

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

Vorsitzenden des
Wirtschaftsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Dr. Andreas Tietze, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/4528

07. September 2020

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

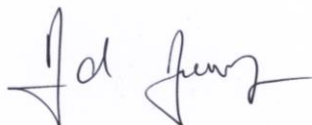
mit Schreiben vom 11. Februar 2020 habe ich Ihnen den Abschlussbericht des zertifizierten Qualitätsmanagementverfahrens BYPAD (Bicycle Police Audit) übersandt und angekündigt, dass daraus die Radstrategie 2030 für das Land Schleswig-Holstein entwickelt wird.

Wiederum begleitet von den Büros PGV-Alrutz aus Hannover und urbanus aus Lübeck hat mein Haus auch unter Konsultation sowohl der bisherigen BYPAD-Gruppe, der anderen betroffenen Ressorts als auch der Verkehrsexperten der Fraktionen des Schleswig-Holsteinischen Landtags inzwischen die **Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 „Ab aufs Rad im echten Norden“** erarbeitet.

Die Strategie wurde vom Landeskabinett am 25. August 2020 zur Kenntnis genommen und ich wurde beauftragt, die Strategie umzusetzen.

Anliegend übersende ich Ihnen zur Information die Radstrategie Schleswig-Holstein 2030. Ich weise darauf hin, dass die Strategie für die allgemeine Veröffentlichung noch im Corporate Design der Landesdachmarke gestaltet wird, gleichwohl wollte ich sie Ihnen bereits jetzt zukommen lassen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Bernd Buchholz

Anlage: Radstrategie Schleswig-Holstein 2030

“Ab aufs Rad im echten Norden”

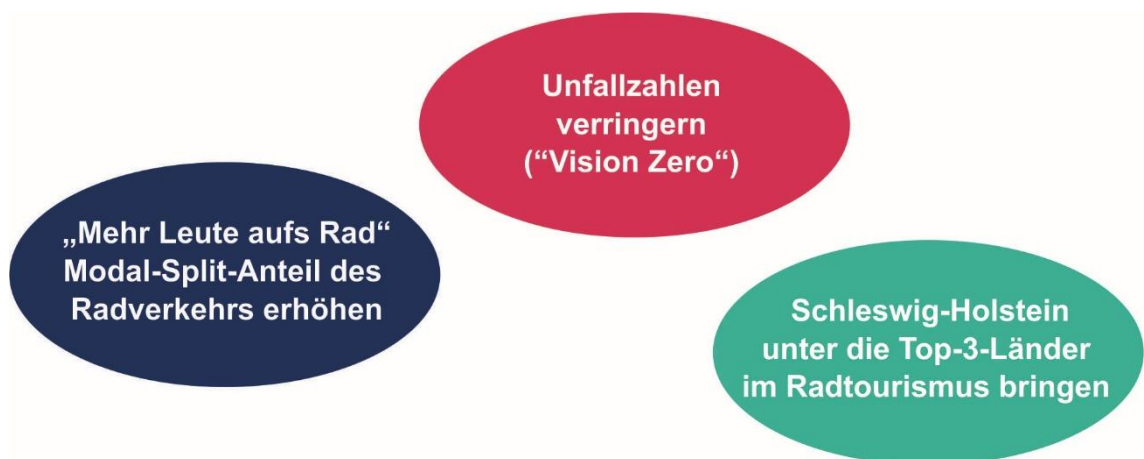
Radstrategie Schleswig-Holstein 2030

Hinweis:

Als Strategie der Landesregierung wird die Veröffentlichung der Strategie im Corporate Design der Landesdachmarke erfolgen.
Dieser Gestaltungsprozess ist aktuell noch nicht abgeschlossen.

„Ab aufs Rad im Echten Norden“

Radstrategie Schleswig-Holstein 2030



„Ab aufs Rad im Echten Norden“

Radstrategie Schleswig-Holstein 2030

Auftraggeber: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

urbanus GbR
An der Untertrave 81-83
D – 23552 Lübeck
Telefon 0451 7062666
Telefax: 0451 7062667
E-Mail [info@urbanus-luebeck](mailto:info@urbanus-luebeck.de)
www.urbanus-luebeck.de

Bearbeitung: Heike Prahlow (PGV-Alrutz)
Elke Willhaus (PGV-Alrutz)
Stefan Luft (urbanus)

MWVATT

Hannover / Lübeck, im Mai 2020
Kiel, im Juli 2020 Kiel

Inhalt

Vorwort3
1 Einleitung5
2 Ausgangslage7
3 Ziele der Radstrategie12
3.1 Oberziele12
3.2 Teilziele Modal Split13
3.3 Teilziele Vision Zero14
3.4 Teilziele Radtourismus16
4 Aktionsplan18
5 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Umsetzung der Radstrategie23
5.1 Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption25
5.2 Handlungsfeld 2: Infrastruktur30
5.3 Handlungsfeld 3: Radtourismus34
5.4 Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten38
5.5 Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit42
5.6 Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation48
5.7 Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung	53
6 Umsetzung der Radstrategie57
Abkürzungsverzeichnis61

Vorwort

Für die Veröffentlichung wird hier ein Vorwort eingefügt.

1 Einleitung

Die Förderung des Radfahrens ist ein wichtiges Anliegen und vorrangiges Ziel der schleswig-holsteinischen Landesregierung. Aktive Radverkehrspolitik trägt zur Unterstützung gesellschaftlicher Querschnittsaufgaben, z. B. in den Bereichen Mobilitäts- und Daseinsvorsorge, Gesundheitsförderung und Klimaschutz, bei. In der aktuellen Klimaschutzdebatte spielt der Radverkehr eine besondere Rolle und erfährt eine neu gewonnene Aufmerksamkeit auf allen politischen Ebenen sowie quer durch die Gesellschaft. Vor diesem Hintergrund hat sich das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) entschieden, eine Radstrategie für das Land Schleswig-Holstein in einem breiten Beteiligungsverfahren zu erarbeiten. Dafür wurde ein auf kommunaler Ebene bereits etabliertes BYPAD-Verfahren (**B**icycle **P**olicy **A**udit) gewählt¹.

Die Radstrategie zeigt die Grundsätze und Strukturen auf, die erforderlich sind, um die Radnutzung mit all ihren Facetten, sei es als Alltags- und Freizeitverkehr oder touristischer Radverkehr, signifikant auszubauen und die Verkehrssicherheit im Radverkehr zu erhöhen.

Durch das vorangestellte BYPAD basiert die Radstrategie auf einem intensiven Dialog der maßgeblichen Akteure zum Radverkehr im Land. Dabei wurde zunächst der Status quo zum Radverkehr in Schleswig-Holstein analysiert. Dies erfolgte auf Basis zuvor definierter sieben Handlungsfelder, die die wesentlichen Aspekte des Radverkehrs abdecken. Darauf aufbauend wurden Handlungsbedarfe abgeleitet und Vorschläge für konkrete Maßnahmen für die zukünftige Förderung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein entwickelt.

Basierend auf dem vorangestellten intensiven Austausch im Rahmen des BYPAD wurden die Defizite im Land erkannt und daraus entsprechende Zielsetzungen für die Radstrategie formuliert. Die Ziele und Maßnahmenvorschläge wurden durch Fachgespräche mit den zuständigen Ministerien erörtert und teilweise neu bewertet. Dabei wurden die Maßnahmen, die für die Zielerreichung eine hohe Relevanz haben und zeitnah in die Umsetzung gehen können, als Schlüsselmaßnahmen definiert und im Aktionsplan den weiteren Maßnahmen vorangestellt. Der Aktionsplan stellt damit die Grundstruktur für die zukünftige Förderung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein dar.

Zugeordnet zu den sieben Handlungsfeldern werden anschließend weitere Maßnahmen sowie bereits bestehende Aktivitäten, die es zu sichern und weiterzuentwickeln gilt, benannt.

¹ Am BYPAD-Audit im Land Schleswig-Holstein waren folgende Institutionen beteiligt: ADFC, Binnenland Tourismus, BUND, Gemeindetag, Landesverkehrswacht, Landkreistag, LBV.SH, MELUND, MILI, MBWK, MWVATT, Politik (Verkehrspolitische Sprecher/Vertreter*innen der Landtagsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU, FDP, SPD, SSW), RAD.SH, TA.SH, TVSH, VCD

Zur Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen und zur Erreichung der definierten Ziele sind ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen erforderlich. Diese bereitzustellen und auch das vorhandene Know-how zu nutzen, bedarf es transparenter Prozesse sowie eines Paradigmenwechsels auf allen Ebenen der Politik und Verwaltung. Neben der zügigen Zielerreichung ist dabei auch die langfristige Etablierung einer nachhaltigen Radverkehrsförderung im Land ein zentrales Anliegen.

Im Aufbau der Radstrategie werden, ausgehend von der derzeitigen Situation (Kapitel 2), die Ziele zur Radverkehrsförderung näher erläutert und für eine spätere Evaluation klar definiert (Kapitel 3). Der Aktionsplan umfasst die Schlüsselmaßnahmen sowie deren Zuordnung zu den drei Oberzielen (Kapitel 4). In Kapitel 0 werden alle Maßnahmen näher erläutert sowie mit den Hauptakteuren, dem Zeithorizont und einem groben Finanzbedarf hinterlegt. Mit einem kurzen Ausblick zur Umsetzung schließt die Radstrategie (Kapitel 6) und gibt gleichzeitig den Weg zur aktiven Umsetzung frei.

Die erfolgreiche Umsetzung der Radstrategie setzt ein gutes Zusammenspiel und Engagement der zahlreichen Akteure voraus. Wie schon im BYPAD-Prozess erfolgte die Erarbeitung der Radstrategie in Zusammenarbeit des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus mit den beiden Gutachterbüros PGV-Alrutz und urbanus. Weitere Ministerien waren durch die Fachgespräche in die Abstimmung und Konkretisierung der Maßnahmen einbezogen. Übergeordnet gab es außerdem eine Abstimmung mit den Verbänden und der RAD.SH. Die daraus abgeleiteten Ergebnisse wurden der Politik sowie den Beteiligten des BYPAD-Prozesses vorgestellt. Damit wurden alle maßgeblichen Akteure des Radverkehrs in Schleswig-Holstein in die Erstellung der Radstrategie eingebunden. Dieser konstruktive Beteiligungsprozess sollte bei der Umsetzung der Strategie fortgesetzt werden.

2 Ausgangslage

Schleswig-Holstein gilt traditionell als Radtourismusland. Beeinflusst durch ein ausgedehntes Netz an Radwegen, Radfernwegen und zahlreichen radtouristischen Verbindungen ist das Fahrrad in weiten Landesteilen aber auch zu einem selbstverständlichen und wichtigen Alltagsverkehrsmittel geworden. Im Zusammenhang mit den Aktivitäten zum Klimaschutz hat die Bedeutung des Radverkehrs in vielen Kommunen deutlich zugenommen.

Gerade in den letzten Jahren gab es in Schleswig-Holstein viele positive Aktivitäten und Entwicklungen im Radverkehrssystem. Angesichts der Anforderungen und der noch bestehenden Defizite verbleiben weiterhin deutliche Handlungsbedarfe, aber auch große Chancen für ein zukunftsorientiertes Radverkehrssystem als Beitrag zum Klimaschutz, für eine nachhaltige Mobilität und die Gesundheitsförderung.

Stellenwert des Radverkehrs und der Radverkehrsförderung

Nachdem der Radverkehr in Schleswig-Holstein lange Zeit ein Schattendasein in der Verkehrsentwicklungsplanung fristete, begann seit Ende der 1990er-Jahre ein deutlicher Aufschwung, der zunächst vorrangig von den größeren Städten getragen wurde. Insbesondere die Landeshauptstadt Kiel und die Stadt Norderstedt nehmen auch im bundesweiten Ranking von Befragungen immer wieder vordere Positionen ein. Die Landeshauptstadt Kiel hat zudem ihr Radverkehrsaufkommen über die Jahre kontinuierlich gesteigert. Verschiedene Vorbildprojekte aus Kiel haben auch Aufmerksamkeit über die Stadt- und Landesgrenzen hinaus erzeugt, wie beispielsweise der Ausbau der Veloroute 10 und die Radstation am Hauptbahnhof. Zunehmend engagieren sich aber auch weitere Städte, Gemeinden, Kreise und Regionen in Schleswig-Holstein intensiv für die Radverkehrsförderung.



