesregierung wahrgenommen. Zu nennen als Handlungsfelder sind hier der Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen, die Förderung des kommunalen Straßenbaus, Angelegenheiten des Fahrradtourismus, die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV, der Bereich Verkehrssicherheitsarbeit, der ländliche Wegebau sowie Fragen des Städtebaus.

Eine Bündelung dieser Aktivitäten bei einem Fahrradbeauftragten wird als nicht zielführend angesehen. Hierdurch würden sich neue Bruchstellen ergeben, da der Bereich „Radverkehr“ in keinem Aufgabenbereich als separates Thema unabhängig für sich allein betrachtet werden kann. So hat die Anlage einer Radverkehrsanlage auch immer Auswirkungen auf die weiteren Verkehrsträger, die bei Planung und Bau von Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden müssen.

Daher hat sich die Landesregierung entschieden, keine/n Fahrradbeauftragte/n einzusetzen. Im Straßenbaureferat des MWAVT ist jedoch ein „Ansprechpartner“ für den Radverkehr etabliert.

16. Entsteht durch einen Anstieg des Radverkehrs eine sichtbare Verkehrsberuhigung?

Statistische Daten zu einer Verkehrsberuhigung durch einen Anstieg des Radverkehrs liegen der Landesregierung nicht vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass insbesondere durch eine verstärkte Führung des innerörtlichen Radverkehrs auf der Fahrbahn eine Reduktion des durchschnittlichen Geschwindigkeitsniveaus erzielt werden kann.

17. Inwiefern sollen Bürgerinnen und Bürger in den Prozess des Ausbaus des Fahrradverkehrs eingebunden werden?

Bürgerinnen und Bürger engagieren sich in vielfältiger Weise für die Förderung des Radverkehrs; sei es über Vereine und Verbände oder in Form von Bürgerinitiativen. Diese Vereine und Verbände werden von der Landesregierung in den Prozess des Ausbaus des Radverkehrs eingebunden. So sind im Fahrradforum des Verkehrsministeriums u.a. der ADFC, der ADAC, BUND, VCD, der Landesseniorenrat und der Landesfrauenrat eingebunden.

Auch in kommunalen Gremien wie beispielsweise dem Fahrradforum der Stadt Kiel sind Bürgervertretungen eingebunden.

In ländlichen Gebieten ist grundsätzlich eine Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in den Prozess des Ausbaus des Fahrradverkehrs im Rahmen des EU-Programms LEADER über die lokale Aktionsgruppe (LAG) der AktivRegionen möglich.

18. Hat die Landesregierung die Absicht, Straßen fahrradaffiner zu gestalten?

Die fahrradaffinere Gestaltung von Straßen und Wegen ist ein kontinuierlicher gesellschaftlicher Prozess, der laufend und ständig erfolgt. Veränderte Nutzeransprüche und veränderte Nutzergruppen führen zu einer fortlaufenden (Weiter-)entwicklung der Gestaltung von Straßen und Radverkehrsanlagen.

So erfordern technische Neuerungen wie z.B. Pedelecs oder neue Nutzergruppen wie Inlineskater eine ständige Anpassung der Infrastruktur. Auch das gestiegene ökologische Bewusstsein führt zu Verhaltensänderungen, denen Rechnung getragen werden muss.

Diese Entwicklung wird sichtbar durch neue Formen der Radverkehrsführung, durch die die Straßen fahrradaffiner werden. Durch die Anlage von Radfahrstreifen und Schutzstreifen, durch die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, durch die Anlage von Fahrradstraßen wird dem gestiegenen Radverkehrsanteilen Rechnung getragen und weiterer Radverkehr generiert.

Diese Entwicklungen werden auch durch die technischen Regelwerke, wie die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) oder die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL) weiter forciert.

Diese Entwicklung wird von der Landesregierung positiv gesehen und ausdrücklich unterstützt und gefördert.

19. Welche Anreize will die Landesregierung setzen, um Menschen zu überzeugen, vom Auto (oder Bus) aufs Fahrrad umzusteigen?

Durch die Bereitstellung einer möglichst fahrradaffinen Verkehrsinfrastruktur setzt die Landesregierung Anreize um Menschen zu überzeugen, auf das Fahrrad umzusteigen. Hierzu gehören neben der radverkehrsgerechten Ausgestaltung von Bundes- und Landesstraßen auch die Förderung kommunaler Maßnahmen sowohl im investiven als auch im nichtinvestiven Bereich als auch das Engagement des Landes in Wettbewerben wie z.B. bei der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK und ADFC.

Auch durch eine bessere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV lassen sich weitere Potenziale im Alltagsradverkehr und im Radtourismus erschließen. Derzeit arbeiten die Radkoordinierungsstelle bei der TASH und die LVS in einem Projekt zusammen, um die Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen sowie die Mobilitätsberatung für Fahrgäste mit Fahrrad zu verbessern.

20. Wie bewertet die Landesregierung die gesundheitspolitischen Aspekte des Radfahrens?

Aus Sicht der Landesregierung hat Radfahren – bei Beachtung der Sicherheit – positive gesundheitliche Effekte. Aerobe Bewegung ist im Hinblick auf viele Krankheitsbilder eine zu begrüßende Prophylaxe und führt nachweislich zu einer Besserung vieler Krankheitsbilder.

Die aktuell größte Metaanalyse aus 7000 einzelnen Studien ergab folgende Ergebnisse: Regelmäßiges Fahrradfahren beugt Volkskrankheiten wie Herz-Kreislauf-Problemen und Rückenschmerzen vor und reduziert das Herzinfarkttrisiko, indem es die Herzfrequenz und den Blutdruck senken und optimieren kann und so auch die Pumpleistung des Herzens erhöht. Außerdem baut der Körper beim Radfahren LDL-Cholesterin ab, gleichzeitig wird der Anteil des HDL-Cholesterins erhöht.

Auch der Rücken profitiert vom Radfahren, wenn der Fahrer die optimale Sitzhaltung mit leicht nach vorn gebeugtem Oberkörper einnimmt. Dann gerät die Rückenmuskulatur unter Vorspannung und stabilisiert den Rumpf. Die gleichmäßigen Beinbewegungen kräftigen besonders die Region im Bereich der Lendenwirbelsäule, die bekanntlich leicht durch Bandscheibenvorfälle gefährdet ist.

Durch Radfahren wird nicht nur die Bandscheibe besser versorgt, sondern auch die großen Muskelpartien des Rückens trainiert. Schließlich werden durch die Stimulierung der kleinen Muskeln an den Rückenwirbeln auch die einzelnen Wirbelkörper untereinander erheblich stabilisiert und so Rückenschmerzen vorgebeugt.

Für die Kniegelenke ist Radfahren ebenfalls vorteilhaft. Bis zu 80 Prozent des Körpergewichts werden durch den Fahrradsattel aufgefangen. Damit ist das Radfahren eine gute Alternative zum Jogging, das Gelenke und Knorpel stärker belastet.

Da die zyklischen Bewegungen beim Radfahren ein Minimum an Belastung der Gelenke darstellen, gewährleistet dies eine optimale Ernährungssituation des Knorpels. Regelmäßiges Radfahren schont die Gelenke, beugt so dem

Risiko einer Erkrankung an Arthrose und einer zunehmende Immobilisierung im Alter vor.

Wichtig dabei ist die Dauer, die Intensität und die Frequenz des Radfahrens. Kann Fahrradfahren regelmäßig in den Alltag integriert werden, sind optimale gesundheitliche Ergebnisse zu erzielen. Radfahren zeigt schon nach zehn Minuten Effekte auf die Muskulatur, die Durchblutung und die Gelenke. Ab 30 Minuten treten positive Einflüsse auf die Herzfunktion auf. Die Ausdauerleistungsfähigkeit profitiert ab 40 Minuten Training. Und ab 50 Minuten wird auch der Fettstoffwechsel angeregt.

Die Ausdauerwirkungen sind allerdings nicht spezifisch und lassen sich auch bei regelmäßiger und intensiver Ausübung anderer Bewegungs- und Sportarten verzeichnen.

Bedacht werden müssen mögliche negative Einflüsse durch Exposition von Autoabgasen im städtischen Verkehr und die erhöhte Unfallgefahr durch Stürze oder Kollisionen, insbesondere für Schädel-Hirn-Traumata, wenn kein Helm getragen wird.

II. Verflechtung von Verkehrsträgern/Mobilität

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Mobilitätssituation in Schleswig-Holstein hinsichtlich der Verflechtung von Verkehrsträgern?

Die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus und zwischen öffentlichem Verkehr (ÖV) und Individualverkehr hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verbessert. Gleichwohl besteht vielerorts noch Handlungsbedarf. Aus diesem Grund hat die Landesregierung das Thema „Verknüpfung“ auch zu einem wichtigen Thema im neuen Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) gemacht, der in Kürze verabschiedet wird.

Zu den im LNVP angerissenen Themen gehört die bessere Verknüpfung der beiden ÖV-Verkehrsträger Bahn und Bus, u. a. durch Echtzeitinformation und Anschlusssicherung, aber auch die Verknüpfung des ÖV mit weiteren Verkehrsträgern. Eine besondere Bedeutung kommt dabei auch dem Fahrradverkehr zu. Siehe zu diesem Punkt auch die Antwort auf Frage 3.

2. Was sind die Ziele der Landesregierung, um diese Mobilität zu verbessern?

Ziel ist es, die unterschiedlichen Verkehrsmittel so miteinander zu verknüpfen, dass für die Menschen lückenlose Reiseketten entstehen. Dazu gehört neben der physischen Verknüpfung beispielsweise durch Bike & Ride-Anlagen oder ähnliches vor allem auch die Verknüpfung der für die Nutzung erforderlichen Informationen. Daher ist die LVS seit 2013 Partner der Radkoordinierungsstelle bei der TASH, um damit die Verknüpfung Radverkehr und ÖPNV zu forcieren. Dadurch sollen beide Verkehrsmittel enger zusammenrücken. Eine Aufgabe der Radkoordinierungsstelle ist es dabei, die Nahverkehrsinformationen und die Radverkehrsinformationen näher zusammenzuführen und damit die kombinierte Nutzung von ÖV und Radverkehr zu erleichtern.