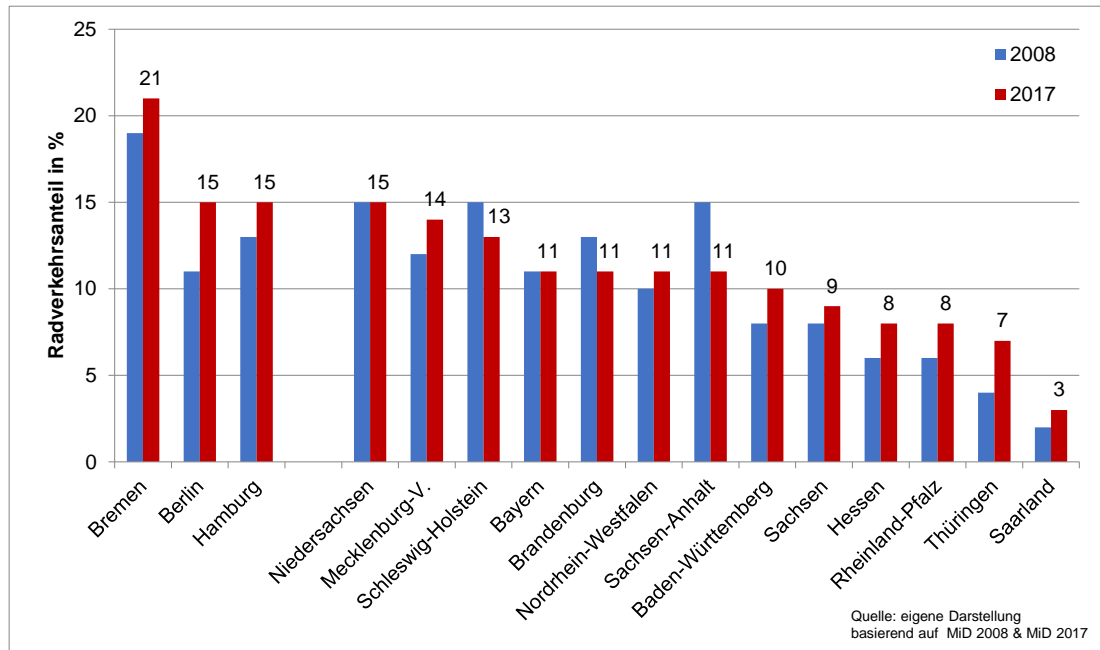
Radpremiumroute Veloroute 10



Radstation „Umsteiger“ am Hauptbahnhof

*Vorbildprojekte für die Radverkehrsförderung in der Landeshauptstadt Kiel
(Fotos: Uni Kiel (links), urbanus (rechts))*

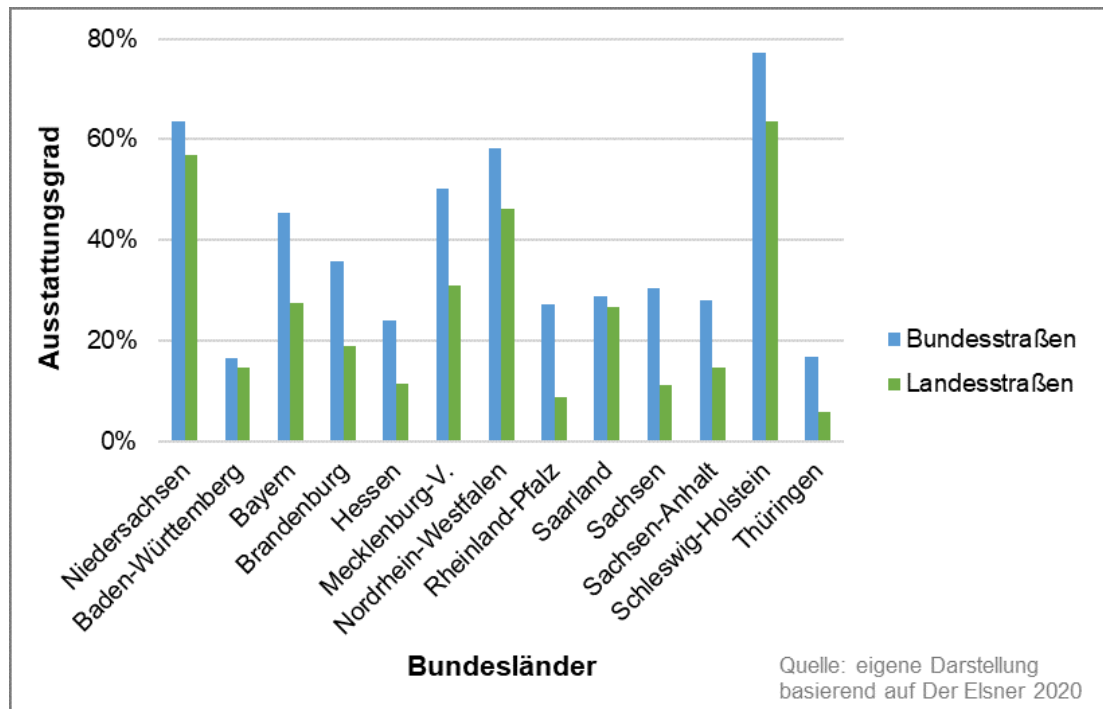
Laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) wurden im Jahr 2017 rund 13 % aller Wege in Schleswig-Holstein mit dem Fahrrad zurückgelegt. Schleswig-Holstein ist damit mittlerweile das Flächenland mit dem dritthöchsten Radverkehrsanteil in Deutschland, hat allerdings seit 2008 Anteile verloren, die es wieder aufzuholen gilt.



Entwicklung des Radverkehrsanteils im Ländervergleich (Basis MiD-Daten 2008 und 2017)

Ausstattung klassifizierter Straßen mit Radverkehrsanlagen

Bereits seit langem liegt Schleswig-Holstein im bundesweiten Vergleich bei der Ausstattung von klassifizierten Straßen mit Radwegen an einer Spitzenposition. Insgesamt waren 2019 fast 80 % der Streckenlängen der Bundesstraßen, 64 % der Landesstraßen und rund 41 % aller Kreisstraßen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Viele der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen sind allerdings bereits vor Jahren entstanden und entsprechen in den Qualitätsstandards nicht mehr den heutigen Anforderungen. Hinzu kommen deutliche Rückstände bei der Instandhaltung und Sanierung, die den Fahrkomfort teilweise erheblich beeinträchtigen. Schleswig-Holstein verfügt über ein landesweites, baulastträgerübergreifendes Radverkehrsnetz, welches jedoch nicht landesweit einheitlich ausgebaut, unterhalten oder in kommunale Netze integriert ist. Auch Anforderungen, die sich aus der Weiterentwicklung und zunehmenden Verbreitung der E-Mobilität ergeben, werden bisher noch nicht ausreichend berücksichtigt.



Ausstattungsgrad der Bundes- und Landesstraßen mit Radverkehrsanlagen nach Bundesländern (Datengrundlage: Der Elsner 2020).

Bike&Ride-Offensive zur ÖPNV-Verknüpfung

Multimodalität ist eine der zentralen Bausteine nachhaltiger Mobilität. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Radverkehr bilden dabei eine wichtige Partnerschaft, wobei der Radverkehr vor allem eine wichtige Funktion bei der Flächenfeinverteilung im Einzugsbereich der ÖPNV-Haltestellen übernimmt. Der landesweite Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) unterstützt seit einigen Jahren den Ausbau von Bike&Ride (B&R)-Anlagen, die das komfortable Abstellen von Fahrrädern an den Bahnstationen ermöglichen. Über das Förderprogramm „Bike & Ride-Offensive für Bahnstationen in Schleswig-Holstein“ wurden schon über 1.000 Abstellplätze eingerichtet, weitere befinden sich in der Umsetzung oder Vorbereitung. An einigen Bahnstationen und ÖPNV-Knoten entstehen inzwischen auch Rad- und Mobilitätsstationen, mit denen weitere Mobilitätsangebote und zusätzliche Serviceleistungen integriert werden. Insbesondere im ländlichen Raum und an Bushaltestellen besteht aber noch erheblicher Nachholbedarf bei der Verknüpfung des ÖPNVs mit dem Radverkehr.



Moderne B&R-Anlagen in Müssen (Herzogtum Lauenburg) und Henstedt-Ulzburg (Fotos: urbanus)

Verkehrssicherheit als Aktivitätenschwerpunkt

Die Zahl der Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein, an denen Radfahrende beteiligt waren, ist in den letzten Jahren gestiegen. Dies gilt auch für verletzte oder getötete Radfahrende. Fast jeder vierte von der Polizei erfasste Verkehrsunfall ist mittlerweile ein Fahrradunfall. Besonders auffällig ist die starke Zunahme der Unfälle mit Pedelecs, die 2019 bereits 16 % der Gesamtunfälle im Radverkehr ausmachten und sich seit 2014 vervierfacht haben. Dieser Anstieg ist im Zusammenhang mit der stark zunehmenden Verbreitung der Pedelecs zu sehen. Da mit einem weiteren Anstieg der Pedelec-Nutzung zu rechnen ist, kommt diesem Thema zukünftig ein hoher Stellenwert im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit zu.

Seit vielen Jahren engagiert sich das Land in Kooperation mit der Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein (LVW.SH) und der Polizei für die Unfallprävention. Umfangreiche Angebote an Informationen, Schulungen und Beratungen, aber auch die Verkehrserziehung an Schulen und verstärkte Fahrradkontrollen der Polizei tragen zu mehr Verkehrssicherheit bei. Aufgrund fehlender Finanz- und Personalressourcen mussten in den letzten Jahren aber auch diese Aktivitäten reduziert oder zum Teil aufgegeben werden. Mit dem Verkehrssicherheitsjahr geht das Land 2021 einen wichtigen Schritt zu einer erneuten Intensivierung der Verkehrssicherheitsarbeit, die dann aber auch langfristige Kontinuität erfordert.

Schleswig-Holstein als Radtourismusland

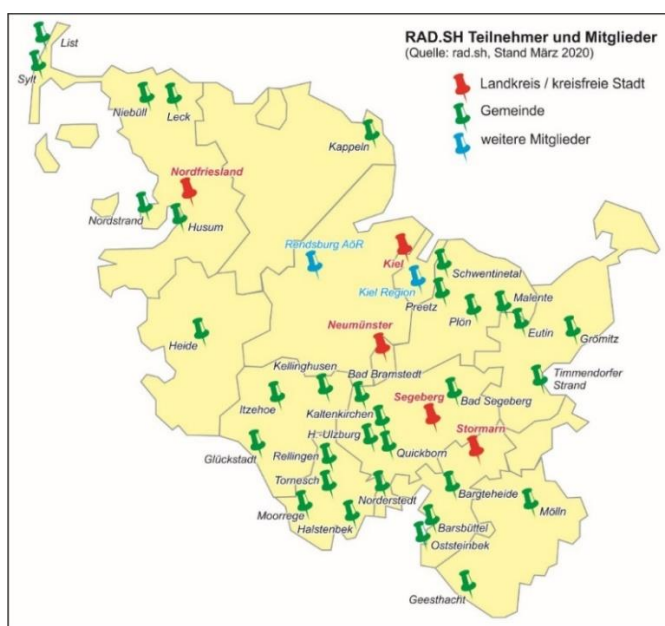
Der Radtourismus bildet eine wichtige Säule im Tourismus in Schleswig-Holstein und trägt damit zur Bedeutung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor bei. Im Radtourismus bestehen zwar gute Rahmenbedingungen, das Land wird aber bei bundesweiten Rankings von touristischen Regionen in anderen Bundesländern immer häufiger überholt. So sind in der ADFC-Radreiseanalyse 2019 keine schleswig-holsteinischen Regionen unter den Spitzenplätzen zu finden. Zudem wächst die Konkurrenz unter den radtouristisch beliebten Regionen deutlich. Auch unter den beliebtesten Radfernwegen findet sich für Schleswig-Holstein nur der Ostseeküsten-Radweg, der wiederum aber auch in seiner Beliebtheit verloren hat.

Eine professionelle Inszenierung und Vermarktung einiger Radfernwege und regionaler Themenrouten, wie beispielsweise beim Mönchsweg, dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass bei der Qualität der Radinfrastruktur einschließlich Wegweisung, aber auch bei flankierenden Service- und Beherbergungsangeboten signifikanten Nachhol- und Verbesserungsbedarf besteht. Insgesamt sind die Qualität und Attraktivität der touristischen Radrouten für ein Radtourismusland nicht ausreichend.

RAD.SH als Impulsgeber für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Nachholbedarf besteht in Schleswig-Holstein im Bereich der „weichen Maßnahmen“ zur Bildung einer Fahrrad- und Mobilitätskultur. Das der Radstrategie vorangestellte BYPAD-Verfahren hat gezeigt, dass sowohl unter den verschiedenen Akteuren der Radförderung auf Landes-, Kreis-, Stadt- und Gemeindeebene als auch in Bezug auf die Radnutzenden ausgeprägte Informations- und Kommunikationsdefizite bestehen.

Mit der 2017 von 10 Mitgliedern gegründeten und seit 2019 mit einem hauptamtlichen Geschäftsführer besetzten Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH) entstand auch in Schleswig-Holstein eine Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs auf kommunaler Ebene, in der Informationen und Erfahrungen ausgetauscht, Aktivitäten vernetzt und Ressourcen gebündelt werden. Die RAD.SH baut ihre Aktivitäten im Bereich von Informationsangeboten zur Radverkehrsförderung, Kampagnen und Veranstaltungen sukzessive aus, organisiert Arbeitskreise und koordiniert Aktionen. Mit weiter steigender Mitgliederzahl (Stand März 2020: 40) wird die RAD.SH künftig eine wichtige Schnittstelle zu den lokalen Akteuren bilden und kann bei entsprechender Finanzausstattung eine zentrale Rolle in den Bereichen Kooperation, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit einnehmen.



Mitglieder der RAD.SH im März 2020

3 Ziele der Radstrategie

3.1 Oberziele

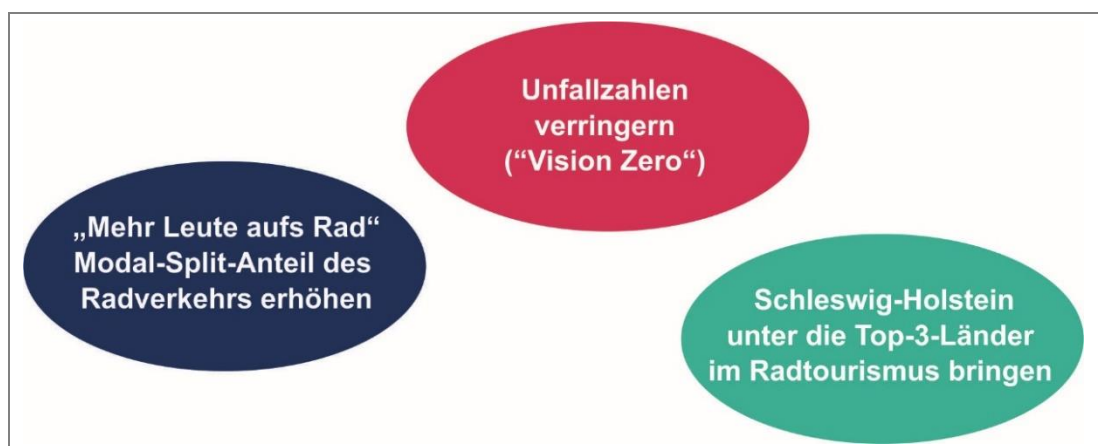
Mit der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 liegt die zentrale Grundlage für die Ausrichtung der zukünftigen Radverkehrsförderung und -entwicklung in Schleswig-Holstein vor. Sie verfolgt vorrangig die Ziele, den landesweiten Radverkehrsanteil am Modal Split spürbar zu erhöhen und neben dem Alltagsradverkehr auch den touristischen und freizeitorientierten Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen. Dies gilt gleichermaßen für die dicht besiedelten städtischen Bereiche wie für die eher ländlich strukturierten Landesteile.

Bei einer Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Radverkehr oder auf kombinierte Verkehre von Rad und öffentlichem Verkehr (ÖV) können darüber hinaus weiterreichende Ziele der Verkehrs- bzw. Mobilitätswende wie

- Förderung des Klimaschutzes,
- Förderung der Gesundheit,
- Erhöhung der Lebensqualität,
- mehr soziale Teilhabe und
- Steigerung der Verkehrsqualität

positiv beeinflusst werden.

Drei Oberziele bilden das Dach der Strategie. Sie basieren auf einer Weiterentwicklung der im vorausgegangenen BYPAD-Verfahren diskutierten Zielsetzungen für die Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein.



Übersicht der Oberziele für die Radstrategie

Zu diesen Oberzielen wurden Unter- bzw. Zwischenziele vereinbart. Auf Basis dieser konkreteren Zielsetzungen sind Evaluierungen möglich, die zeigen, ob die ergriffenen Maßnahmen richtig gewählt wurden, um die genannten Oberziele zu erreichen.

3.2 Teilziele Modal Split

Mehr Leute aufs Rad – Modal-Split-Anteil des Radverkehrs erhöhen

Laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) wurden im Jahr 2017 rund 13 % aller Wege in Schleswig-Holstein mit dem Fahrrad zurückgelegt. Schleswig-Holstein ist damit - nach Niedersachsen und zusammen mit Mecklenburg-Vorpommern - das Flächenland mit dem zweithöchsten Radverkehrsanteil in Deutschland. Gegenüber der letzten vergleichbaren bundesweiten Erhebung im Jahr 2008, als Schleswig-Holstein im Ländervergleich noch zusammen mit Niedersachsen und Sachsen-Anhalt auf dem ersten Platz lag, ist in Schleswig-Holstein nach der Erhebung im Jahr 2017 ein Rückgang des Radverkehrsanteils um zwei Prozentpunkte (von damals 15 %) zu verzeichnen. Diesem Trend soll deutlich entgegengewirkt werden.

Großes Umstiegspotenzial wird in den vielfach kurzen Wegstrecken der Pkw-Nutzerinnen und Nutzer gesehen. Entsprechend der MiD 2017 sind beispielsweise bundesweit 50 % der Fahrten im Bereich motorisierter Individualverkehr (MIV) (ohne Mitfahrende) maximal 6,7 km lang und liegen damit in einem überwiegend idealen Entfernungsbereich für die Radnutzung. Auch zeigt eine differenzierte Betrachtung nach Raumtypen, dass die Werte in städtischen und in ländlichen Regionen durchaus in vergleichbaren Bereichen liegen. Damit werden nicht nur Potenziale für den Radverkehr in den städtischen Regionen des Landes gesehen, sondern auch in den ländlich strukturierten Gebieten Schleswig-Holsteins. Mit dem Einsatz von Pedelecs und E-Bikes wird sich der typische Aktionsradius des Fahrrades zudem künftig noch deutlich ausweiten.

Zur Erhöhung des Modal Split-Anteils sind folgende **Teilziele** vorgesehen:

- **Bis 2022 den landesweiten Radverkehrsanteil auf mindestens 15 % erhöhen.**²
- **Bis 2025 den landesweiten Radverkehrsanteil auf mindestens 22 % erhöhen.**
- **Bis 2030 den landesweiten Radverkehrsanteil auf mindestens 30 % erhöhen.**
- **Schleswig-Holstein nimmt bei der nächsten bundesweiten Untersuchung der MiD wieder die Spitzenposition unter den Flächenländern ein.**
- **Jährlich werden 10 % des LRVN entsprechend den vereinbarten Qualitätsstandards hergestellt.**

² Ausgangswerte MiD: 2008 - 15 %, 2017 - nur noch 13 %

- **Bis 2030 das Rad als dominierendes Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr etablieren.³**
- **Bis 2025 nutzt die Mehrzahl der Pendlerinnen und Pendler im Entfernungsbereich bis 5 km das Rad für den Weg zu Arbeit.⁴**

Evaluierung

Die Modal Split-Entwicklung in Schleswig-Holstein allgemein sowie für die Berufs- und Einkaufsverkehre im Besonderen wird durch die verbindliche Teilnahme an der kommenden bundesweiten MiD überprüft. Hierbei werden zukünftig auch vertiefende Fragestellungen beauftragt, um für die zielgruppenorientierten Verkehre einen verlässlichen Ausgangswert zu erhalten und zukünftig belastbare Aussagen zu ihrer Entwicklung treffen zu können. Im Landeshaushalt werden entsprechende Mittel bereitgestellt.

In Abhängigkeit vom Zeitpunkt der kommenden MiD wird das Land ggf. eigene landesweite Erhebungen veranlassen, um für die gewählten Zeitpunkte - also die Jahre 2022, 2025 und 2030 - verlässliche Ergebnisse vorliegen zu haben. Für die Vergleichbarkeit der Daten ist ein methodisches Vorgehen entsprechend der MiD vorgesehen.

Die Evaluierung des Ausbaus des LRVN ist durch eine jährliche Fortschreibung des Ausbauszustands möglich.

3.3 Teilziele Vision Zero

Unfallzahlen verringern („Vision Zero“)

In den vergangenen Jahren ist die Zahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Schleswig-Holstein angestiegen. Nachdem die Zahl der bei Radverkehrsunfällen getöteten oder schwer verletzten Personen über einen längeren Zeitraum relativ konstant geblieben ist, lag die Zahl der schwer verunglückten Radfahrenden im Jahr 2019 erstmalig knapp über 600.⁵ Diese Entwicklung entspricht auch einem bundesweiten Trend. Es hat sich aber gezeigt, dass die Unfallbelastung im Radverkehr (Anzahl der Unfälle/10.000 EW) in Schleswig-Holstein im Vergleich mit den anderen Flächenbundesländern und unter Berücksichtigung des jeweiligen Radverkehrsanteils am Modal Split erhöht ist.

³ Ausgangswert fehlt und müsste für die Evaluierung im Jahr 2022 mit erhoben werden

⁴ Ausgangswert fehlt und müsste für die Evaluierung im Jahr 2022 mit erhoben werden

⁵ Weitere Ausführungen zur Unfallentwicklung mit Radverkehrsbeteiligung in Schleswig-Holstein finden sich in Kapitel 5.5.

Die Radnutzung ist im direkten Zusammenhang mit dem objektiven und subjektiven Sicherheitsgefühl jeder/jedes Einzelnen zu sehen. Von daher erlangt die Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht nur unter dem generellen Sicherheitsaspekt, sondern auch in der Wechselwirkung zur Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Radverkehrs besondere Relevanz. Unter der Zielsetzung „Vision Zero“ sollen von daher ergriffene Präventionsmaßnahmen dazu beitragen, die Radverkehrsunfälle - auch bei steigendem Radverkehrsanteil - und die Zahl der im Straßenverkehr schwer verletzten und getöteten Radfahrenden kontinuierlich zu senken. Vision Zero strebt eine langfristige Reduzierung der Unfälle mit schweren Personenschäden auf Null an. Dies kann aber nur als Vision für die Zukunft verstanden werden. In der Radstrategie wird mit den gewählten Teilzielen eine Annäherung verfolgt, bei der in den kommenden 10 Jahre eine spürbare Reduzierung angestrebt wird. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Schaffung von fehlerverzeihenden Verkehrsräumen, wie z. B. ausreichend Platz für alle, ebenso erforderlich, wie eine auf Verhaltensänderung und auf Schärfung des Konfliktbewusstseins ausgelegte Öffentlichkeitsarbeit.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei gleichzeitig steigender Radnutzung sind folgende **Teilziele** vorgesehen:

- **Die allgemeinen Unfallzahlen mit Radbeteiligung bis zum Jahr 2030 gegenüber 2020 um 50 % reduzieren.**
- **Die Zahl der Radverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten bis zum Jahr 2030 gegenüber 2020 um 30 % reduzieren.**
- **Die allgemeinen Unfallzahlen mit Radbeteiligung bis zum Jahr 2025 gegenüber 2020 um 25 % reduzieren.**
- **Die Zahl der Radverkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten bis zum Jahr 2025 gegenüber 2020 um 20 % reduzieren.**
- **Spätestens im Jahr 2030 soll Schleswig-Holstein zu den zwei Flächenländern mit den niedrigsten relativen Unfallzahlen in Bezug auf Getötete (pro Einwohnerzahlen) gehören.**

Evaluierung

Eine Evaluierung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung erfolgt durch die jährliche Betrachtung aller polizeilich gemeldeten Unfälle durch die Landespolizei Schleswig-Holstein. Hierbei werden auch die gesonderten Auswertungen zu den Pedelecs vertieft betrachtet. Witterungsbedingte Einflüsse sowie die Entwicklung des Radverkehrsanteils am Modal Split sind beim direkten Vergleich von einzelnen Jahren als einflussnehmende Faktoren zu berücksichtigen. Von daher sind Entwicklungen immer über einen mehrjährigen Zeitraum zu bewerten.

3.4 Teilziele Radtourismus

Schleswig-Holstein unter die Top-3-Länder im Radtourismus bringen

Schleswig-Holstein ist traditionell ein Radtourismusland, wird aber von touristischen Regionen in anderen Bundesländern immer häufiger überholt. Dies ist u. a. auf eine Angebotsentwicklung zurückzuführen, die mit den sich bundesweit entwickelnden Qualitätsstandards nur schwer mithalten kann. So wurden beispielsweise die Radregionen Norddeutschland, Schleswig-Holstein und Ostsee entsprechend der Radreiseanalyse des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) (2017) noch vor wenigen Jahren unter den zehn beliebtesten Radregionen in Deutschland genannt. Seither hat die Radreiseanalyse, zuletzt 2019, aber Veränderungen und einen negativen Trend in der Nutzergunst aufgezeigt, so dass aktuell keine schleswig-holsteinischen Regionen unter den Spitzenplätzen zu finden sind. Vermutlich im Zusammenhang mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs ist auch zu sehen, dass Mittelgebirgsregionen wie das Weserbergland oder die Eifel ganz neu vom Radtourismus entdeckt werden und somit die Konkurrenz unter den radtouristisch beliebten Regionen deutlich wächst.

Bundesweit hat sich zudem die Klassifizierung der Radfernwege durch den ADFC mit 3-5 Sternen als Qualitätsmerkmal etabliert. In Schleswig-Holstein gibt es bislang keine entsprechend den ADFC-Kriterien zertifizierte Qualitätsroute.