Auch aus Umwelt- und Klimaschutzsicht ist die Leitidee im Band 2 „LNVP+ - Ideen und Projekte für mehr Nahverkehr“, den Marktanteil von Bahn und Bussen um 50 Prozent zu erhöhen, von großer Bedeutung. Die kommenden Jahre müssen dazu genutzt werden, die Realisierungschancen der jetzt schon vorgeschlagenen Maßnahmen vertiefend zu prüfen. Erfreulich ist auch, dass neue Mobilitätskonzepte, und damit die ergänzende Fortbewegung z.B. durch Mietwagen und Car-Sharing- oder E-Bike-Angebote zukünftig stärker berücksichtigt werden sollen. Der Nahverkehr dürfte nur dann eine echte Alternative zum eigenen Auto werden, wenn alle Ziele zumindest in den Hauptreisezeiten in angemessener Qualität (z. B. engere Taktung, kürzere Reisezeiten, ausreichendes Sitzplatzangebot, verständliches Tarifsystem) erreicht werden können. Nur auf diese Weise dürfte der angepeilte Marktanteil von Bahn und Bussen und damit auch in Kombination mit dem Car-Sharing und Fahrrädern mittel- bis langfristig zu erreichen sein.

3. Wie beurteilt die Landesregierung das Bike & Ride-Angebot in Schleswig-Holstein?

An vielen Bahnstationen im Land existiert bereits heute ein gutes Bike & Ride-Angebot, an anderen Stationen gibt es noch Defizite. Eine Aufgabe der Radkoordinierungsstelle bei der TASH ist es, die heutige Situation zu erfassen und Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten, die dann mit den Kommunen umzusetzen wären. Die Analysephase läuft bereits seit dem Frühjahr 2013, die Entwicklung von Vorschlägen und die Kontaktaufnahme mit den für die Bike & Ride-Angebote zuständigen Kommunen soll im Jahr 2014 starten.

4. An welchen Bahnhöfen ist eine Verbesserung des Bike & Ride-Angebotes notwendig und realisierbar?

Siehe Antwort zu 3.

5. Wie will die Landesregierung es Radfahrern vereinfachen, Fahrräder im ÖPNV zu transportieren?

Moderne Nahverkehrszüge und Nahverkehrsbusse bieten in den Mehrzweckbereichen grundsätzlich die Möglichkeit der Fahrradmitnahme, wobei der Transport von Menschen mit Behinderungen und von Menschen mit Kinderwagen immer Vorrang hat.

Die Modernisierung von Fahrzeugen und Bahnstationen wird in den kommenden Jahren konsequent weitergehen, so dass die Mitnahmemöglichkeiten in den Zügen und die Zustiegsmöglichkeiten an den Bahnstationen weiter verbessert werden. Eine Garantie, Fahrräder mitnehmen zu können, kann und wird es aber auch künftig nicht geben.

Kernaufgabe von ÖPNV und SPNV ist der Personentransport, der immer Vorrang haben wird. Das gilt insbesondere im Pendlerverkehr, aber auch darüber hinaus. Die grundsätzliche Konkurrenz zwischen dem wünschenswerten Transport von Sachen wie Fahrrädern und dem nötigen Transport von Personen in öffentlichen Verkehrsmitteln wird sich auch künftig nicht in allen Fällen auflösen lassen. Eine gute Alternative können hier Falträder oder Leihfahräder sein.

6. Plant die Landesregierung ein sog. Fahrradpendlerticket einzurichten?

Nein

Vorbemerkung zu den Fragen 7 bis 9:

Die Begriffe e-Bike oder Pedelec sind gesetzlich nicht definiert. Umgangssprachlich werden Fahrräder mit elektrischen Hilfsantrieb (max. 25 km/h, max. 0,25 kW Nennleistung) als Pedelec bezeichnet, während Fahrräder mit stärkeren E-Motoren als e-Bikes bezeichnet werden und daher rechtlich Kraftfahrzeuge sind.

Um eine eindeutige Abgrenzung zwischen Fahrrädern (mit E-Motor) und Kraftfahrzeugen zu erreichen, wurde durch Einfügung des § 1 Abs. 3 StVG (Gesetz vom 17.06.2013, BGBl. I S. 1558) ein Abgrenzungskriterium geschaffen, mit dem ein Fortbewegungsmittel mit einem E-Motor unter den dort genannten Voraussetzungen kein Kraftfahrzeug im Sinne des StVG ist. Daraus ergeben sich dann die fahrerlaubnis-, zulassungs- und verhaltensrechtlichen Grundlagen.

In den Antworten zu den Fragen II.7 bis II.9 wird im Weiteren unterstellt, dass die Fragesteller von Pedelecs ausgegangen sind.

7. Wie beurteilt die Landesregierung das Angebot an E-Bike-Ladestationen?

Im Bereich des Radtourismus sind die Nutzung von Pedelecs und die damit verbundenen Serviceangebote ein wichtiges Thema.

Im Jahr 2010 hat die Innovationsstiftung Schleswig-Holstein einen Wettbewerb „Elektrofahrräder in AktivRegionen“ ausgelobt, um den Einsatz von Elektrofahrrädern in den ländlichen Räumen zu stärken. Die Gewinner des Wettbewerbs waren die AktivRegionen Eider-Treene-Sorge, Eider- und Kanalregion Rendsburg sowie Nordfriesland Nord. In allen drei Regionen ist der Radtourismus von erheblicher Bedeutung, deshalb sollte auch in allen drei Modellregionen ein flächendeckendes Netz von Ladestationen aufgebaut werden, damit Radtouristinnen und Radtouristen während einer Radtour die Möglichkeit haben, die Akkus ihrer Elektrofahrräder aufzuladen.

In den AktivRegionen Eider-Treene-Sorge und Eider- und Kanalregion Rendsburg wurden flächendeckende Auflademöglichkeiten in Kooperation mit Markttreffs und Tourismusinformationen, vor allem aber mit Gastronomiebetrieben umgesetzt. Zahlreiche Gastronomiebetriebe bieten ihren Gästen an, ihre Akkus während des Gaststättenaufenthalts kostenlos aufzuladen.

In der AktivRegion Nordfriesland Nord wurde das Modellprojekt von der Genossenschaft eE4mobil (erneuerbare Energien für Mobilität) umgesetzt. Die Genossen sind Akteure aus der Region wie Gastronomen, Fahrradverleiher, Windparkbetreiber, Kommunen, Tourismusorganisationen und Bürger. An dem Netz von Aufladestationen in Nordfriesland beteiligen sich daher nicht nur Gastronomiebetriebe sondern auch Erlebniseinrichtungen, Info- und Naturzentren, Einzelhandelsgeschäfte und Hotels.

Bei der Konzeption der Modellprojekte im Jahr 2009/2010 wurde davon ausgegangen, dass möglichst alle 25 Kilometer eine Aufladestation vorgehalten werden sollte. Zwischenzeitlich haben sich die Reichweiten von Akkus deutlich verbessert. Einige Hersteller geben für moderne Akku-Modelle sogar Reichweiten von über 100 Kilometer an. Allerdings können die Herstellerangaben zur Reichweite nur eine grobe Richtlinie sein, da die Reichweite keineswegs nur von der Kapazität des Akkus abhängt, sondern von vielen verschiedenen Faktoren z. B. individueller Fahrstil, Luftwiderstand, Rollwiderstand, Steigung und Gefälle der Fahrstrecke. Einfluss auf die Reichweite hat auch das Schaltverhalten, deshalb tragen Elektrofahrräder mit automatischer Antriebssteuerung zur Erhöhung der Reichweite bei, denn sie sind besonders effektiv, da sie den Akku schonen und optimal ausnutzen.

Mit modernen Akkus lassen sich unter normalen Bedingungen mittlerweile Reichweiten von 40 bis 70 km erzielen. Reichweiten also, die für einen Radtagausflug oder eine Tagesetappe bei einer mehrtägigen Radtour ausreichend sind. Die Erfahrungen, die in den Modellprojekten der AktivRegionen Eider-Treene-Sorge und Nordfriesland Nord gesammelt wurden, bestätigen dies.

Ein Modellprojekt in Nordrhein-Westfalen zur Verknüpfung von Elektrofahrrädern und ÖPNV lieferte ähnliche Erkenntnisse. Obwohl zahlreiche Elektrofahrräder an Pendlerinnen und Pendler vermietet und die neuen abschließbaren Abstellanlagen an den Bushaltestellen sehr gut angenommen wurden, wurden die Stromanschlüsse in den Abstellanlagen kaum genutzt. Mit der Evaluierung des Modellprojekts wurde festgestellt, dass es den meisten Pendlerinnen und Pendlern viel zu umständlich war, das erforderliche Ladegerät mitsamt den notwendigen Kabeln mitzunehmen, nur um die Auflademöglichkeit in der Abstellanlage zu nutzen. Zudem reichte i.d.R. die wöchentliche Aufladung der Akkus, da keine langen Fahrstrecken bewältigt werden mussten.

Durch den technischen Fortschritt bei der Herstellung von Akkumulatoren sowie der Antriebssteuerung von Elektrofahrrädern und den damit einhergehenden höheren Reichweiten von modernen Akkus hat sich die tatsächliche Bedeutung von Ladestationen relativiert. Zudem gibt es unterschiedliche Akkus und keinen einheitlichen Standard für Ladegeräte, so dass das eigene Ladegerät mitzunehmen ist, wenn die Akkus zwischenzeitlich aufgeladen werden sollen. Der eingeschränkte Service, den öffentliche Ladestationen bzw. Stromanschlüsse anbieten können wird – so das Ergebnis der Modellprojekte – von vielen Nutzerinnen und Nutzern nicht angenommen oder nicht benötigt.

8. Plant die Landesregierung das Angebot an E-Bike-Ladestationen zu verbessern?

Durch den technischen Fortschritt bei der Herstellung von Akkumulatoren und den damit einhergehenden höheren Reichweiten hat sich die tatsächliche Bedeutung von E-Bike-Ladestationen stark relativiert. Für Radtouristinnen und Radtouristen ist das Vorhandensein von Ladestationen aber immer noch ein wichtiges Thema. Dieser Service sollte daher weiterhin angeboten werden, dafür sollte, wie in den Modellregionen, auf Kooperationen mit gewerblichen Betrieben in Gastronomie, Beherbergung, Einzelhandel, Fahrradverleih gesetzt werden.

Weitere Ausführungen siehe Frage II.7.

9. Inwiefern sind die Radwege in Schleswig-Holstein ausgelegt für intensivere Nutzung mit E-Bikes?

Radwege, die den Anforderungen der technischen Regelwerke wie den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) oder den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL) entsprechen, sind auf die Nutzung von Pedelecs ausgelegt.

Ältere Radwege, die nicht nach dem aktuellen Stand der technischen Regelwerke errichtet wurden, sind regelmäßig für die Nutzung durch Fahrräder mit elektronischer Pedalunterstützung geeignet. Über ggfs. notwendige Umbaumaßnahmen wird im Einzelfall zu entscheiden sein.

10. Wie beurteilt die Landesregierung den notwendigen Abdeckungsgrad mit Fahrradverleihstationen?

Die regelmäßige Einkommens- und Verbrauchsstichprobe des Statistischen Bundesamtes umfasst auch die Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten Verbrauchsgütern. Der Ausstattungsgrad der Privathaushalte mit Fahrrädern ist mit 80,2 % sehr hoch und liegt über dem Ausstattungsgrad mit Personenkraftwagen (77,1 %). Besser ausgestattet sind die Privathaushalte lediglich mit Fernsehern, Fotoapparaten, CD-Playern/-Recordern, PCs, Telefonen/Handys, Kühlschränken, Waschmaschinen und Elektroherden. Das Fahrrad kann schon fast zur Grundausstattung der privaten Haushalte gezählt werden.

Rund 30 Millionen Privathaushalte in Deutschland haben mindestens ein Fahrrad. Insgesamt besitzen die privaten Haushalte in Deutschland rund 67 Millionen Fahrräder, im Durchschnitt also 2,3 Fahrräder pro Haushalt. Trotz des demografischen Wandels ist der Ausstattungsgrad mit Fahrrädern von 78,6 % im Jahr 2003 über 79,5 % im Jahr 2008 auf 80,2 % im Jahr 2013 leicht aber stetig angestiegen.

Vor dem Hintergrund der sehr guten Ausstattung der Privathaushalte mit Fahrrädern ist der notwendige Abdeckungsgrad mit Fahrradverleihstationen eher gering einzustufen. Das Angebot an Fahrradverleihstationen bestimmt sich aus der Nachfrage nach Leihrädern.

In Orten und Regionen, in denen der Tourismus eine Rolle spielt, ist die Nachfrage nach Leihrädern groß. Dementsprechend gibt es in den meisten dieser Orte und Regionen ein gutes quantitatives und qualitatives Angebot. Die Tourismusorganisationen Nordsee-Tourismus-Service GmbH und Ostsee-Holstein-Tourismus e. V. listen für ihre Verbandsgebiete jeweils gut 100 Fahr-

radleihangebote auf. Neben den zahlreichen gewerblichen Fahrradverleihstationen bieten zusätzlich immer mehr Hotels, Ferienwohnungsbesitzerinnen bzw. -besitzer und sogar Sportboothäfen ihren Gästen und zum Teil auch der Allgemeinheit die Möglichkeit, Fahrrädern bzw. Elektrofahrräder auszuleihen. Positiv ist zudem die bessere Vernetzung der Fahrradvermieter untereinander, so dass vermehrt Hol- und Bringdienste angeboten werden.

11. Wie bewertet die Landesregierung das Angebot sicherer Abstell- und Unterstellplätze für Fahrräder an Bahnhöfen, öffentlichen Einrichtungen und Plätzen und sind diesbezüglich weitere Investitionen geplant?

An verschiedenen Radfernwegen wurden im Rahmen von Förderprogrammen aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft abschließbare Fahrradboxen gefördert, die an öffentlichen Einrichtungen oder öffentlichen Plätzen aufgestellt wurden. Diese abschließbaren Boxen sind so geräumig, das auch Fahrräder samt Gepäck sicher abgestellt werden können. Ein wichtiger Service an Radfernwegen, denn die sichere Verwahrung von Fahrrad und Gepäck eröffnet den Radtouristinnen und Radtouristen die Möglichkeit einen Stadtbummel zu unternehmen oder eine Sehenswürdigkeit zu besichtigen. Jedoch sind die Fahrradboxen recht teuer in der Anschaffung, trotz der Förderung durch das Land in Höhe von 70 % der Investitionskosten konnte nur eine begrenzte Zahl von Fahrradboxen umgesetzt werden. Am Ochsenweg wurden 18, am Mönchsweg 16 und am Ostseeküsten-Radweg 20 abschließbare Fahrradboxen realisiert.

Neben der Möglichkeit Fahrräder in Einzelboxen sicher zu verschließen, könnten an Bahnhöfen auch abschließbare Abstellanlagen, die nur für eine begrenzte Gruppe, z. B. Abonentinnen und Abonenten von Monatstickets zugänglich sind, mehr Sicherheit bieten. Entsprechende Anlagen sind kostengünstiger und daher einfacher zu finanzieren.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Frage II.3 verwiesen.

III. Sicherheit

1. Welchen Stellenwert räumt die Landesregierung der Verkehrssicherheit beim Fahrradverkehr ein?

Nicht nur motorisierter Individualverkehr und gewerblicher Güterverkehr sind auf Straßen Schleswig-Holsteins möglichst sicher, effizient und umweltfreundlich abzuwickeln. Besonderer Schutz und besondere Aufmerksamkeit gilt den schwächeren Verkehrsteilnehmern, wie z.B. den Radfahrenden. Sie haben

keine Knautschzone, keine Sicherheitsreserve. Bei einem Unfall ist die Verletzungsgefahr für diese Personengruppe besonders hoch. Regelkonformes und rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr bilden die Grundlage von sicherer und unfallfreier Mobilität.

Radfahrende sind im Straßenverkehr ungeschützt und deshalb besonders gefährdet. Untersuchungen zeigen, dass innerörtliche Fahrradunfälle häufig mit typischen infrastrukturellen und verhaltensbezogenen Defiziten verbunden sind. Die größten Gefahren bestehen beim Überqueren von Straßen und an Kreuzungen.

Einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern leistet die Novellierung der Straßenverkehrsordnung und ihrer Verwaltungsvorschriften in Sachen Radverkehrsführung. In der Regel soll der Radverkehr zukünftig innerorts auf der Fahrbahn geführt werden. Außerdem wird die Anlage von Schutz- oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn erleichtert. Darüber hinaus können durch das Tragen eines Fahrradhelmes schwere oder gar tödliche Kopfverletzungen verhindert werden.

Die Landesregierung wird in den Bereichen Radinfrastruktur und Radverkehrsführung darauf hinwirken, dass die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs gewährleistet wird.

Die Landesregierung wird das Thema „Sicher Fahrrad fahren“ durch eine nachhaltige Präventionsarbeit im Rahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung unterstützen.

Die Regelakzeptanz und damit das Sicherheitsniveau des Radverkehrs soll durch zielgerichtete Kontrollen und konsequente Ahndung von Regelverstößen erhöht werden.

2. Wie beurteilt die Landesregierung die Verkehrssicherheit des Fahrradverkehrs in Schleswig Holstein?

Das Fahrrad gewinnt zunehmend an Bedeutung als Fortbewegungsmittel. Die Attraktivität des Radfahrens spiegelt sich auch in der steigenden Zahl von Kraft sparenden Modellen wie Pedelec oder E-Bike wieder. Dies alles bewirkt ein Ansteigen dieser Verkehrsteilnehmergruppe am Gesamtverkehrsaufkommen sowie eine Zunahme der insgesamt mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegstrecke.

Damit erhöht sich zwangsläufig auch das Gefährdungspotenzial für alle Verkehrsteilnehmer - speziell die „ungeschützten Verkehrsteilnehmer“ (Zu Fuß

Gehende und Fahrradfahrende) sind dabei auch der Gefahr erheblicher gesundheitlicher Folgen ausgesetzt.

Durch den kontinuierlichen Bau von Radwegen an klassifizierten Straßen sowie die innerörtliche Anlage von Schutz- und Radfahrstreifen hat sich die Verkehrssicherheit von Radfahrenden dabei erhöht.

3. Wie hoch waren in den vergangenen 5 Jahren die Investitionen in Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern (die Angaben bitte prozentual und absolut zu den Gesamtausgaben)?

Die Landesregierung unterstützt Aktionen/Maßnahmen mit denen Kinder, Jugendliche und Erwachsene für sicheres Radfahren sensibilisiert und motiviert werden.

Im Rahmen der Förderung der Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein e.V. wurden für Aktionen/Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung im Bereich „Sicher Fahrrad fahren“ durch die Landesregierung (hier: MWAVT) in den vergangenen 5 Jahren Haushaltsmittel wie folgt zur Verfügung gestellt:

Jahr	Betrag absolut	Betrag prozentual	Gesamtausgaben
2009	38.000,- €	22,8 %	166.375,- €
2010	30.600,- €	20,1 %	152.075,- €
2011	25.300,- €	18,7 %	135.000,- €
2012	23.100,- €	19,3 %	120.000,- €
2013	23.100,- €	19,3 %	120.000,- €

4. Was für Maßnahmen strebt die Landesregierung an, um den Radverkehr sicherer zu gestalten?

Die Landesregierung unterstreicht die Bedeutung der Verkehrssicherheitsarbeit und würdigt insbesondere das ehrenamtliche Engagement der Akteure. Sie beabsichtigt, die Verkehrssicherheitsarbeit weiterhin zu unterstützen und die finanzielle Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit sicherzustellen.

Neben Verbesserungen bei Radverkehrsanlagen (siehe Punkt I. 18) hat die Landesregierung in ihrem Bericht „Gesamtstrategie für mehr Fairness und Sicherheit im Straßenverkehr“ (Drucksache 18/1632) Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Straßen in Schleswig-Holstein zusammengefasst.