Um den Radtourismus auch weiterhin als wichtigen Wirtschaftsfaktor im Land zu stärken, wurden entsprechende Ziele gesetzt, die unterlegt mit geeigneten Maßnahmen, dem aktuellen Trend entgegenwirken sollen, so dass Schleswig-Holstein im Radtourismus im Jahr 2030 unter den Top-3 der Bundesländer liegen wird.

Zur Stärkung des Radtourismus sind folgende **Teilziele** vorgesehen:

- **2030 sind für mehr als 40 % der Gäste die Radfahrmöglichkeiten im Land ein wichtiger Grund für die Entscheidung, in Schleswig-Holstein Urlaub zu machen.⁶**
- **2030 sind in Schleswig-Holstein zwei Radreiseregionen etabliert.**
- **Bis 2025 ist die Gästezufriedenheit mit den Radfahrmöglichkeiten auf 1,6 zu steigern.⁷**
- **Schleswig-Holstein unter die Top-5-Länder im Radtourismus bringen.**
- **Alle D-Routen⁸/ EuroVelo-Routen bis 2025 zu Qualitätsrouten entwickeln.**
- **Bis 2022 zwei Radfernwege zu Qualitätsrouten entwickeln.**

⁶ Ausgangswert 2017: 25,9 %

⁷ Ausgangswert 2017: 1,8

⁸ Die D-Routen sind ein bundesweites System von zwölf Radfernwegen.

Evaluierung

Eine Evaluierung der Gründe für die Reiseentscheidung und der Gästezufriedenheit kann u. a. auf der Grundlage der alle drei Jahre landesweit durchgeführten Gästebefragung in Schleswig-Holstein sowie der jährlichen ADFC-Radreiseanalyse erfolgen.

Hinsichtlich der Entwicklung der Qualitätsrouten und der Radreiseregionen sollten jährliche Status quo-Berichte erstellt werden.

4 Aktionsplan

Das Land Schleswig-Holstein fördert eine zukunftsfähige, nachhaltige Mobilität und möchte dabei auch mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad bewegen. Das Radfahren soll dazu sicherer und komfortabler möglich sein. Eine nachhaltige Akzeptanzsteigerung des Radverkehrs soll sowohl für den Alltags- und Freizeitradverkehr als auch für den Radtourismus im Land erfolgen.

Für eine generell stärkere Positionierung der Nahmobilität und speziell des Radverkehrs im Verkehrssystem und das Erreichen der in der Radstrategie festgelegten Ziele, ist ein offensiveres Vorgehen und ein Paradigmenwechsel erforderlich, der planerische, technische, organisatorische, rechtliche und politische Aspekte in allen Bereichen umfasst. Eine wichtige Rolle spielen dabei Beteiligungsprozesse und die Öffentlichkeitsarbeit insbesondere bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen.

Neben der Implementierung der Radverkehrsförderung als fester Baustein in alle stadt- und verkehrsentwicklungsplanerischen Rahmenpläne auf Landes-, Kreis-, Stadt- und Gemeindeebene (z.B. Landesentwicklungsplan (LEP), Regionalpläne (RP), Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP), Verkehrsentwicklungspläne (VEP) usw.) geht es vorrangig um eine signifikante Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, die neben den Radverkehrsanlagen auch die Radwegweisung und das Fahrradparken umfasst. Eine möglichst hohe und auch dauerhafte Qualität dieser Infrastruktur ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um sowohl im Alltagsverkehr als auch im Freizeit- und Tourismusverkehr deutlich mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren und die vorhandenen Potenziale für den Radverkehr zu erschließen. Eine hochwertige Infrastruktur leistet außerdem einen maßgebenden Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit bei. Darüber hinaus tragen auch ordnungsrechtliche Maßnahmen wie beispielsweise die Einrichtung von Fahrradstraßen, Öffnung von Einbahnstraßen oder Freigabe landwirtschaftlicher Wege zu mehr Fahrradfreundlichkeit bei.

Ein weiterer zentraler Baustein zur Erhöhung der Radverkehrsakzeptanz ist ein verändertes Mobilitätsverhalten, das bei der Verkehrsmittelwahl beginnt und bis zur Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmenden reicht. Eine neue „Mobilitätskultur“ erfordert insbesondere mehr Flexibilität bei der Verkehrsmittelnutzung, hochwertige Informationsangebote und eine intensive Kommunikation zwischen allen Akteuren.

Schlüsselmaßnahmen

Ausgehend von diesen Kernbausteinen sind im Aktionsplan zur Radstrategie Schlüsselmaßnahmen definiert, die gegenüber den weiteren Maßnahmen einen besonderen Stellenwert aufweisen und sich wie folgt auszeichnen:

- Voraussetzung oder maßgeblicher Beitrag zur Erreichung der in der Radstrategie benannten Oberziele.
- Kurzfristige Umsetzbarkeit oder kurzfristige Überführung in die Umsetzung (z. B. durch Beginn vertiefender Vorbereitungen und Abstimmungen).

Die definierten Schlüsselmaßnahmen stellen als Auszug aller empfohlenen Maßnahmen (vgl. Kap. 5) die Basis der Radstrategie dar und werden um weitere Maßnahmen sowie bestehende Aktivitäten zur Erreichung der Ziele ergänzt. Ein vollständiges Erreichen der Ziele ist nur bei Umsetzung aller benannten Maßnahmen realistisch.

Prioritätenbildung der Schlüsselmaßnahmen

Die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen leistet den gewichtigsten Anteil zur Erreichung der Ziele, wobei einige Schlüsselmaßnahmen sogar als grundlegende Voraussetzung zur Zielerreichung einzustufen sind.

Als Bewertungs- und Entscheidungsbasis für die Verfahrens- und Finanzierungsplanung der Schlüsselmaßnahmen werden diese in Umsetzungsprioritäten überführt. Eine Übersicht zu den Schlüsselmaßnahmen und den Prioritäten ist in der Tabelle am Ende dieses Abschnitts dargestellt.

Priorität 1 (siehe Tabelle ●) umfasst dabei Schlüsselmaßnahmen, die

- eine übergeordnete und strategische Bedeutung für die Radstrategie aufweisen und
- bei mindestens einem Oberziel Voraussetzung für die Zielerreichung sind.


Als zentraler Aspekt zur Förderung des Radverkehrs ist die Ertüchtigung der Weegeinfrastruktur zu sehen. Hierfür sind einheitliche Qualitätsstandards, ein landesweites Radverkehrsnetz und die Ertüchtigung der „letzten Meile“ wichtige Voraussetzungen. Auch im Radtourismus ist die Qualität der Infrastruktur Bedingung zur Erreichung des Oberziels. Durch öffentlichkeitswirksame Aktionen und Kampagnen wird die Verkehrssicherheit im Radverkehr und insgesamt ein positives Fahrradklima gefördert. Die Stärkung der RAD.SH trägt durch ihre vielfältigen Aufgabenbereiche sowohl zur Stärkung der öffentlichen Präsenz des Radverkehrs als auch zur Vernetzung der Akteure bei.

Priorität 2 (siehe umseitige Tabelle ) umfasst Schlüsselmaßnahmen, die

- eine wichtige Verknüpfung zu den Maßnahmen der Priorität 1 bilden (auch im Sinne von Komplementärmaßnahmen) und
- einen übergeordneten Beitrag zur Erreichung der Ziele leisten.

Als wichtiges Gremium zur Radverkehrsförderung wird ein Runder Tisch Radverkehr (RTR) eingeführt, der v. a. die Umsetzung der Radstrategie begleitet und unterstützt. Im Bereich der Infrastruktur sollen Programme mit Signal- und Breitenwirkung weitere Verbesserungen bewirken, für radtouristische Angebote werden ergänzende Förderprogramme aufgestellt. Zur Verknüpfung der Verkehrsmittel werden Mobilitätsstationen an ÖPNV-Knotenpunkten eingerichtet. Ein landesweites Verkehrssicherheitskonzept strukturiert und systematisiert die Aktivitäten zur Verkehrssicherheit. Zur Verbesserung der Kommunikation wird eine Übersicht über Struktur und Verantwortlichkeiten zur Radverkehrsförderung erstellt.

Ein modernes Datenmanagementsystem wird generell als Querschnittsaufgabe gesehen. Dieses stellt die Basis bzw. das Instrument für alle Akteure dar und bietet die Möglichkeit einer transparenten Datensammlung und -nutzung.

Priorität 3 (siehe umseitige Tabelle )

Die Schlüsselmaßnahmen der Priorität 3 leisten ebenfalls einen maßgeblichen Beitrag zur Erreichung der benannten Ziele, schaffen teilweise auch die Grundlagen und Rahmenbedingungen für die Umsetzung anderer Schlüsselmaßnahmen sowie weiterer Maßnahmen.

Aktionsplan Radverkehr 2030					
Handlungsfelder	Schlüsselmaßnahmen	Beitrag zu den Oberzielen			Priorität
		Mehr Leute aufs Rad. Modal-Split Anteil des Radverkehrs erhöhen	Unfallzahlen verringern ("Vision Zero")	Schleswig-Holstein im Radtourismus unter die Top 3 der Länder bringen	
Strategie und Konzeption	Einbindung der Radstrategie in landesweite Planungsgrundlagen (LEP, RPs, LNVP, LBO ...)	✓	✓	✓	○
	Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN)	✓		✓	●
	Einführung eines landesweiten Runden Tisches Radverkehr zur Umsetzung der Radstrategie	✓	✓	✓	○
Infrastruktur	Qualität der Radinfrastruktur erfassen und durch landesweite Standards verbessern und sichern	✓	✓	✓	●
	Programme mit Signal- und Breitenwirkung durchführen (u. a. Fahrradbügel)	✓	✓	✓	○
	Anpassung der Förderkulisse für Radverkehrsanlagen (Radschnellverbindungen u. a.)	✓		✓	○
Radtourismus	Radfernwege zu Qualitätsradrouten entwickeln (Qualitätsstandards, Bestandsanalyse, Ausbau)	✓	✓	✓	●
	Koordinierungsstelle Radtourismus einrichten (zentrale Steuerung, übergreifende Zusammenarbeit)			✓	○
	Förderprogramm zur Entwicklung radtouristischer Angebote aufstellen (Service, Radreiseregionen)			✓	○
Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten	ÖPNV-Knoten zu Mobilitätsstationen ausbauen	✓		✓	○
	Sicherstellung der Anbindung von ÖPNV-Stationen ("letzte Meile")	✓	✓	✓	●
	Förderung innovativer Angebote zur Multimodalität	✓		✓	○
Verkehrssicherheit	Entwicklung eines landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes		✓		○
	Kampagnen und Aktionen für mehr Verkehrssicherheit	✓	✓		○
	Intensivierung von zielgruppenorientierten Präventionsmaßnahmen	✓	✓		●
Strukturen, Kommunikation, Kooperation	Stärkung und Weiterentwicklung der RAD.SH	✓	✓	✓	●
	Konzeption und Durchführung thematischer Veranstaltungen und landesweiter Kampagnen	✓	✓		○
	Aufbau, Darstellung und Kommunikation der künftigen Strukturen und Verantwortlichkeiten zur Radverkehrsförderung in SH	✓	✓		○
	Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung Aufbau eines modernen Datenmanagementsystems	✓	✓	✓	○

● Priorität 1 ○ (mit Punkt) Priorität 2 ○ (hohl) Priorität 3

„Quick-Wins“ – Kurzfristmaßnahmen mit Impulswirkung

Einige der Schlüsselmaßnahmen und weiteren Maßnahmen sind mit einem komplexeren Umsetzungsverfahren verbunden und erfordern teilweise auch längere Vorlaufzeiten für Grundlagenarbeit und vertiefende Abstimmungen. Diese zeitnah anzugehen und die nötigen Abstimmungen herbeizuführen, sollte ein wesentliches Ziel bei der Umsetzung darstellen.

Darüber hinaus können mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen zügig erste positive Impulse für die landesweite Radverkehrsförderung und die sukzessive Umsetzung der Radstrategie gesetzt werden.

- Weiterentwicklung des **Landesweiten Radverkehrsnetzes** (LRVN). Im ersten Schritt Auftakt für die konkrete Netzplanung und Vereinbarung der zukünftigen Qualitätsstandards.
- Durchführen eines ersten **Infrastruktur-Programms „10.000 Fahrradbügel“** mit Signal- und Breitenwirkung für das Fahrradparken an öffentlichen Einrichtungen, weiteren wichtigen Verkehrszielen und an Bushaltestellen sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit einem Umsetzungshorizont von 2 Jahren.
- Einrichten von **100 Self-Servicestationen** an hoch frequentierten Radabstellanlagen bis zur Saison 2021.
- Auftrag zur Entwicklung einer ersten **Qualitätsroute im Radtourismus** noch im Jahr 2020 mit der Zielsetzung, erste Maßnahmen bzw. Verbesserungen (Wegeinfrastruktur und begleitende Infrastruktur, Serviceangebote) zur Sommersaison 2021 für die Gäste nutzbar und erlebbar zu machen.
- Aufbau einer integrierten **Mobilitätsstation** an einer prädestinierten Bahnstation (z. B. Bahnhof St. Peter-Ording) mit Anbindung von Sharing-Angeboten und Ausbildung einer besonderen Schnittstelle für nachhaltige touristische Mobilität als Pilot mit einer Nutzungsmöglichkeit erster Angebote zur Saison 2021.
- **Aufbau, Darstellung und Kommunikation der künftigen Strukturen und Verantwortlichkeiten** zur Radverkehrsförderung in SH (Wer ist für was zuständig im Radverkehr?).
- Einrichten des **Runden Tisches Radverkehr** (RTR) als Begleitgremium zur Umsetzung der Radstrategie mit Benennung der Mitglieder, Aufgabenbereiche, Kompetenzen und einer Auftaktsitzung.