5. In den vergangenen Jahren wurden lt. Landesrechnungshofbericht insbesondere in den unfallintensivsten Bereichen des innerörtlichen Verkehrs kombinierte Rad- und Fußwege gebaut. Plant die Landesregierung weiterhin diese Möglichkeit der Verkehrslenkung zu fördern?

Radverkehrsanlagen sind auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie der zugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) und entsprechend dem Stand der Technik (Richtlinien) zu projektieren. Nach der VwV-StVO kommt die Anordnung des Zeichens 240 StVO (Gemeinsamer Geh- und Radweg) nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Weiterhin muss die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügen. Die Planungsrichtlinien stehen im Einklang mit der VwV-StVO. Auch nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und den Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA) kommt innerorts eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit Fußgängern nur in Ausnahmefällen (z. B. nur bei geringen Mengen beider Verkehre) in Betracht.

Das Land fördert den kommunalen Radwegebau nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG-SH) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG). Voraussetzung für eine Förderung ist, dass die Anlagen den Anforderungen der Straßenverkehrsordnung und dem Stand der Technik entsprechen sowie der Bedarf vom Antragsteller nachgewiesen wird.

6. Ist eine Ausweitung der allgemeinen Aufklärungsarbeit zur Verkehrssicherheit geplant?

Die allgemeine Aufklärungsarbeit an Schulen zur Verkehrssicherheit ist durch den Erlass Mobilitäts- und Verkehrserziehung / Schulwegsicherung vom 9. September 2013 geregelt. Der Mindeststundenumfang beträgt in den Jahrgangsstufen 1, 4, 6 und 9 mindestens 20 und in allen anderen Klassen mindestens 10 Unterrichtsstunden je Schuljahr. Dieser Unterricht wird grundsätzlich durch die Lehrkräfte im Fachunterricht (in der Grundschule im Fach Heimat-, Welt- und Sachunterricht) oder in Form von Projekten erteilt, die sich je nach Thema und Altersstufe „Experten“ zur Unterstützung und authentischeren Umsetzung der Inhalte in die Schule einladen können und sollen. Die Verpflichtung zur Radfahrausbildung in den Grundschulen ist durch den Lehrplan im Fach Heimat-, Welt- und Sachunterricht geregelt. Unterstützt werden die Lehrkräfte in den Schulen durch die Präventionsbeamten der Polizei, (siehe dazu auch Drucksache 18/920 KA des Abgeordneten Sven Krumbek (PIRATEN)).

Eine Ausweitung über den hier aufgezeigten Rahmen ist nicht geplant.

Im Bereich der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit ist die Verkehrsunfallprävention (VUP) ein Schwerpunkt. Seit dem 1. August 2013 wird die VUP landesweit einheitlich und mit verbindlichen Zeitanteilen für die einzelnen Module (Sicherer Schulweg, Radfahrausbildung, Verkehrshelferausbildung pp.) zielgruppenorientiert durchgeführt.

7. Plant die Landesregierung die Verkehrserziehung in den Kitas und Schulen zu intensivieren, ggf. mit welchen Maßnahmen?

Mit der Veröffentlichung des oben genannten Erlasses Mobilitäts- und Verkehrserziehung / Schulwegsicherung vom 9. September 2013 hat es schon eine Intensivierung gegeben. Durch die Umsetzung der KMK-Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung wurde in Schleswig-Holstein ein Paradigmenwechsel weg von der reinen Verkehrs-(sicherheits)-Erziehung hin zu einer modernen Mobilitäts- und Verkehrserziehung gemacht und inhaltlich erheblich erweitert. Konkret werden durch die KMK den Schulen die folgenden Themen vorgegeben:

- zukunftsfähige Mobilität
- Selbständige Mobilität
- Sicheres Verhalten im Verkehr
- Sozialkompetenz im Verkehr
- Umweltbewusstes Verhalten im Verkehr
- Verkehrsraumgestaltung

Die in der KMK-Empfehlung genannten Bildungs- und Erziehungsziele decken sich mit denen des Schulgesetzes des Landes Schleswig-Holstein und den allgemeinen Grundsätzen der Lehrpläne, die für die verschiedenen Fächer veröffentlicht sind. Angesichts dieser weit gesteckten Formulierungen und Anforderungen an einen modernen Unterricht bieten die Themen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung vielfältige Möglichkeiten als Einstieg in den Fachunterricht nahezu aller Fächer. Somit sind die Maßnahmen schon vorgegeben.

Die Verkehrsunfallprävention im Bereich der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit orientiert sich vorrangig an Verkehrslagebildern und beginnt regelmäßig mit dem Besuch von Präventionskräften in den Kindertagesstätten. Die dort begonnene VUP wird unter Mitwirkung der Polizei durch die Schulen konzeptionell fortgeführt. Die betreffenden Präventionsthemen werden seit dem 1. August 2013 verbindlich in den entsprechenden Zielgruppen angeboten (s. Ausführungen zur Frage III.6).

8. Wie beurteilt die Landesregierung die Anwendung des schulgesetzlich vorgeschriebenen Schulwegplans?

Im Schulgesetz ist festgelegt, dass das Aufstellen von Schulwegplänen in die Beschlusskompetenz der Schulkonferenz fällt (§ 63 Abs. 1 Nr. 21 SchulG). Im Erlass zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung als nachgeordnete Verordnung wurde deshalb eine Empfehlung zum Aufstellen von Schulwegplänen formuliert und auf deren Bedeutung hingewiesen. Unabhängig davon verpflichtet der Erlass die Schulleitungen sich um die Belange der Schulwegsicherheit zu kümmern und dieses in Form von Schulwegplänen zu dokumentieren.

Schulwegpläne sind ein wichtiges Hilfsmittel zur Analyse des Verkehrsumfeldes von Schulen und geben damit Hinweise, wie und durch welche Maßnahmen die Verkehrssicherheit auch für den Fahrradverkehr gesteigert werden kann. Da die Erfahrungen der betroffenen Schülerinnen/Schüler und Eltern berücksichtigt werden sollen, werden auch subjektive Gefahrenpunkte, die bei den Planungen nicht wahrgenommen wurden und aktuelle Mängel aufgezeigt, die sich im laufenden Betrieb einstellen.

In Fortbildungen, die das IQSH in Zusammenarbeit mit der Unfallkasse Nord für Lehrkräfte, Schulleitungen, Präventionsbeamte der Polizei, Eltern- und Behördenvertretern anbietet, werden neueste wissenschaftliche Erkenntnisse und Beispiele guter Schulwegpläne vorgestellt.

9. Plant sie dieses Instrument zum Schutz von Schülerinnen und Schülern weiter zu entwickeln?

Nach Auffassung der Landesregierung hat sich das Instrument Schulwegplan in der jetzigen Form bewährt. Eine Weiterentwicklung ist daher derzeit nicht geplant.

10. Wie kann man den Radverkehr für ältere Menschen sicherer gestalten, gerade auch im Hinblick auf deren Mobilitätssicherung?

Generell ist die Teilnahme älterer Menschen am Straßenverkehr eine wichtige Voraussetzung für deren Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, ihre Selbstständigkeit und Zufriedenheit. Die Verwirklichung dieser Ziele hat für den Verlauf des Alterungsprozesses durchweg günstige Auswirkungen.

In einem Flächenland wie Schleswig-Holstein stellt das Fahrrad für Seniorinnen und Senioren insbesondere im ländlichen Bereich mit eingeschränktem ÖPNV ein wichtiges Verkehrsmittel bei mittleren Entfernungen dar. Das gilt derzeit vor allem für ältere Frauen, die nicht im gleichen Umfang wie gleichaltrige Männer über eine Fahrerlaubnis verfügen.

Zu berücksichtigen ist, dass sich im Alter einige Veränderungen in den sensorischen, kognitiven und motorischen Leistungsfähigkeiten (z. B. nachlassen-

des Sehvermögen bei Dämmerung und Dunkelheit, Leistungstempo, verringerte körperliche Beweglichkeit, Belastbarkeit) einstellen. Damit einhergehend ist davon auszugehen, dass sich vermehrte und veränderte Verkehrssicherheitsprobleme einstellen.

Eine bedarfsgerechte Raumplanung, die Erreichbarkeit und Teilhabe auch für die Älteren sicherstellt, ist unabdingbar. Dabei müssen die Verkehrswege und das Verkehrsumfeld an die Belange Älterer angepasst werden. Ziel sollte es sein, verkehrssichere und barrierefreie Radwege zu schaffen. Dazu gehören auch u.a. die Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten für Radfahrer auf gefährlichen Straßen, die Beseitigung von Unebenheiten und Schlaglöchern sowie die Schaffung von ausreichend Abstellmöglichkeiten.

Unabdingbar ist der Ausbau eines ausreichenden Radwegenetzes.

Ebenso berücksichtigt werden muss die veränderte Verkehrssituation, die zum Teil in früheren Verkehrsplanungen noch keine Berücksichtigung gefunden hat. So müssen die Verkehrsregelungen und Fahrgeschwindigkeiten an die Möglichkeiten älterer Menschen angepasst werden.

Auch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) führen hierzu aus: „Ältere Menschen nutzen das Fahrrad in vielfältiger Weise und zunehmend in der Freizeit. Ebene, griffige Oberflächen sind besonders wichtig. Viele ziehen eine vom Kraftfahrzeugverkehr getrennte Führung vor. Bedeutsam für diese Gruppe ist die Gewährleistung der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum.“

Damit der Radverkehr für ältere Menschen sicherer gestaltet wird, ist dafür Sorge zutragen, dass die aktuell geltenden technischen Regelwerke bei der Planung und Umsetzung Anwendung finden. In Bezug auf die Förderung von Radwegenanlagen ist ergänzend zu erwähnen, dass eine Förderung nur stattfinden kann, wenn der Bauträger die Belange von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt und die Vorhaben den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend Rechnung tragen.

11. Erachtet die Landesregierung eine höhere Kontrollichte der Landespolizei als sinnvoll?

Siehe Antwort zu Frage I. 5. a.

Unter Berücksichtigung begrenzter Personalressourcen werden die dort dargestellten Maßnahmen als ausreichend erachtet.

12. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um die Fahrradwege sicherer zu gestalten, wie z.B. Beleuchtung, Markierung, Fahrradstraßen etc.?

Siehe Antwort zu Frage I.18. Über konkrete Maßnahmen ist hierbei je nach den örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall zu entscheiden.

13. Sollen Kommunen dahingehend finanziell unterstützt werden?

Die Landesregierung unterstützt die Kommunen nach dem GVFG-SH sowie dem FAG im Rahmen der geltenden Förderrichtlinie, sofern der Bedarf für diese Maßnahmen nachgewiesen ist und die sonstigen Fördervoraussetzungen erfüllt sind. Hierzu gehören auch innerörtliche Radwege im Zuge von Hauptverbindungen des Fahrradverkehrs mit überwiegender Bedeutung für den Alltags- und Schulradverkehr (z.B. Velorouten), die nicht im Zusammenhang mit verkehrswichtigen Straßen stehen. Markierung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Führungshilfen an Knotenpunkten sind hierbei von der Bagatellgrenze ausgenommen.

IV. Touristische Aspekte

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Attraktivität Schleswig-Holsteins für Fahrradtourismus?

Schleswig-Holstein ist ein sehr attraktives Fahrradland, denn Schleswig-Holstein verfügt über eine reizvolle Landschaft, ein vielfältiges Angebot an Radfernwegen und regionalen Radrouten sowie umfassende Serviceangebote.

Die Landschaft Schleswig-Holsteins ist durch die beiden Küstenlinien, den rund 250 Seen und einer Vielzahl an Flüssen und Bächen im Binnenland besonders reizvoll. Aufgrund seiner naturräumlichen Gegebenheiten verfügt Schleswig-Holstein über die besten Voraussetzungen, um sich als radtouristische Destination zu positionieren. Die Ergebnisse einer bundesweiten Umfrage bestätigen diese Selbsteinschätzung: Schleswig-Holstein wurde eine besonders gute Eignung für die Urlaubsreiseform Radurlaub zugesprochen. 51 % der deutschen Bevölkerung halten Schleswig-Holstein für die Aktivität / Urlaubsart „Rad fahren“ für geeignet (IMT/Fachhochschule Westküste. DestiMon – Modul „Zielgruppeneignung und Themenrankings“, Heide 2009).

Die Radfahrmöglichkeiten in Schleswig-Holstein werden von den Gästen positiv bewertet, sie geben den Radfahrmöglichkeiten überdurchschnittlich gute Noten (Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH [NIT]; Gästebefragung Schleswig-Holstein [GBSH] 2013, Kiel 2014). In den Jahren 2009, 2011 und 2013 betrug der Durchschnittswert jeweils 1,7 auf der in der GBSH genutzten Schulnotenskala (1 = sehr gut, 6 = ungenügend).

Schleswig-Holstein verfügt über rund 15.500 km zum Radfahren geeignete Wege. Der große Pluspunkt Schleswig-Holsteins ist das gute ländliche Wegenetz. Die touristischen Radrouten können dadurch über geeignete Feld- und Forstwege, an den Küsten über Deichverteidigungswege oder entlang der Kanäle über Betriebswege geführt werden. Gerade die naturnahen Streckenführungen abseits vielbefahrener Straßen sind bei Radtouristinnen und Radtouristen besonders beliebt.

Verläuft ein Streckenabschnitt einer Radroute doch einmal entlang einer klassifizierten Straße, dann in der Regel auf einem separaten Radweg, denn die Ausstattung der Landes- und Bundesstraßen mit Radverkehrsanlagen ist deutschlandweit einmalig.

Mit dreizehn Radfernwegen und mehreren hundert regionalen Radrouten verfügt Schleswig-Holstein über ein umfassendes und ausgesprochen vielfältiges radtouristisches Angebot, mit dem das Land erkundet, die Landschaft und Natur genossen oder die Geschichte und Kultur des Landes im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“ werden kann.

In den vergangenen Jahren wurde erheblich in die Qualitätsverbesserung der Radfernwege investiert. So wurden Streckenführungen optimiert, damit das landschaftliche Erlebnis im Vordergrund steht. Attraktiv gestaltete Infotafeln weisen auf Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten der Regionen hin. Neue Rastplätze, zum Teil auch mit Schutzhütten, wurden eingerichtet, geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Gepäck wurden installiert und abschließbare Fahrradboxen aufgestellt.

Die Kreisradnetze und alle touristischen Radrouten wurden nach landesweit einheitlichen Kriterien mit einer nutzerfreundlichen Beschilderung ausgestattet.

Sämtliche Serviceleistungen für Radtouristinnen und Radtouristen wurden weiterentwickelt, sowohl im gewerblichen Bereich als auch im touristischen Bereich. Im gewerblichen Bereich konnte die Kooperation der Fahrradvermieter untereinander sowie die Kooperation von Fahrradvermietern und Tourismusorganisationen gestärkt werden. Dadurch bieten viele Fahrradvermieter Leihfahrräder an, die für eine Region „gebrandet“ sind, z.B. an der Schlei das

gelbe „Ostseefjord-Schlei-Rad“ oder an der Westküste das orange „Nordseerad“. Diese Fahrräder sind bei Gästen besonders beliebt, weil es sich um qualitativ hochwertige Leihräder handelt. Dank der besseren Kooperationen hat sich das Angebot an Hol- und Bring-Angeboten erhöht. Immer mehr Fahrradvermieter bieten Pedelecs zum Verleih an.

Um die wirtschaftlichen Potenziale des Radtourismus besser zu nutzen, bieten viele Tourismusorganisationen attraktive Pauschalangebote an. Voraussetzung für die Entwicklung der Pauschalangebote war eine stärkere Kooperation mit den Beherbergungsbetrieben, dadurch konnte die Zahl der fahrradfreundlichen Übernachtungsbetriebe gesteigert werden.

Ergänzend zur Verbesserung der Infrastruktur und des Services wurden auch die Kommunikations- bzw. Marketinginstrumente weiterentwickelt. Hervorzuheben sind das Radportal www.sh-fahrradland.de, das einen guten Überblick über das radtouristische Angebot aller Regionen und über alle Radfernwege im Land bietet. Ergänzt wird dieses Portal durch den Radroutenplaner www.sh-radroutenplaner.de, der die Planung von individuellen Radrouten erleichtert sowie den regionalen Freizeitportalen (weitere Informationen siehe Frage IV.6).

2. Welchen Anteil hat der Fahrradtourismus am Tourismus in Schleswig-Holstein?

Daten zum Radtourismus werden mit verschiedenen Erhebungen erfasst. Die Erhebungen unterscheiden sich durch ihre methodischen Ansätze und Grundgesamtheiten, aber auch durch unterschiedliche Fragestellungen. Zusammen unterstreichen die Erhebungen sehr gut den hohen Stellenwert des Radtourismus für Schleswig-Holstein.

Die GBSH liefert Daten zur Entwicklung der Reiseart „Radurlaub“, zum Reiseentscheidungsgrund „Radfahrmöglichkeiten“ und zur Aktivität „Radfahren“ während des Urlaubs.

Die GBSH ist eine schriftliche Befragung, die sich an Übernachtungsgäste im Alter von über 13 Jahren in gewerblichen und privat vermieteten Unterkünften richtet. Die Stichprobenziehung erfolgt auf Basis der Gäste des aktuellen Beherbergungsangebots, für die die Ergebnisse repräsentativ sind. Die GBSH wird alle zwei Jahre durchgeführt, vgl. NIT, 2014.

Im Jahr 2013 haben 14 % der Gäste einen Radurlaub in Schleswig-Holstein verbracht (2011: 11 %; 2009: 10 %). Der Radurlaub ist damit die dritt wichtigste Reiseart nach Erholungs- und Natururlaub. Der Radurlaub ist eines der zentralen Themen des Schleswig-Holstein-Tourismus.

Für gut ein Viertel aller Gäste (2013: 26 % 2011: 21 %; 2009: 24 %) stellen die Radfahrmöglichkeiten einen wichtigen Reiseentscheidungsgrund dar. Die Radfahrmöglichkeiten gehören bereits seit Jahren zu den Top Ten der Reiseentscheidungsgründe für Schleswig-Holstein. Der hohe Stellenwert der Radfahrmöglichkeiten in Schleswig-Holstein als ergänzender oder hauptsächlicher Reiseentscheidungsgrund steht außer Frage.

Ein Drittel aller Gäste nutzt den Urlaub in Schleswig-Holstein zum Fahrradfahren (2013: 33 %; 2011: 39 %; 2009: 31 %). Das Radfahren gehört damit zu den beliebtesten und am häufigsten ausgeübten Aktivitäten im Schleswig-Holstein-Urlaub. Die Ergebnisse bestätigen die hohe Bedeutung der Aktivitätsmöglichkeit Radfahren im Schleswig-Holstein-Urlaub.

Die Aussagen der regelmäßigen Gästebefragungen werden durch die Ergebnisse des GfK / IMT DestinationMonitor ergänzt. Mit diesem Marktforschungsinstrument wird regelmäßig das komplette Reiseverhalten der deutschsprachigen Wohnbevölkerung ab 50 km in einer feststehenden Panelstichprobe erhoben. Monatlich werden so 20.000 deutschsprachige Privathaushalte, also etwa 45.000 Personen, zu ihrem Mobilitäts- und Reiseverhalten interviewt. Die Gewichtung und Hochrechnung der Daten erfolgt repräsentativ für 74,2 Millionen Personen ab 0 Jahre. Einer der Vorteile des DestinationMonitor ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit den Ergebnissen anderer Bundesländer.