5 Handlungsfelder und Maßnahmen zur Umsetzung der Radstrategie

Die sieben im Rahmen des vorgeschalteten Verfahrens BYPAD Schleswig-Holstein festgelegten Handlungsfelder bilden auch für die Radstrategie die strukturelle Grundlage zur Erreichung der drei Ziele der Strategie.



Definierte Handlungsfelder aus dem BYPAD-Prozess in Schleswig-Holstein


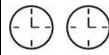


In den weiteren Kapiteln sind die den Handlungsfeldern zugeordneten Maßnahmen benannt und zum besseren Verständnis erläutert. Dabei sind die Maßnahmen in drei Kategorien aufgeteilt:

- Schlüsselmaßnahmen als Maßnahmen von übergeordneter Priorität (siehe Aktionsplan in Kapitel 4),
- weitere Maßnahmen / Aktivitäten mit hoher Bedeutung zur Zielerreichung,
- bestehende unabdingbare Aktivitäten, die generell über entsprechende Ressourcenbereitstellung zu sichern, teilweise aber auch noch auszubauen und weiterzuentwickeln sind.

Für eine vollständige Zielerreichung sind die in der Radstrategie enthaltenen Maßnahmen als Gesamtpaket zu betrachten, insbesondere da sie teilweise auch aufeinander aufbauen oder untereinander verknüpft sind.

Die einzelnen Maßnahmen sind hinterlegt mit den Hauptakteuren (auch im Sinne einer Koordinationsfunktion), dem angestrebten Zeithorizont für die Umsetzung und einer Einschätzung des erforderlichen Finanzbedarfs für die Umsetzung. Einige Maßnahmen sind auch Daueraufgaben, die über eine längere Zeitspanne zu betreiben sind.

Für die Abschätzung des Zeithorizonts und des Finanzbedarfs wird dabei folgende Kategorisierung verwendet:

Zeithorizont		Finanzbedarf	
Kurzfristig bis 2022		Geringfügig unter 100.000 €	€
Mittelfristig bis 2027		Gering 100 – 500.000 €	€€
Langfristig nach 2027		Mittel 500.000 – 3 Mio. €	€€€
Daueraufgabe		Hoch über 3 Mio. €	€€€€

Legende für Maßnahmenbeschreibung

5.1 Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption


Einleitung




Das Handlungsfeld Strategie und Konzeption stellt für die landesweite Radverkehrsförderung den übergeordneten Rahmen dar. Im gesamten BYPAD-Verfahren hat sich gezeigt, dass auf der einen Seite die strategisch-konzeptionellen Grundlagen als sehr wichtig erachtet wurden, auf der anderen Seite aber auch ein erheblicher Nachholbedarf für Schleswig-Holstein erkannt wurde. Die vorhandenen konzeptionellen Grundlagen wurden als veraltet oder aber unzureichend angesehen. Wichtigste landesweite konzeptionelle Grundlage ist dementsprechend die auf den BYPAD-Ergebnissen aufbauende nun vorliegende Radstrategie.





Die strategisch-konzeptionellen Grundlagen dienen dazu, Planungen zielgerichtet aufeinander abzustimmen, Rechtssicherheit zu schaffen, ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen zu sichern und auch die Umsetzung der Radstrategie zu begleiten und im Ergebnis den Erfolg zu messen. Dies ermöglicht die erfolgreiche Umsetzung der Radstrategie und betrifft alle Handlungsfelder gleichermaßen. Von daher muss das Handlungsfeld „Strategie und Konzeption“ als Handlungsfeld mit zentraler Bedeutung angesehen werden, um die in der Radstrategie formulierten Ziele zu erreichen und die Umsetzung der damit verbundenen Aufgaben langfristig bzw. dauerhaft zu sichern.



Bei der Umsetzung der Radstrategie ist das Land auf Kooperationspartnerinnen und Kooperationspartner angewiesen. Auf Landesebene sollen deshalb verlässliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, die es auch den Kommunen ermöglichen, den Radverkehr auf lokaler Ebene entsprechend den Zielsetzungen der Radstrategie zu fördern. Darüber hinaus sind Verbände und weitere Akteure wichtige Partnerinnen und Partner des Landes. Auch für ihre Mitwirkung an der Umsetzung der Radstrategie sind die Rahmenbedingungen - aufbauend auf den heutigen Strukturen - weiterzuentwickeln und langfristig zu verankern.

Um alle Aktivitäten zu bündeln und zielgerichtet im Sinne der Radstrategie zu nutzen, ist der Austausch unter den verschiedenen Verwaltungsebenen sowie die bessere Vernetzung der Akteure für eine zielführende landesweite Radverkehrsförderung erforderlich.

Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Haupt- akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
Schlüsselmaßnahme: Einbindung der Radstrategie in landesweite Planungsgrundlagen (LEP, RPs, LNVP, LBO ...)			
<p>Damit die Ziele und Maßnahmen der Radstrategie auch eine entsprechende Verankerung in allen den Radverkehr betreffenden Ebenen und Bereichen finden, muss der Radverkehr eine bessere Berücksichtigung als bisher in den Landes-, Regional- und Kommunalplanungen erhalten. Bei einer entsprechenden Verankerung in den Planungsinstrumenten kann die Radverkehrsförderung im Land als Querschnittsaufgabe verstanden und berücksichtigt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verankerung des Radverkehrs generell im Landesentwicklungsplan (LEP) und konkret in den Regionalplänen (z. B. in Form der Übernahme von Konzepten und Planungen für Radschnellverbindungen (RSV) oder Benennung bedeutender touristischer Radfernwege). • Berücksichtigung des Radverkehrs in der Landesbauordnung (LBO) durch konkrete verbindliche Vorgaben für die Ausstattung mit Abstellanlagen für Fahrräder. • Radverkehr als Teil der Nahmobilität stärken und im Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) bzw. in den Regionalen Nahverkehrsplänen (RNVP) verankern (z. B. Erweiterung der Inhalte zur Fahrradmitnahme, Berücksichtigung der Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltepunkte, stärkere Berücksichtigung von B&R-Anlagen auch an wichtigen Bushaltestellen). • Berücksichtigung des Radverkehrs auf Kreisebene in den regionalen Nahverkehrsplänen. • Berücksichtigung des Radverkehrs in der Stadt- und Regionalentwicklung (z. B. Vorgaben und Hinweise durch das Land im Sinne von Aufnahme von übergeordneten Radverkehrsnetzen, Stadt der kurzen Wege etc.). • Flächendeckende Erstellung von Mobilitätskonzepten oder integrierten Radverkehrskonzepten in den Kommunen (ggf. nach einheitlichen Vorgaben des Landes und mit personeller und finanzieller Unterstützung kleinerer Kommunen). 	<p>Land Kommunen</p>		<p>€</p>

Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Haupt- akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
Schlüsselmaßnahme: Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN)			
<p>Als wesentliche Grundlage für den Ausbau der Wegeinfrastruktur ist eine Weiterentwicklung des LRVN zu sehen. Hierbei sind nicht nur die neuen Anforderungen an die Netz- und Wegestruktur zu berücksichtigen, wie sie sich aus der Weiterentwicklung der landesweiten Entwicklungsstrukturen heraus ergeben, sondern auch die Anforderungen an den schnelleren und vielseitigeren Radverkehr, der sich aus der Entwicklung der E-Mobilität und der Vielfalt genutzter Räder (vom Hollandrad über Rennrad zum Lastenrad und Kinderanhänger bis hin zu mehrspurigen Fahrrädern) heraus ergibt.</p> <p>Darüber hinaus sind Ausbaustandards, die auch die Anforderungen an RSV berücksichtigen, zu formulieren. Wesentlich sind weiterhin die Vereinbarungen für verlässliche Regelungen für die Unterhaltung. Neben der Wegeinfrastruktur ist hier auch die Wegweisung zu berücksichtigen.</p> <p>Das LRVN ist durch kommunale Netze zu verdichten, angestrebt wird eine Netzhierarchisierung in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortschreibung des heutigen LRVN mit Beteiligung der Kreise. • Das LRVN wird baulastträgerübergreifend konzipiert und beinhaltet sowohl die wichtigen überörtlichen Verbindungen für den Alltagsradverkehr einschließlich der Trassen für Radschnellverbindungen als auch überregional touristisch bedeutende Radrouten. Besondere Berücksichtigung erhalten darüber hinaus relevante Achsen für den Schülerverkehr. • Das LRVN wird entsprechend den aktuellen Anforderungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) oder dem aktualisierten Handbuch für die Radverkehrswegweisung Schleswig-Holstein (HBR-SH) beschildert. • Eine rechtliche Verankerung ist zu prüfen. 	<p>Land</p> <p>Kommunen</p> <p>LBV.SH</p>	 	<p>€</p> <p>jährlich</p>
Schlüsselmaßnahme: Einführung eines landesweiten Runden Tisches Radverkehr zur Umsetzung der Radstrategie			
<p>Der mit dem BYPAD begonnene konstruktive Austausch unter den im Land wichtigen Radverkehrsakteuren soll fortgesetzt werden und zukünftig die koordinierte Umsetzung der Maßnahmen und Ziele der Radstrategie begleiten. Das neu einzurichtende landesweite Gremium kann analog zu anderen Bundesländern als „Runder Tisch Radverkehr“ (RTR) etabliert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der RTR setzt sich im Wesentlichen aus den Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe zusammen. • Die Tagungshäufigkeit variiert nach anstehenden Aufgaben, sollte aber bei mindestens 2x im Jahr liegen. • Der RTR reflektiert den Fortschritt der Umsetzung der Radstrategie, begleitet die Evaluierung, entwickelt ggf. Vorschläge zur Anpassung der Anforderungen und erörtert die anstehenden Aufgaben für die kommenden Monate. • Im RTR vertretene Institutionen übernehmen in Absprache Aufgaben zur Umsetzung von Maßnahmen aus der Radstrategie oder stellen Schnittstellen zu anderen Akteuren her. 	<p>Land</p>		<p>€</p>

Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
Weitere Maßnahmen / Aktivitäten			
<p>Zielgruppenorientierte Radverkehrsförderung</p> <p>Für das Erreichen des angestrebten Modal-Splits ist es sinnvoll, die übergeordnete Radverkehrsförderung zielgruppenorientiert aufzubauen. So können Ressourcen möglichst zielgerichtet und effektiv eingesetzt werden. Hierfür können z. B. Schülerinnen und Schüler in Form von Kampagnen und Maßnahmen gezielt angesprochen oder die betriebliche Mobilitätsbildung als Schwerpunktthema für einen bestimmten Zeitraum (z. B. ein Jahr) auf Landesebene beworben werden. In anderen Bundesländern haben sich entsprechende landesweite Kampagnen und Jahresthemenschwerpunkte bereits bewährt. In Schleswig-Holstein wird mit dem Verkehrssicherheitsjahr 2020 ein erster Grundstein für eine Jahreskampagne gelegt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung von Konzepten oder (Jahres-) Themenschwerpunkten, die auf bestimmte Zielgruppen wie Schülerinnen und Schüler oder Berufspendelnde ausgerichtet sind. • Auslobung von Wettbewerben und/oder Einführung von Belohnungssystemen, um z. B. Einkaufsverkehr zur Radnutzung zu motivieren. • Unterstützung von betrieblichen Mobilitätskonzepten z. B. durch Erarbeitung von Hinweisen zu Erstellung und Anforderungen und/oder durch die aktive Ansprache und Unterstützung durch die Kommunen. • Vorbildfunktion des Landes z. B. im Zusammenhang mit der „Strategie zum Erreichen der Klimaziele der Landesverwaltung“ mit der Teilstrategie „Klimaverträgliche Mobilität der Landesbediensteten“ stärken. 	<p>Land RAD.SH Kommunen</p>	 	<p>€€</p>
<p>Evaluation Radstrategie</p> <p>Um die Zielerreichung und den Erfolg der ergriffenen Maßnahmen überprüfen zu können, ist eine Evaluation der Radstrategie zwingend erforderlich. Für mögliche Korrekturen bei den ergriffenen Maßnahmen und zur Aufrechterhaltung der Motivation zur Fortsetzung der Umsetzung ist die Überprüfung der Teilziele erforderlich. Diese wurden bewusst so gewählt, dass sie evaluiert werden können (vgl. Kapitel 3).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modal Split-Ziele werden über MiD oder vergleichbare Untersuchungen evaluiert. • Ziele zur Verkehrssicherheit können durch die jährliche Unfallbetrachtung der Landespolizei evaluiert werden. • Ziele im Radtourismus werden über die Gästebefragung in Schleswig-Holstein (alle drei Jahre) sowie die jährliche Radreiseanalyse des ADFC sowie regelmäßige Fortschrittsberichte evaluiert. 	<p>Land</p>		<p>€€</p>
<p>Verfahren zur Prüfung von Handlungsempfehlungen</p> <p>Erarbeitung eines Verfahrens zur Prüfung von Handlungsempfehlungen vor der Umsetzung hinsichtlich der Effektivität der vorgesehenen Maßnahmen (Bedarfs-, Kosten- und Nutzenanalyse).</p>	<p>Land</p>		<p>€</p>

Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Haupt- akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Aktivitäten			
<p>Rechtsrahmen und Regelwerke</p> <p>Die rechtlichen Vorgaben - sofern Landesrecht betroffen ist – sollten fahrradfreundlich angepasst werden bzw. bei Bundesrecht sollten entsprechende Gesetzesinitiativen durch das Land Schleswig-Holstein eingebracht werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung radverkehrsfreundlicher Anpassungen Bundesverkehrsgesetzgebung und der Planungs-Richtlinien u. a. in den Verkehrsministerkonferenzen. • Verstärkte Informationsvermittlung über Veränderungen des Rechtsrahmens von den Planungsbetroffenen bis hin zur Bevölkerung. • Prüfung der verbindlichen Einführung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). • Prüfung der verbindlichen Einführung der Hinweise zum Fahrradparken (FGSV) • Prüfung der Einführung weiterer Erlasse (z. B. zur Durchführung von Verkehrsschauen oder zur Erstellung von Radschulwegplänen) um zu gewährleisten, dass die Umsetzung bzw. Durchführung wichtiger Maßnahmen auch landesweit verbindlich sichergestellt werden kann. 	Land LBV.SH		€
<p>Personelle und finanzielle Ressourcen</p> <p>Sicherstellung der personellen und finanziellen Ressourcen im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MWVATT) zur Weiterführung der laufenden und zur Umsetzung der Maßnahmen aus der Radstrategie.</p>	Land		

5.2 Handlungsfeld 2: Infrastruktur

Einleitung

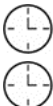

Eine sichere und gut nutzbare Infrastruktur zum Radfahren und zum Abstellen des Rades ist eine Grundvoraussetzung für die Förderung und Steigerung der Fahrradnutzung. Damit bildet die Infrastruktur das zentrale Element im Gesamtsystem der Radverkehrsförderung und ist unmittelbar an die Radfahrenden adressiert. Ihre Ausgestaltung soll auf die wachsenden Anforderungen durch einen zukünftig stärkeren und schnelleren Radverkehr sowie einen zunehmenden Einsatz von Lasten- und Transporträdern ausgerichtet sein. Radverkehrsanlagen müssen dementsprechend nach dem Stand der Technik angelegt sein und die Anforderungen des zukünftigen Radverkehrs berücksichtigen. Sie sollen sicher nutzbar sein und den Radfahrenden ein gutes subjektives Sicherheitsgefühl bieten.

Für Schleswig-Holstein hat sich gezeigt, dass in diesem Handlungsfeld verbreitet signifikante Handlungsbedarfe bestehen, die sich von Instandhaltungs- und Sanierungsbedarfen vorhandener Radverkehrsanlagen, über wichtige erforderliche Netzschlüsse bis hin zur baulastträgerübergreifenden Zusammenarbeit und dem Ausbau von Radschnellverbindungen spannen.




Das vorhandene Straßen- und Wegenetz kann zudem durch verkehrsrechtliche Maßnahmen mit geringem finanziellem Aufwand fahrradfreundlicher gestaltet werden. Neben der Ausweisung von Fahrradstraßen oder der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr zählen dazu auch Neuerungen der StVO wie beispielsweise die Einführung von Fahrradzonen. Hier sind die Kommunen gefordert, diese Maßnahmen im Rahmen der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen zu ergreifen.

Begleitende Infrastruktur, wie z. B. Fahrradparken und Wegweisung sind weitere bedeutende Infrastrukturmaßnahmen zur Fahrradnutzung. So stellen beispielsweise ungünstige Abstellbedingungen zu Hause einen relevanten Reiseantrittswiderstand dar. Im Hinblick auf die zunehmende Verbreitung höherwertiger Fahrräder gewinnen zudem vandalismus- und diebstahlsichere Abstellanlagen an Bedeutung. Auch auf die Verkehrssicherheit hat das Thema Fahrradparken Einfluss. Anspruchsgerechte Abstellanlagen tragen zur Vermeidung der Nutzung weniger sicher ausgestatteter „Zweiräder“ bei. Eine anforderungsgerechte Radverkehrswegweisung dient der Orientierung und ist darüber hinaus ein öffentlichkeitswirksames Element der Werbung für das Radfahren. Damit sie diese Anforderungen erfüllen kann, muss sie entsprechend dem Stand der Technik ausgebildet, baulastträgerübergreifend abgestimmt und kontinuierlich gepflegt werden.

Eine gute Radverkehrsinfrastruktur ist in Relation zu anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung vergleichsweise aufwändig. Umso wichtiger ist ihre angemessene und regelmäßige Unter- und Erhaltung. Für den Ausbau, die Unterhaltung und die Pflege im Sinne von Qualitätssicherung ist dementsprechend ein erheblicher Einsatz finanzieller Mittel erforderlich, für den auch eine passende Förderkulisse vorzusehen ist. Hier sind sowohl das Land als auch die Kommunen als Baulastträger gefordert.

Handlungsfeld 2: Infrastruktur			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
Schlüsselmaßnahme: Qualität der Radinfrastruktur erfassen, durch landesweite Standards verbessern und sichern			
<p>Von großer Bedeutung für die angestrebte Zunahme der Radnutzung ist der Ausbau einer verlässlichen Radverkehrsinfrastruktur mit guten bis sehr guten Qualitätsstandards, die die aktuellen Planungsrichtlinien berücksichtigen und die Möglichkeiten des Rechtsrahmens ausschöpfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung und verbindliche Vereinbarung baulasträgerübergreifender Qualitätsstandards als Leitlinie für Wegeinfrastruktur (auch für Radschnellverbindungen) sowie wegweisender Beschilderung unter Einbeziehung des zu aktualisierenden Handbuchs für die Radverkehrswegweisung (HBR-SH) (Qualitätsentwicklung). Ggf. ist zu berücksichtigen, dass kleinere und ländlicher strukturierte Kommunen andere Vorgaben und Unterstützung (personell und finanziell) benötigen als größere Kommunen. • Einführung verbindlicher Regelungen für den Bau und die Unterhaltung von Radverkehrsanlagen (Qualitätssicherung). • Aufbau eines übergreifenden Qualitätsmanagements mit standardisierter Bestandserfassung, Bestandsbewertung, Unterhaltung und Instandhaltung für ein übergeordnetes landesweites Radverkehrsnetz in Verbindung mit einem entsprechenden Datenmanagement (s. auch Handlungsfeld 7). • Zustandserfassung der Radwege, der touristischen Routen und Freizeitverbindungen sowie der weiteren Wegeverbindungen im LRVN. Möglichst Integration in die Zustandserfassung der Straßen. • Weiterentwicklung der interkommunalen Planung und baulasträgerübergreifenden Zusammenarbeit auch im Bereich Radtourismus (s. Handlungsfeld 3). 	<p>MWVATT MELUND LBV.SH Kreise Städte und Gemeinden ab 20.000 EW</p>	<p></p>	<p>€€€</p>
Schlüsselmaßnahme: Programme mit Signal- und Breitenwirkung durchführen (u. a. Fahrradbügel)			
<p>Zur kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen sind Programme gut geeignet, die im Sinne von Innovationsanschüben und Impulswirkungen hohe Bedeutung für eine effektive und auch öffentlichkeitswirksame Radverkehrsförderung im ganzen Land besitzen. Wichtig sind hierbei klar definierte Zielgrößen. Programmbeispiele mit Signalwirkung, die den gesamten Bereich der Radverkehrsinfrastruktur umfassen, wären z. B. „10.000 neue Fahrradbügel für Schleswig-Holstein (SH)“ oder „500 Lastenräder für das Land“. Dies unterstreicht auch den Wunsch nach einer zügigen und öffentlichkeitswirksamen Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßiges Aufstellen von einem Programm pro Jahr oder Fortführung eines erfolgreichen Programms über mehrere Jahre. • Erfassung der Bestandsinfrastruktur und Ermittlung von Bedarfen als Fördervoraussetzung. Die Anforderungen sollten niederschwellig sein, um auch Antragstellerinnen und Antragstellern mit geringen Ressourcen eine Teilnahme zu ermöglichen. • Gewährleistung der dauerhaften Qualitätssicherung für die im Rahmen der Programme errichtete Infrastruktur. 	<p>MWVATT MELUND RAD.SH</p>	<p></p>	<p>€€</p>

Handlungsfeld 2: Infrastruktur			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
Schlüsselmaßnahme: Anpassung der Förderkulisse für Radverkehrsanlagen (u. a. Radschnellverbindungen, Mobilitätsstationen)			
<p>Bei den finanziellen Fördermöglichkeiten von Radverkehrsmaßnahmen sind zwei Aspekte mit besonderem Handlungsbedarf deutlich geworden. Zum einen sind nicht für alle als sinnvoll erachteten Maßnahmen geeignete Förderoptionen gegeben. So kann beispielsweise derzeit kaum radtouristische Infrastruktur gefördert werden. Zum anderen sind Antragsverfahren z. T. so komplex und aufwändig, dass Kommunen bei ohnehin knappen personellen Ressourcen ggf. ganz auf die Einreichung von Förderanträgen verzichten. Hinzu kommt, dass gerade in den kleineren Kommunen die Mitarbeitenden häufig so vielfältige Aufgaben übernehmen müssen, dass komplexe Förderanträge oder das Erkennen von geeigneten Fördermöglichkeiten an sich schon eine große Hürde bedeuten kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung bestehender oder Schaffung neuer Fördermöglichkeiten • Erweiterung der Förderkulisse z. B. <ul style="list-style-type: none"> - für die Sanierung von Radverkehrsanlagen an Kreis- und Gemeindestraßen, - für den Ausbau der „letzten Meile“, - zur Förderung von Radschnellverbindungen unterhalb der Förderanforderungen des Bundes, - zur Förderung touristischer Infrastruktur (s. auch Handlungsfeld 3), - zur Förderung selbstständig geführter Radwege - zur Förderung von Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen, - zur Förderung von Leihradsystemen, - zur Förderung von Planungsleistungen • Prüfung, ob die Teilfinanzierung durch Kommunen bei Lückenschlüssen an Landesstraßen entfallen kann. • Vereinfachte Förderbedingungen für Landesförderungen (z. B. Abstufung nach Kostenhöhe, Möglichkeit der Mittelkumulation, Einführung eines einfachen Antragsverfahrens für ausgewählte Förderungen). • Intensivierung der Beratungsleistung und Unterstützung bei der Antragserstellung (siehe Handlungsfeld 6). 	<p>Land</p> <p>LBV.SH</p> <p>RAD.SH</p>	<p>⌚</p> <p>⌚</p>	<p>€€€</p>