Im Jahr 2012 hatte Schleswig-Holstein an allen Urlaubsreisen der Inländer innerhalb Deutschlands, in denen der Aktivität „Rad fahren“ nachgegangen wird, einen Marktanteil von 16 %. Der Marktanteil entspricht im Ranking der Bundesländer dem dritten Rangplatz (GfK / Institut für Management und Tourismus [IMT], DestinationMonitor Deutschland 2013, Nürnberg/Heide 2013). *Anmerkung: Das Länderranking ist vertraulich und unterliegt dem Datenschutz. Es ist daher nicht bekannt, wer die beiden ersten Plätze belegt.*

3. Welchen Anteil soll der Fahrradtourismus zukünftig erlangen?

Wie bereits unter Frage IV.2 erläutert nimmt Schleswig-Holstein mit einem Marktanteil von 16 % an allen Urlaubsreisen den dritten Platz im Länderranking ein. Schleswig-Holstein hat sich als Radfahrdestination gut positioniert und könnte mit einer Steigerung des Marktanteils um drei Prozentpunkte den Rangplatz 1 erreichen. Dementsprechend ist es das Ziel, diesen Marktanteil kontinuierlich zu erhöhen, um im Länderranking den ersten Platz zu erreichen.

4. Welche Schritte sind geplant, um Schleswig-Holstein, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, zum Fahrradtourismusland Nr. 1 zu machen?

Im Rahmen der Tourismusstrategie 2025 wird derzeit mit externer wissenschaftlicher Begleitung untersucht, wo in Zukunft Schwerpunkte bei der Unterstützung der Tourismusbranche durch die Landesregierung gesetzt werden sollen. Die Landesregierung wird thematische Schwerpunkte setzen, um die Potenziale der Urlaubsdestination Schleswig-Holstein noch besser zu nutzen. Durch gezielte Ansprache der Gäste mit Urlaubsthemen soll die Dynamik in der Branche gesteigert und die Wertschöpfung erhöht werden.

Die Marketingmittel sollen für landesweite Marketingmaßnahmen gebündelt werden. Die Tourismusagentur wird dabei gemeinsam mit den touristischen Marketingorganisationen der Nord- und Ostsee die Gäste ansprechen.

Mit der qualitativen Weiterentwicklung der radtouristischen Angebote soll der Marktanteil Schleswig-Holsteins an allen Urlaubsreisen der Inländer innerhalb Deutschlands, in denen der Aktivität „Rad fahren“ nachgegangen wird, kontinuierlich gesteigert werden. Ziel ist es im Bundesländerranking von Platz drei auf Platz eins zu gelangen.

Ein guter Qualitätsstandard wurde bereits in der Radverkehrswegweisung erreicht. Schleswig-Holstein gehört zu den wenigen Ländern, die über ein landesweit nach einheitlichen Kriterien ausgeschildertes Radverkehrsnetz verfügen. Durch die Orientierung an den bundesweiten Standard wurde sichergestellt, dass Radfahrerinnen und Radfahrer aus ganz Deutschland in Schleswig-Holstein eine Radwegweisung vorfinden, die ihnen bekannt ist. Bei der Konzeption und Umsetzung der Radwegweisung standen die Bedürfnisse und Ansprüche der Nutzerinnen und Nutzer im Vordergrund, die Radwegweisung ist daher gut lesbar und leicht verständlich. Die Radwegweisung hat landesweit einen hohen Standard erreicht, dieser muss durch regelmäßige Wartung und Pflege gesichert werden. Diese Aufgabe liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten als Träger der ausgeschilderten Kreisradnetze. Das Land unterstützte die Kreise bei der Bewältigung dieser Aufgabe; so werden im Rahmen des ZPW-Projekts „Radtourismus in Schleswig-Holstein“ Modelle und Leitlinien für eine wirtschaftliche Pflege entwickelt und die Träger der Kreisradnetze werden bei der Umsetzung einer wirtschaftlichen Wartung beraten.

Für die Positionierung als fahrradfreundliches Urlaubsland ist die Erweiterung der Serviceangebote von größter Bedeutung. Das Land unterstützt deshalb die Weiterentwicklung des Radroutenplaners (<http://www.sh-radroutenplaner.de>) und die Umsetzung weiterer Freizeitportale. Mit diesen attraktiven Serviceleistungen werden die Kommunikation des radtouristischen Angebots und die Verknüpfung mit anderen touristischen Angeboten, hierzu

zählen insbesondere Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe, Sehenswürdigkeiten, kulturellen Einrichtungen und Freizeiteinrichtungen verbessert. Dadurch können die wirtschaftlichen Potenziale des Radtourismus künftig noch besser ausgeschöpft werden. Gleichzeitig erhalten Radtouristinnen und Radtouristen umfassende Informationen, die für die Planung einer gelungenen Radtour erforderlich sind, konzentriert und übersichtlich auf einer Website.

Im Fokus muss zudem die Weiterentwicklung der Serviceangebote vor Ort stehen, weil sie das Bild der Gäste vom fahrradfreundlichen Urlaubsland Schleswig-Holstein entscheidend prägen. Zur Verbesserung der Servicequalität von Dienstleistern fördert das Land die Initiative "ServiceQualität Deutschland in Schleswig-Holstein". Mit Fortbildungen werden Leistungsanbieter für die neuen Kundenansprüche sensibilisiert. Ihnen wird ein Instrumentarium an die Hand geben, das ihnen hilft, den gewachsenen Qualitätsansprüchen gerecht zu werden. Kontinuierlich und nachhaltig kann so die Servicequalität verbessert werden.

Entlang von touristischen Radrouten erwarten Gäste mittlerweile gut funktionierende Serviceketten. Sie basieren auf regionsübergreifenden Kooperationen zwischen Touristischen Organisationen und Leistungsträgern (z. B. Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben, Freizeiteinrichtungen, Museen). Diese gilt es durch effektive Kommunikationsstrukturen dauerhaft zu sichern und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Kommunikation und Informationsaustausch muss auch auf Landesebene intensiviert werden. Mit der landesweiten touristischen Rad-AG wurde ein Gremium installiert, in dem sich die Vertreter der Regionen austauschen können und über die Entwicklungen auf Landesebene informiert werden. Der Informations-, Ideen- und Erfahrungsaustausch zwischen den Regionen soll zukünftig stärker unterstützt werden. Lernen von Best-Practice-Beispielen soll dazu beitragen, die Kooperationen zwischen den Regionen zu stärken, die Servicequalität zu erhöhen und nicht zuletzt Kosten zu sparen.

5. Welche Zusammenarbeit gibt es bei der touristisch betrachteten Zusammenarbeit im Bereich des Radverkehrs zwischen dem Land Schleswig-Holstein und
 - a. Vereinen und Verbänden (bitte einzeln aufschlüsseln),

Das MWAVT arbeitet vorhabenbezogen mit verschiedenen Verbänden und Vereinen zusammen. Die Unterstützung durch die Verbände und Vereine ist wichtig für das Gelingen der Vorhaben und Projekte. Daneben ist der Erfahrungsaustausch mit Verbänden und Vereinen im Rahmen des Fahrradforums

wichtig, denn die stärkere Berücksichtigung von Nutzerinteressen verbessert die Qualität der touristischen Radangebote.

Fahrradforum - Das MWAVT ist Geschäftsstelle des Fahrradforums Schleswig-Holstein und koordiniert den Erfahrungsaustausch mit den dort vertretenen Verbänden und Vereinen. Mitglieder des Fahrradforums Schleswig-Holstein sind u. a. die kommunalen Landesverbände, der ADFC Schleswig-Holstein e. V., der VCD Landesverband Schleswig-Holstein e. V., BUND Schleswig-Holstein, ADAC Schleswig-Holstein, Landesseniorenrat, Landesfrauenrat Schleswig-Holstein. Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus den fachlich betroffenen Ministerien und Mitgliedern der Vereine und Verbände des Fahrradforums, erarbeitet derzeit ein 10-Punkte-Programm zur weiteren Förderung des Radverkehrs. Ein Handlungsfeld des Programms ist die qualitative Weiterentwicklung des Radtourismus.

ZPW-Projekt „Radtourismus in Schleswig-Holstein 2013-2015“ – das MWAVT fördert das Projekt und unterstützt den Projektträger Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e. V. und die TASH bei der Umsetzung verschiedener Projektbausteine.

Workshop Ostseeküsten-Radweg am 18. März 2014 – Der Workshop wird vom MWAVT in Zusammenarbeit mit der TASH und dem Ostsee-Holstein-Tourismus e. V. veranstaltet.

Radverkehrszählung 2014 am Radfernweg NOK-Route – die vom MWAVT organisierte Radverkehrszählung wird in Kooperation mit der Touristischen Arbeitsgemeinschaft NOK umgesetzt.

Für die Radverkehrszählungen am Ostseeküsten-Radweg (2013) und am Ochsenweg (2012) lieferten Mitglieder von ADFC-Ortsgruppen hilfreiche Hinweise auf geeignete Standorte.

Fachtagungen Radverkehr – Zusätzlich zur finanziellen Förderung unterstützt das MWAVT gemeinsam mit dem Fahrradforum die TASH und den Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e. V. bei der Vorbereitung und Durchführung der jährlichen Fachtagung Radverkehr.

Handbuch Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein – Das MWAVT hat hierzu die kommunalen Landesverbände, den Tourismusverband Schleswig-Holstein, die Arbeitsgemeinschaft der Hamburg Randkreise und die Vereine und Verbände des Fahrradforums Schleswig-Holstein als Träger öffentlicher Belange beteiligt. Der ADFC Schleswig-Holstein hat an der Erstellung des Handbuchs mitgewirkt und das MWAVT bei dem Ziel unterstützt, landesweite Vorgaben für eine nutzergerechte Radverkehrswegweisung zu formulieren.