Handlungsfeld 2: Infrastruktur			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Haupt- akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
Weitere Maßnahmen / Aktivitäten			
<p>Aufwertung Fahrradparken</p> <p>Eine differenzierte Auswertung des Fahrradparkens und der Aufbau eines Qualitätsmanagements stehen zunächst noch im Hintergrund, dürften aber nach (Teil-) Umsetzung der vorrangigen Maßnahmen zunehmend an Bedeutung gewinnen. Zudem haben Maßnahmen im Bereich Fahrradparken eine hohe öffentliche Aufmerksamkeit.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung der Landesregierung bei der Verbesserung des Fahrradparkens am Wohnort und an Verkehrszielen durch finanzielle Förderung von Modellprojekten. • Übernahme einer Vorbildfunktion durch hochwertige Abstellanlagen bei den Institutionen im Verantwortungsbereich der öffentlichen Hand (Land, Kreise, Städte und Gemeinden). • Erstellen eines Leitfadens für potenzielle private Akteure (z. B. Wohnungsgesellschaften, Einzelhandel, größere Arbeitgeber etc.) zu Anforderungen, vorbildlichen Lösungen und Fördermöglichkeiten zum Fahrradparken. Hier kann ggf. auf dem Leitfaden der NAH.SH für die Anlage von B&R-Anlagen aufgebaut werden. • Auflegen eines Fahrradbügelprogramms zur Qualitätsverbesserung (s. Schlüsselmaßnahme) 	<p>Land Kreise RAD.SH</p>		<p>€</p>
Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Aktivitäten			
<p>Ausbau und Sanierung Radinfrastruktur</p> <p>Die bestehenden Aktivitäten des Landes zum Ausbau, Sanierung und Erhaltung der Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen sind fortzusetzen und mit den Aktivitäten der Schlüsselmaßnahme Radinfrastruktur zu koordinieren. Ein wichtiger Aspekt bei der Instandhaltung ist eine effektive Beseitigung von Wurzelaufbrüchen.</p>	<p>Land LBV.SH</p>		<p>€€ jährlich</p>
<p>Förderung baulastträgerübergreifender Zusammenarbeit</p> <p>Um die personellen und finanziellen Ressourcen möglichst zielführend und effektiv einzusetzen, sollte die baulastträgerübergreifende Zusammenarbeit gestärkt werden. Beispielsweise kann es sinnvoll sein, dass die Planung einer Maßnahme an einem zusammenhängenden Straßenzug in einer Hand liegt, auch wenn mehrere Baulastträger betroffen sind. Auch eine zeitliche Abstimmung von Maßnahmen kann sinnvoll sein, damit z.B. für die Radfahrenden im zeitlichen Zusammenhang ein zusammenhängender Netzschluss entsteht. Im Rahmen der Unterhaltung können Kooperationen ebenfalls hilfreich sein. Beispielsweise haben sich Modelle bewährt, in denen durch vertragliche Regelungen Winterdienst auch außerhalb der eigenen Baulastträgerschaft übernommen wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung der interkommunalen Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen. • Entwicklung interkommunaler Wegemanagements, auch für touristische Routen (Mängelmanagement, Unterhaltung). • Beratung von Kommunen bei der Planung von Radverkehrsanlagen in deren Baulastträgerschaft. 	<p>LBV.SH Kommunen</p>		<p>€€</p>

5.3 Handlungsfeld 3: Radtourismus

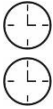

Einleitung


Der Radtourismus ist für Schleswig-Holstein ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Für viele Urlauber und Urlauberinnen sind die Möglichkeiten zum Radfahren ein wichtiger Grund, um sich für einen Urlaub in Schleswig-Holstein zu entscheiden. Radfahren zählt zu den beliebtesten Aktivitäten der Gäste während ihres Urlaubes und ist auch für den Tagestourismus sowie die Naherholung von Bedeutung.



Radfahren ist eines von zwei Hauptaktivitätsthemen der Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025, das eng mit den Kernkompetenzen des Landes verbunden ist. Die Strategie wurde 2019 evaluiert. Danach hat Radfahren eine hohe Bedeutung für das Land und gehört danach zu den sogenannten "Leitprodukten". Diesem Thema wird mit Blick auf die Markentreiberfunktion, die regionale Inwertsetzung, die Verbindung von Küste und Binnenland und die Entwicklung zu einer Ganzjahresdestination Schleswig-Holsteins große Entwicklungspotenziale zugeschrieben. Um die bestehenden Potenziale auszuschöpfen, ist sowohl die Qualität der radtouristischen Infrastruktur, der Angebote vor Ort als auch die Außendarstellung im Wettbewerb mit anderen Radtourismusdestinationen im Bundesgebiet von übergeordneter Bedeutung.

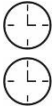
Im Radtourismus gab und gibt es bereits positive Ansätze. Diese sind allerdings meist nicht über die Grenzen einzelner Tourismusregionen und der Lokalen Tourismusorganisationen (LTOs) hinaus koordiniert. Auch weisen sie bisher noch wenig Systematik, insbesondere in Bezug auf eine landesweite Außendarstellung, auf. Darüber hinaus ist auch das Engagement der unterschiedlichen Akteure (u. a. Land, Kommunen) für die Radfernerwege und touristischen Themenrouten sehr unterschiedlich. Gute Ansätze stehen hier deutlichen Defiziten auch bezüglich der Infrastruktur gegenüber. Im Hinblick auf die Urlaubs- und Tagesgäste bzw. die potenziellen Zielgruppen fehlt es insbesondere noch an einheitlichen hochwertigen Standards, durchgehenden Qualitäten, integrierten Angeboten sowie an attraktiven Informationsangeboten.

Der Aufbau und die Etablierung hochwertiger und integrierter Angebote unter dem Leitbild „Radfahren als Erlebnis“ steht daher im Vordergrund der Maßnahmen. Nur mit hoher Qualität und Attraktivität ist letztlich auch eine positive Außendarstellung und ein offensives Marketing glaubwürdig und erfolversprechend. Um dies zu erreichen, sind alle Leistungsträger im Tourismus gefordert. Aufgrund der Vielzahl an Akteuren und der Komplexität der Aufgabenstellung ist zudem eine systematische Koordination und Evaluation der Aktivitäten und Maßnahmen erforderlich.

Handlungsfeld 3: Radtourismus			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
Schlüsselmaßnahme: Radfernwege zu Qualitätsradrouten entwickeln (Qualitätsstandards, Bestandsanalyse, Ausbau)			
<p>Beim Radtourismus ist eine gute Infrastruktur Voraussetzung für alle weiteren Aktivitäten und maßgebend für die Nutzungsbereitschaft bei den Gästen bzw. Radtouristen und Radtouristinnen. Positive Ansätze und Qualitäten auf einzelnen Abschnitten von touristischen Radrouten sind nicht ausreichend für die Erschließung der vorhandenen Nachfragepotenziale. Die Hauptpotenziale im Radtourismus mit den größten Chancen für eine positive Außendarstellung des Landes liegen bei den Radfernwegen. Aber auch die regionalen Themenrouten sind auf ein möglichst hohes Qualitätsniveau zu bringen.</p> <p>Die systematische Aufwertung der Radfernwege mit dem Ziel, ein durchgängig hohes Qualitätsniveau herzustellen, konzentriert sich zunächst auf die D-Routen bzw. EuroVelorouten (Ostseeküsten-Radweg, Nordseeküsten-Radweg, Elberadweg, Ochsenweg, Iron Curtain Trail), sollte aber später auch auf weitere Radfernwege und Themenrouten erweitert werden. Es werden unter Einbindung bundesweiter Aktivitäten und Planungen folgende Schritte durchgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten einer Expertenrunde Radtourismus (u.a. für Erarbeitung konzeptioneller Grundlagen, Festlegung der Aufgaben und organisatorischen Zuordnung für die Radkoordinierungsstelle). • Festlegung einheitlicher Qualitätsstandards, (Koordination mit Handlungsfeld 2 / Landesweites Radverkehrsnetz), • Bestandserfassung und Bewertung, • Erstellen eines Handlungskonzeptes „Radfahren als Erlebnis“ für jede Route, • Anpassung der Radverkehrsanlagen und Begleitinfrastruktur, • Einbindung touristischer Anforderungen in die Förderkulisse (siehe Handlungsfeld 2 / Anpassung der Förderkulisse), • Aufbau eines übergreifenden Qualitätsmanagements, • Überarbeitung / Anpassung des Vermarktungskonzeptes, • Einbindung der Routen in Radroutenplaner (siehe Handlungsfeld 7 / Datenmanagement). 	<p>MWVATT</p> <p>TMO</p> <p>LTO</p> <p>Kommunen</p>		<p>€€€€</p>
Schlüsselmaßnahme: Koordinierungsstelle Radtourismus einrichten (zentrale Steuerung, übergreifende Zusammenarbeit)			
<p>Die erfolgreiche Umsetzung und Etablierung der Maßnahmen für den Radtourismus ist ein komplexer Prozess. Er erfordert die Einbindung zahlreicher Akteure und Interessenlagen auch über die Landesgrenzen hinaus und mit dem Bund. Insbesondere sind die zahlreichen touristischen Leistungsträger mit einzubinden, die die direkte Schnittstelle zu den Gästen bilden und daher besonders informiert und motiviert sein müssen. Um diese komplexe Aufgabe zu bewältigen, ist die Einrichtung einer Koordinierungsstelle vorgesehen.</p> <p>Um eine hohe Effizienz zu erreichen und Aufgabenüberschneidungen mit bestehenden Stellen mit Koordinierungsfunktion (z. B. Tourismusagentur Schleswig-Holstein (TA.SH) zu vermeiden, ist im Vorfeld ein Zuständigkeitsprofil (Aufgabendefinition / Aufgabenabgrenzung) in der Schnittstelle Straßenbaulastträger – Tourismuswirtschaft – Tourismusmarketing zu erstellen und die organisatorische Zuordnung festzulegen</p> <p>Ein erfolgreiches Wirken der Koordinierungsstelle bedarf einer längerfristigen personellen und finanziellen Ausstattung und einer intensiven Abstimmung mit anderen Institutionen, insbesondere der RAD.SH und dem RTR sowie den Schnittstellenakteuren im Tourismus.</p>	<p>MWVATT</p> <p>TMO</p> <p>LTO</p>		<p>€</p>

Handlungsfeld 3: Radtourismus			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
Schlüsselmaßnahme: Förderprogramm zur Entwicklung radtouristischer Angebote aufstellen (Service, Entwicklung Radreiseregionen)			
Eine dauerhaft erfolgreiche Positionierung des Radtourismus erfordert ein ausgeprägtes Engagement von Seiten der touristischen Leistungsträger u. a. aus den Bereichen Beherbergung, Gastronomie, Service und Mobilität. Daher sind neben der Förderung für den Ausbau der Radinfrastruktur (s.o.) Anreize zu schaffen, ggf. auch mit finanzieller Unterstützung, um vielschichtige Angebote und flankierende Aktivitäten in Ergänzung zum Infrastrukturausbau für den Radtourismus zu entwickeln und zu betreiben, die möglichst viele potenzielle Radnutzende ansprechen.	MWVATT TMO LTO		€€

Handlungsfeld 3: Radtourismus			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
Weitere Maßnahmen / Aktivitäten			
Entwicklung eines Leitfadens zur Förderkulisse für den Radtourismus Unzureichende Kenntnis über die vielfältigen Fördermöglichkeiten für radtouristische Maßnahmen auf den Ebenen Land, Bund, Europäische Union (EU), aber auch unzureichende Kompetenzen und Ressourcen für die Antragsstellung bilden häufig eine Barriere für die Umsetzung und eine erfolgreiche Etablierung neuer Angebote. Hierzu sind für die touristischen Leistungsträger entsprechende Informationsangebote sowie Beratung und Unterstützung bei den Antragsverfahren erforderlich. Ein Leitfaden mit Darstellung der Förderkulisse, von Verfahrensweisen und Kontaktstellen unterstützt den Abbau der Zugangsbarrieren für Fördermittel.	MWVATT MELUND MILI		€
Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Aktivitäten			
Optimierung und Qualitätssicherung der landesweiten Radwegweisung Die meisten Kreise haben in den letzten Jahren die Radwegweisung mit dem Fokus auf Freizeit- und Tourismusrouten nach den Vorgaben des Handbuchs zur Radwegweisung in Schleswig-Holstein (HBR-SH 2012) ausgebaut und aktualisiert sowie digital archiviert. Insbesondere die regionalen touristischen Themenrouten haben dadurch eine Aufwertung erfahren. Dennoch bestehen weiterhin regionale Unterschiede und Lücken in der Radwegweisung. In Koordination mit Handlungsfeld 2 / Qualität der Radinfrastruktur und der Schlüsselmaßnahme „Radfernrouen zu touristischen Qualitätsradrouten entwickeln“ (s.o.) ist die touristische Wegweisung auszubauen und zu optimieren. Dazu gehören die Erfassung des Bestandes in Wegweisungskatastern und eine vereinheitlichte Bestandsbewertung ebenso wie einheitliche Qualitätsstandards im Kontext mit der HBR-SH und eine systematische Qualitätssicherung. Auch bei dieser Maßnahme ist eine grenzen- und bau-träger-übergreifende Zusammenarbeit erforderlich (siehe auch Handlungsfeld 2).	MWVATT LBV.SH Kreise / Städte		€€

Handlungsfeld 3: Radtourismus			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Haupt- akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
<p>Weiterentwicklung und Intensivierung eines übergreifenden Marketings für das „Radtourismusland Der Echte Norden“</p> <p>Einhergehend mit einem Ausbau der Infrastruktur- und Angebotsqualität soll der Radtourismus noch intensiver vermarktet werden. Neben optimierten Marketingaktivitäten der einzelnen Radtourismusregionen wird vor allem der Aufbau einer landesweiten Marketingstrategie mit dem Ziel einer stärkeren Präsenz des schleswig-holsteinischen Radtourismus angestrebt. Mit dem regelmäßigen Durchführen gemeinsamer Kampagnen mit den lokalen Akteuren und gemeinsamen Auftritten auf Messen und bundesweiten Veranstaltungen werden eine größere Aufmerksamkeit erzeugt und Synergien für die beteiligten Akteure erschlossen.</p>	<p>MWVATT</p> <p>TA.SH</p>		<p>€€</p> <p>jährliches Budget</p>

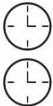
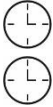

5.4 Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten

Einleitung


Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten und die Förderung der Multimodalität als bedarfsorientierte und anlassbezogene Nutzung verschiedener Verkehrsmittel ist ein wesentliches Element für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität und gehört daher zu den Kernbausteinen moderner Mobilitätskonzepte. Gerade die Stadtregionen, wie beispielsweise Kiel (basierend auf dem Masterplan Mobilität der KielRegion) und Flensburg (basierend auf dem Masterplan Mobilität 2030), verfolgen dahingehende Ansätze und bauen entsprechende Angebote auf. So können unter anderem das neue Fahrradverleihsystem „Sprottenflotte“ der KielRegion oder die B&R-Offensive für Bahnstationen unter Regie der NAH.SH schon jetzt als Best-Practice-Beispiele benannt werden. Aber auch viele kleinere Gemeinden sind hier mittlerweile aktiv.