Darüber hinaus hat das MWAVT in mehreren ZPW-Projekten zur Umsetzung von Modernisierungsmaßnahmen an Radfernwegen oder zur Beschilderung von Kreisradnetzen mit verschiedenen Vereinen und Verbänden zusammengearbeitet; u. a. Mönchsweg e. V., Holstein Tourismus e. V., Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e. V., Dithmarschen Tourismus e. V., Tourismus Mittelholstein e. V., Touristikverein Kappeln.

b. Kommunen,

Die Zusammenarbeit mit den Kommunen ist besonders wichtig für die Optimierung und Modernisierung der radtouristischen Infrastruktur an den Radfernwegen. Ohne die Kofinanzierung durch die Kommunen können Infrastrukturmaßnahmen wie die Anlage von neuen Rastplätzen, die Optimierung von vorhandenen Rastplätzen mit Schutzhütten und geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Gepäck, die Installation von Infotafeln entlang des Radfernweges oder das Aufstellen von abschließbaren Fahrradboxen nicht umgesetzt werden. Die Beteiligung an den überregionalen Radfernwegs-Projekten ist keineswegs selbstverständlich, das MWAVT hat deshalb die Umsetzung dieser Projekte mit der Teilnahme an Projektveranstaltungen, Vorträgen oder Besichtigungen von umgesetzten Maßnahmen aktiv unterstützt.

Neben den kreisfreien Städten haben sich zahlreiche Kommunen und Ämter an den ZPW-Projekten beteiligt, z.B. Rendsburg, Schleswig, Wedel, Kellinghusen, Bad Malente, Bad Bramstedt, Heiligenhafen, Kappeln, Glücksburg, Bad Segeberg, Lägerdorf, Langeln, Glückstadt, Norderstedt, Stadt Fehmarn, Oldenburg i. H., Neustadt i. H., Hasselberg, Kronsgaard, Brodersby, Oeversee, Sieverstedt, Langballigau, Westerholz, Steinfeld, Norderstapel, Meggerdorf, Schwedeneck, Grömitz, Trappenkamp, Stocksee, Bösdorf, Wittenbergen, Breitenberg, Aaufer, Cismar, Nütschau, Amt Kropp-Stapelholm.

Die Radverkehrszählungen an den Radfernwegen Ochsenweg und Ostseeküsten-Radweg wurde in Zusammenarbeit mit den Kommunen, z.B. Wedel, Neumünster, Rendsburg, Lübeck, Kappeln, Stein, Brunsbüttel umgesetzt.

Im Rahmen des ZPW-Projekts zur Optimierung des Mönchswegs ist es gelungen, den Verein Mönchsweg zu gründen, der die Trägerschaft für diesen Radfernweg übernommen hat. Neben den Kreisen sind auch Kommunen entlang des Radfernwegs Mönchsweg Mitglied des Vereins geworden, z.B. Trappenkamp, Stocksee, Bösdorf, Wittenbergen, Breitenberg, Aaufer.

c. weiteren Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Wichtige Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für die Weiterentwicklung des Radtourismus sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Tourismusorganisationen auf Landes-, Regions- und Ortsebene: TASH, Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus, Nordsee-Tourismus-Service, Ostsee-Holstein-Tourismus, Herzogtum Lauenburg Marketing und Service, Holstein Tourismus, Mittelholstein Tourismus, LTO Wagrien GmbH, LTO Ostseeferienland, Tourismuszentrale Holsteinische Schweiz, Ostseefjord Schlei, Lübeck und Travemünde Marketing GmbH, Tourismusservice Fehmarn, Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland, Tourismusverband Probstei, Fremdenverkehrsverein Stein e.V., Eckernförde Touristik und Marketing, Tourismusservice Ostseebad Schönberg, Kurbetrieb Dahme u.a.

Für die Weiterentwicklung der radtouristischen Infrastruktur und insbesondere für die Radverkehrswegweisung sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kreise bzw. der Wirtschaftsförderungsgesellschaften der Kreise die wichtigsten Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für das Tourismusreferat: Wirtschaftsförderung- und Regionalentwicklungsgesellschaft Flensburg/Schleswig mbH (WiReg), Entwicklungsgesellschaft Ostholstein GmbH (egoh), Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH, Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH, Kreis Plön, Kreis Segeberg und Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Segeberg.

Die Wasser- und Schifffahrtsämter in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel unterstützen die Radverkehrszählung am Radfernweg NOK-Route.

6. Wie soll Schleswig-Holstein als Radfahrregion beworben werden?

Die Vermarktung Schleswig-Holsteins findet sowohl durch die TASH als auch durch die regionalen und lokalen Tourismusorganisationen (LTO) statt, die ihr radtouristisches Angebot intensiv vermarkten, indem sie z.B. Radbroschüren und Flyer zur Vermarktung der regionalen Radrouten und Radpauschalangebote herausgeben. Auch auf den Homepages der regionalen Tourismusorganisationen werden Radrouten und Pauschalangebote vermarktet. Zudem betreiben zehn LTOen Freizeitportale um ihre radtouristischen Angebote zu vermarkten.

Mit der Broschüre „Schleswig-Holstein per Rad entdecken“ der Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland und der Übersichtskarte „Rad fahren“ der TASH stehen zwei informative landesweite Printprodukte zur Verfügung. Die Übersichtskarte „Rad fahren“ wird noch in diesem Jahr im Design der neuen Dachmarke neu aufgelegt werden, das MWAVT fördert die entstehenden Kos-

ten zu 50 % mit EFRE-Mitteln. Ergänzend zu den landesweiten Printprodukten werden auf regionaler und lokaler Ebene zahlreiche qualitativ hochwertige radbezogene Printprodukte angeboten.

Schleswig-Holstein vermarktet sich zudem in der bundesweiten Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“, dies sollte unbedingt auch zukünftig sichergestellt werden, denn bundesweit hat diese Broschüre einen sehr hohen Stellenwert, vor allem aber überzeugt die hohe Auflage und der zielgerichtete Vertrieb an sehr radaffine Zielgruppen.

In den letzten Jahren wurde das Online-Marketing stark weiterentwickelt. In den Webauftritt der TASH wurde das Radportal, dessen Entwicklung das MWAVT mit Landesmitteln gefördert hat, implementiert. Das Radportal hat sich in den vergangenen Jahren zu einem wichtigen Bestandteil des Webauftritts der Tourismus-Agentur entwickelt. Es ist nach der Startseite wieder die am häufigsten besuchte Website der Tourismus-Agentur. Die Regionen nutzen das stark frequentierte Radportal für die Vermarktung ihrer Radfernwege, regionalen Radrouten und Radpauschalangebote. Alle Radfernwege in Schleswig-Holstein und nahezu 100 regionale Radrouten werden über das Radportal www.sh-fahrradland.de kommuniziert. Das Radportal bietet einen sehr guten Überblick über das radtouristische Angebot Schleswig-Holsteins.

Ein relativ neuer Service ist der Radroutenplaner www.sh-radroutenplaner.de. Über dieses Internetportal können Gäste und natürlich auch Einheimische individuelle Radtouren einfach und bequem zu Hause am Computer planen. Der Radroutenplaner bietet die Möglichkeit, sich eine Radroute von der eigenen Haustür zum gewünschten Ziel und wieder zurück anzeigen zu lassen. Entlang der individuell ausgewählten Strecke bietet der Radroutenplaner Tipps zum Einkehren, zum Übernachten, zu Sehenswürdigkeiten und Freizeitangeboten an. Selbstverständlich werden auch alle Bahnhöfe in Schleswig-Holstein sowie Fahrradverleihstationen und Fahrradreparaturwerkstätten angezeigt. Der Radroutenplaner liefert alle Informationen, die für eine gelungene Radtour notwendig sind. Bei der Entwicklung des Radroutenplaners wurde besonderen Wert auf eine einfache Handhabung gelegt und auf Funktionalitäten, die für Nutzerinnen und Nutzer sinnvoll sind. Für die individuell geplante Radroute kann ein Roadbook ausgedruckt werden, außerdem ist ein GPS-Datenexport in allen gängigen Formaten (GPX, KML, OVL) möglich und per E-Mail oder Twitter kann die geplante Radroute mit Freunden oder Bekannten geteilt werden.

Ergänzend zum Radroutenplaner wurden Freizeitportale entwickelt, die über die schönsten Radrouten der jeweiligen Region informieren und ebenfalls Tipps zum Einkehren, zum Übernachten, zu den Sehenswürdigkeiten und Freizeitangeboten anzeigen. Zudem bieten die Freizeitportale eine innovative

Rundroutenfunktion an, bei der einfach nur der Startpunkt und die Zeitdauer einer Radtour eingegeben werden, das System generiert aus diesen Angaben automatisch eine attraktive Rundroute. Interessant ist die Rundroutenfunktion für ortsunkundige Gäste, die die nähere Umgebung ihres Urlaubsorts mit dem Fahrrad erkunden wollen. Für die innovative Rundroutenfunktion wurde die TASH im bundesweiten Wettbewerb „Der Deutsche Fahrradpreis“ mit dem zweiten Platz in der Kategorie „Freizeit/Tourismus“ ausgezeichnet.

Die bundesweite Anerkennung für die Freizeitportale zeigt, dass Schleswig-Holstein qualitativ hochwertige Angebote besitzt und sich im Onlinebereich gut aufgestellt hat.

Die Bestandsaufnahme zeigt: Schleswig-Holstein hat sein radtouristisches Marketing deutlich verbessert.

Zukünftig sollten die Kooperationen zwischen Landes-, Regions- und LTO-Ebene sowie die Zusammenarbeit mit den Leistungsträgern noch stärker in den Fokus rücken. Nur durch Kooperationen lassen sich Maßnahmen wie das Radportal oder der Radroutenplaner umsetzen und finanzieren. Nur durch verstärkte Kooperationen mit den Betrieben des Gastronomie- und Beherbergungsgewerbes lassen sich die wirtschaftlichen Potenziale des Radtourismus künftig noch besser ausschöpfen. Ziel führend ist zudem die Bündelung von Marketingmittel zur Durchführung gemeinsamer Marketingmaßnahmen. Nur mit schlagkräftigen Marketingmaßnahmen wird sich Schleswig-Holstein mit seinen Regionen im bundesweiten Wettbewerb der Raddestinationen behaupten und noch besser vom Wachstumsmarkt Radtourismus profitieren können. Die gemeinsamen Marketingmaßnahmen sollten bei der Radkoordinierungsstelle der Tourismus-Agentur gebündelt werden.

Zusätzlich sollten die Marketingkooperationen mit den Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben sowie den Freizeit- und Kultureinrichtungen deutlich verstärkt werden, um die radtouristische Wertschöpfung zu erhöhen und um das touristische Angebot für die Gäste zu verbessern, beispielhaft sind die Kooperationen zu den E-Bike-Ladestationen (siehe Frage II.7).

Die Ausgestaltung der konkreten Marketingmaßnahmen erfolgt durch die Tourismusorganisationen, denn diese verfügen über entsprechend qualifiziertes Personal, das auf Basis von Marktforschung und Markttrends mit den gebündelten Marketingmittel hochwertige Marketingmaßnahmen entwickeln wird.

7. Plant die Landesregierung das Informationsangebot des Landes für Fahrradtourismus zu erweitern?

Schleswig-Holstein verfügt über ein gutes Informationsangebot (siehe Frage IV.6). Der Fokus wird zukünftig auf die qualitative Weiterentwicklung der vorhandenen Informationsangebote liegen. Im Online-Bereich muss die Attraktivität und Aktualität der radtouristischen Websites sichergestellt werden, dies ist Aufgabe der Tourismusorganisationen auf Landes-, Regions- und Ortsebene. Ein Fokus ist auch auf die Pflege des Radroutenplaners zu legen, die Tourismus-Agentur wird in Kürze mit der Aktualisierung des digitalen Radverkehrsnetzes beginnen.

Für die Vermarktung des Radtourismus wird derzeit nur das Web 1.0 genutzt. Dies ist sinnvoll, da die radaffinen Zielgruppen das Web 2.0 noch nicht so stark nutzen. Dies kann sich aber relativ schnell ändern, daher müssen die Markttrends beobachtet werden und ggf. Konzepte für die Nutzung des Web 2.0 entwickelt werden.

8. Plant die Landesregierung, die Radwege für Fahrradtouristen auszuweiten?

Schleswig-Holstein verfügt über 13 Radfernwege und mehr als 300 regionale Radrouten. Flächendeckend ist ein gutes und ausgesprochen vielfältiges Angebot an touristischen Radrouten vorhanden (siehe Frage IV.1). Im Einzelfall könnte noch eine quantitative Erweiterung des radtouristischen Angebots sinnvoll sein. An einigen Radfernwegen wäre eine Optimierung der Streckenführung sinnvoll. Zukünftig muss die Wartung und Pflege der Radverkehrswegweisung und die qualitative Weiterentwicklung der radtouristischen Angebote im Vordergrund stehen.

Schleswig-Holstein verfügt über ein Netz von 15.500 km zum Radfahren geeigneter Wege. Vor diesem Hintergrund war der Neubau von touristischen Radwegen von einer Förderung mit EFRE-, ELER oder GRW-Mitteln angenommen. Dies gilt auch für die neue Förderperiode ab dem Jahr 2014.

Für touristische Radrouten wird ausschließlich das vorhandene Wegenetz genutzt. In ländlichen Gebieten steht auch das dichte Netz an Wirtschaftswegen zur Verfügung. Die Modernisierung/der Ausbau der ländlichen Wege ist in Schleswig-Holstein auf eine multifunktionale Nutzung der so genannten Kernwege ausgerichtet. Das Konzept hierzu ist unter dem Link www.alr-sh.de (Infothek – Projekt „Wege mit Aussichten“) veröffentlicht. Hierüber wurde z. B. ein Radwege-Projekt auf Fehmarn mit Vorbildfunktion gefördert, bei dem von 2011 bis Ende 2013 insgesamt 25 km neue Rad- und Wanderwege (wassergebunden, d.h. nicht asphaltiert oder betonierte) gebaut und mit Ruhebänken ausgestattet wurden.

9. Soll die Beschilderung von Radwegen um touristische Hinweise erweitert werden?

Die Radverkehrswegweisung ist grundsätzlich eine wegweisende Beschilderung, deren Ziel ist es, ortsunkundigen Gästen die notwendige Orientierung auf ihrer Radtour zu geben. Analog zur StVO-Wegweisung ist auch bei der Radverkehrswegweisung die Ausschilderung von Ortschaften vorrangig.

Die Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein ist keine amtliche sondern eine touristische Beschilderung, deshalb wurde mit dem Erlass zur Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein die Möglichkeit eröffnet, touristische und lokale Einzelziele wie Bahnhöfe, Fähren, Frei- und Hallenbäder, Strände, Badestellen, Tourist-Informationen, Jugendherbergen, Schlösser, Güter, historische Gebäude, Denkmale, Museen, Stadien, Sportplätze oder Freizeiteinrichtungen in die Beschilderung aufzunehmen.

Im Kreis Nordfriesland ist darüber hinaus eine zweisprachige deutsch-friesische Bezeichnung von Orten, touristischen Einzelzielen mit friesischem Bezug und topografischen Besonderheiten im Rahmen der im Erlass zur Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein vom 01. Oktober 2011 getroffenen Regelungen möglich. Das Land Schleswig-Holstein wirkt darauf hin, dass die Beschilderung im Kreis Nordfriesland entsprechend ausgeführt wird.

Die Möglichkeiten für die Integration von touristischen und lokalen Einzelzielen wurde bereits bei den Beschilderungen der Kreisradnetze in Nordfriesland, Dithmarschen, Pinneberg, Schleswig-Flensburg, Rendsburg-Eckernförde, Neumünster, Lübeck, genutzt und soll auch bei der Optimierung des Kreisradnetzes in Ostholstein genutzt werden. In den anderen Kreisen sollten die neuen Möglichkeiten sukzessive eingeführt werden, z. B. wenn Schilder abgängig sind und ersetzt werden müssen.

In ländlichen Regionen ist grundsätzlich auch in der kommenden Förderperiode ab 2015 eine Förderung der Beschilderung über den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und deren Ergänzung um touristische Hinweise über die AktivRegionen möglich. Welche Projekte ab 2015 umgesetzt werden, entscheidet die jeweilige Lokale Aktionsgruppe (LAG) der AktivRegion auf Grundlage ihrer integrierten Entwicklungsstrategie (IES).

Darüber hinaus ist in der nächsten ELER-Förderperiode grundsätzlich eine Förderung von investiven Vorhaben für einen naturbezogenen Tourismus möglich.

10. Plant die Landesregierung Radwege mit touristisch interessanten Angeboten, z.B. Sehenswürdigkeiten, Hotels etc. zu verbinden?

Das Ziel bei der Konzeption von touristischen Radrouten ist immer, ein stimmiges Gesamtpaket zu entwickeln, mit dem die Bedürfnisse der Gäste aufgegriffen werden. Deshalb werden selbstverständlich Anreise, Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten sowie Sehenswürdigkeiten, Kultur- und Freizeiteinrichtungen bei der Streckenplanung mit berücksichtigt.

Aus diesen Gründen werden insbesondere die aufkommensstarken Bahnhöfe an die Radrouten angebunden. Liegen Bahnhöfe abseits einer Radroute, können bei Bedarf Zubringer zu den touristischen Radrouten ausgeschildert werden. Darüber hinaus kann es bei regionalen Radrouten sinnvoll sein, auch Parkplätze an die Radroute anzubinden. Mit dem Erlass zur Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein wird empfohlen, diese Möglichkeiten bei entsprechendem Bedarf zu nutzen.

Entlang einer Radroute müssen ausreichende Einkehrmöglichkeiten vorhanden sein. Dies wird von den Radtouristinnen und Radtouristen erwartet, denn Rad fahren macht hungrig und durstig. Erfolgreiche Marketingkampagnen wie „Rad fahren mit Sahnehäubchen“ vom Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e. V. oder „Torten und Sport“ von der Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH zeigen, dass Bauernhof-Cafés und Landgasthöfe ausgesprochen beliebte Ziele bei Radtouristinnen und Radtouristen sind. Die TASH empfiehlt deshalb mit den „Qualitätskriterien für Rad(fern)wege“ bei der Konzeption von Radrouten unbedingt darauf zu achten, dass rund alle fünf Kilometer ein Gastronomiebetrieb vorhanden ist.

Auch Sehenswürdigkeiten sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen müssen bei der Konzeption einer Radroute berücksichtigt werden. Vor allem bedeutende Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen sollen in den Streckenverlauf eingearbeitet werden, denn sie erhöhen die Attraktivität einer Radroute.

Die wirtschaftlichen Potenziale des Radtourismus können nur ausgeschöpft werden, wenn gewerbliche Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe sowie Sehenswürdigkeiten, Kultur- und Freizeiteinrichtungen in den Streckenverlauf von Radrouten eingebunden werden.

Eine Förderung von Vorhaben zur Verknüpfung von Radwegen mit touristisch interessanten Angeboten ist grundsätzlich über die LAG AktivRegionen möglich.

An Radfernwegen sind zu dem die Übernachtungsmöglichkeiten zu berücksichtigen. Wie die Verknüpfung eines Radfernwegs mit nahegelegenen Beherbergungsbetrieben gut gelingt, zeigt die neue Website für den Radfernweg

Mönchsweg. Mit einem Angebot von 64 fahrradfreundlichen Beherbergungsbetrieben aus allen Kategorien (Ferienwohnungen, Pensionen, Hotels, Campingplätze, Jugendherbergen usw.) wird den Radtouristinnen und Radtouristen eine gute Auswahl angeboten und die Planung des Radurlaubs leicht gemacht. Gleichzeitig erhalten die Beherbergungsbetriebe eine gute Möglichkeit, sich zielgerichtet zu vermarkten, um noch besser vom Radtourismus zu profitieren.

Die bessere Verknüpfung der touristischen Radrouten mit anderen touristischen Angeboten stand auch bei der Konzeption des Radroutenplaners im Fokus. So erhalten Radfahrerinnen und Radfahrer auch bei individuell geplanten Radrouten gute Informationen zu interessanten touristischen Angeboten und den touristischen Leistungsträgern wird gleichzeitig eine zusätzliche und sehr attraktive Vermarktungsplattform geboten. Nur durch die gute Verknüpfung der radtouristischen Infrastrukturangebote mit anderen touristischen Angeboten und einer ansprechenden serviceorientierten Vermarktung wird es gelingen, die Potenziale des Radtourismus vollständig auszuschöpfen.