Radverkehr und ÖPNV bilden bereits seit vielen Jahren eine erfolgreiche Partnerschaft, von der beide Verkehrsarten und das Gesamtverkehrssystem profitieren. Eine Vertiefung dieser Partnerschaft mit verbesserten und vereinfachten Bedingungen für eine kombinierte Nutzung Fahrrad – ÖPNV steht daher im Vordergrund dieses Handlungsfeldes. Hier kann auf einem guten Bestand aufgebaut werden. Erfolge sind kurzfristig möglich. Anzustreben sind perspektivisch integrierte und flexible Angebote, die sowohl die Einbindung der ÖPNV-Haltestellen in die kommunalen und regionalen Radverkehrsnetze und die Ausstattung mit B&R-Anlagen als auch Fahrradverleih und Fahrradmitnahme umfassen. Gerade die Fahrradmitnahme erfordert langfristige Weichenstellungen in der Planung des Verkehrsangebotes, der Fahrzeugkapazitäten und bei der Fahrzeuggestaltung (Fahrrad-Transportplätze).

Die Schnittstelle Radverkehr – ÖPNV muss durch verschiedene Akteure besetzt werden. Allen voran sind die ÖPNV-Aufgabenträger gefordert, aber auch die Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus müssen sich die Kommunen selbst engagieren und ihren Zuständigkeitsbereich aktiv mit ausgestalten.

Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
Schlüsselmaßnahme: ÖPNV-Knoten zu Mobilitätsstationen ausbauen			
<p>Zur nachhaltigen Förderung der Multimodalität bedarf es entsprechender Angebotsalternativen, die Anreize für einen Verzicht auf die Pkw-Nutzung liefern. ÖPNV-Knoten, an denen bereits mehrere Bahn- und Buslinien verknüpft sind, bieten wegen der guten ÖPNV-Qualität und oft schon bestehender Zusatzangebote wie B&R, Park&Ride (P&R) und Taxenstellplätzen vielfach gute Voraussetzungen für den Aufbau solcher integrierter Mobilitätsangebote.</p> <p>Um die unterschiedliche lokalen Nachfragepotenziale und räumlichen Rahmenbedingungen adäquat zu berücksichtigen, wird auf Basis einer Bedarfsanalyse der Aufbau von Mobilitätsstationen nach einem modularen Gestaltungsprinzip verfolgt, das von einer Basisausstattung bis hin zu einer Full-Service-Station reicht und auch sukzessive erweiterbar ist. Die Mobilitätsstationen sind städtebaulich zu integrieren und können auch Impulse für die Entwicklung von Bahnhofsumfeldern und Ortszentren sowie für den Tourismus liefern.</p> <p>Die Ausstattung reicht von hochwertigen B&R- und P&R-Anlagen, über Bereitstellung von Car- und Bike-Sharing-Angeboten bis hin zur Verknüpfung mit regionalen oder lokalen Fahrradverleihsystemen und der Bereitstellung ergänzender Serviceleistungen (z. B. Radreparatur).</p>	<p>NAH.SH</p> <p>Kommunen</p>		<p>€€€</p>
Schlüsselmaßnahme: Sicherstellung der Anbindung von ÖPNV-Stationen ("letzte Meile")			
<p>Die Nutzung von B&R-Anlagen und Mobilitätsstationen wird wesentlich durch deren räumliche Lage und Erreichbarkeit beeinflusst. Eine gute Vernetzung mit den Ortskernen und den Siedlungslagen der jeweiligen Kommune über sicher und komfortabel ausgebaute Radverkehrsanlagen und eine gute Wegweisung steigert die Akzeptanz der Radnutzung als Zubringer zum ÖPNV. In dieser „letzten Meile“ liegt viel Potenzial für den Radverkehr, das mit Unterstützung der Kreise, der NAH.SH und der RAD.SH hauptsächlich durch die Kommunen selber erschlossen werden kann.</p> <p>Die Aufwertung der „letzten Meile“ sollte daher zentraler Bestandteil einer kommunalen Radverkehrsplanung sein und aufbauend auf einer Bestandsanalyse in ein Maßnahmenprogramm münden, das auch die Wegweisung umfasst. Auch in Stadt- und Ortsentwicklungspläne ist die Fahrrad-Anbindung der ÖPNV-Knoten als fester Baustein aufzunehmen.</p>	<p>Kommunen</p>		<p>€€€</p>
Schlüsselmaßnahme: Förderung innovativer Angebote zur Multimodalität			
<p>Multimodalität befindet sich noch in einer frühen Entwicklungsphase. Neben bereits erprobten Bausteinen der Gestaltung und Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote besteht noch viel Raum für neue Ideen und Konzepte. Das Land hat Interesse an neuen und innovativen Aktivitäten und Ansätzen zur Multimodalität und wird erfolgversprechende Modellprojekte organisatorisch und auch finanziell unterstützen. Dazu gehört auch die Initiierung und Begleitung von Wettbewerben sowie von Forschungsvorhaben.</p> <p>Darüber hinaus übernimmt das Land auch eine Vorbildfunktion durch eine Förderung und einen Aufbau multimodaler Angebote und Anreize für eine multimodale Verkehrsmittelnutzung bei seinen Ministerien und Behörden.</p>	<p>Land</p> <p>NAH.SH</p> <p>RAD.SH</p>		<p>€€</p>

Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
Weitere Maßnahmen / Aktivitäten			
<p>Erweiterung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV</p> <p>Durch die steigende ÖPNV-Nachfrage insbesondere in den Kreisen der Metropolregion Hamburg und den Stadtregionen sind die ÖPNV-Kapazitäten bereits weitgehend ausgelastet. Dies gilt vor allem für die Verkehrsspitzenzeiten. Erweiterungen des Verkehrsangebotes im Rahmen der bestehenden Infrastruktur sind zudem kaum noch möglich. Daher sind neben dem Ausbau von B&R und Fahrradverleihsystemen Alternativen für die Fahrradmitnahme im ÖPNV zu entwickeln, die keine erheblichen Kapazitätsausweitungen bei den ÖPNV-Fahrzeugen erfordern.</p> <p>Im Vordergrund stehen dabei Kompakträder, die wenig Platz beim Transport beanspruchen, aber bisher wenig verbreitet sind. Es werden daher Nutzungs- und Finanzierungsmodelle (z. B. Verleih, Leasing, Zuschuss für ÖPNV-Abonnenten) geprüft, um die Anreize für die Nutzung solcher Kompakträder im ÖPNV anstelle herkömmlicher Fahrräder zu erhöhen.</p> <p>Die Fahrradmitnahme erfordert bei den eingesetzten Fahrzeugen eine entsprechende Ausstattung, die zu definieren und bei der Ausschreibung und Vergabe von ÖPNV-Leistungen zu berücksichtigen ist. Im Linienbusverkehr gibt es zusätzliche Spielräume durch fahrzeugseitige Einrichtungen zur Fahrradmitnahme wie Fahrradanhänger oder Fahrradträger am Fahrzeug (z.B. nach dem Vorbild der Insel Sylt).</p> <p>Um die Fahrradmitnahme im Linienbusbetrieb zu optimieren, werden Ansätze zur verbesserten Fahrradmitnahme an Teststrecken mit touristischer Bedeutung erprobt, die ein erhöhtes Nachfragepotenzial für eine Fahrradmitnahme aufweisen.</p> <p>Um die Fahrradmitnahme für die Nutzenden zu vereinfachen, soll außerdem geprüft werden, ob und welche tarifliche Paketangebote möglich sind, z. B. eine kostenlose Fahrradmitnahme integriert in Gästekarten und ÖPNV-Abonnements.</p>	<p>Verkehrsunternehmen</p> <p>NAH.SH</p>	<p>⌚</p> <p>⌚</p>	<p>€</p> <p>jährliches Budget</p>
<p>Weiterentwicklung und Systematisierung von Fahrradverleih und Bike-Sharing an ÖPNV-Stationen</p> <p>Zur Entlastung der ÖPNV-Fahrzeugkapazitäten tragen Angebote bei, die an den ÖPNV-Haltestellen verortet sind und eine Alternative zur Fahrradmitnahme bieten. Deutliches Entwicklungspotenzial liegt im Ausbau von Verleih- und Sharing-Systemen, mit denen vor allem die Fahrradnutzung im letzten Teil der Reisekette zwischen ÖPNV-Ausstieg und Verkehrsziel attraktiver wird. Auch für den Tourismus sind Verleihangebote an ÖPNV-Knoten zur Gestaltung einer nachhaltigen touristischen Mobilität von Bedeutung.</p> <p>Aufbauend auf den Erfahrungen in Städten und Regionen mit einem etablierten Fahrrad-Verleihsystem oder Bike-Sharing sind Betreiber- und Kooperationsmodelle unter Einbindung des lokalen Fahrradverleihs zu entwickeln, die die kombinierte Nutzung von ÖPNV und Fahrrad auch Regions-übergreifend vereinfachen und vereinheitlichen. Dies betrifft insbesondere die Buchungs- und Bezahlsysteme.</p>	<p>Betreiber</p> <p>KielRegion</p> <p>RAD.SH</p>	<p>⌚</p> <p>⌚</p>	<p>€€</p>

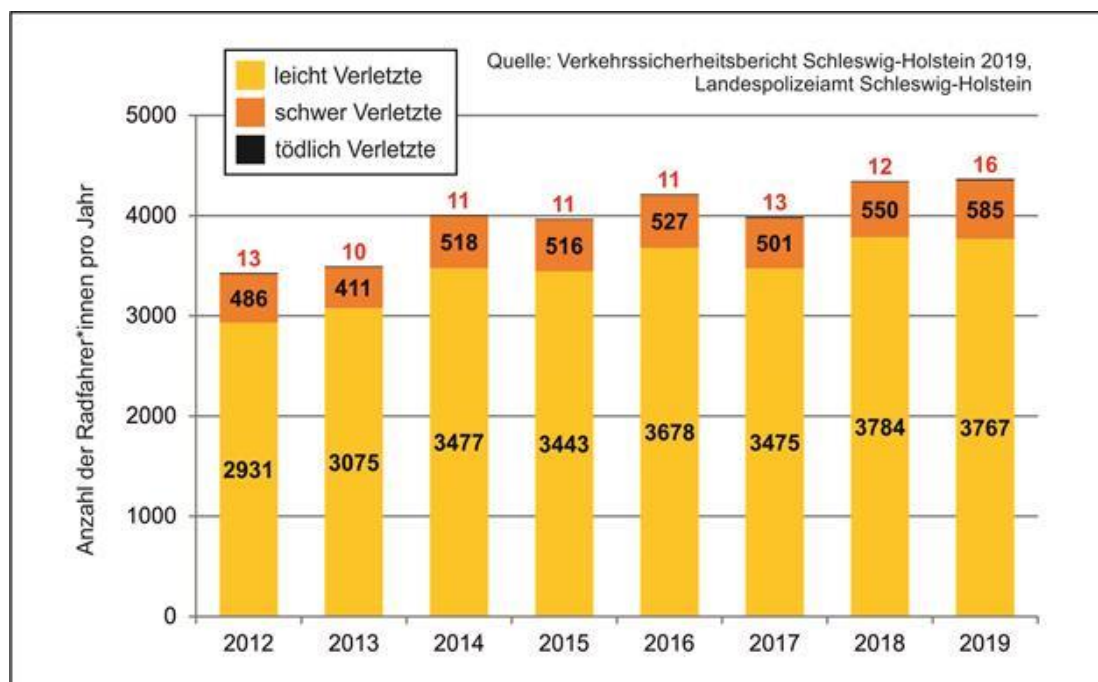
Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Haupt- akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Aktivitäten			
<p>Weiterführung des B&R-Förderprogramms mit Erweiterung auf Bushaltestellen</p> <p>Mit der B&R-Offensive und der B&R-Förderung an Bahnstationen hat das Land unter Regie der NAH.SH bereits große Erfolge erzielt. Demnächst wird auch eine Datenbank zur Verfügung stehen, in der die B&R-Anlagen landesweit erfasst sind und dann auch für die ÖPNV-Kundeninformationen zur Verfügung stehen.</p> <p>Weitere Ausbau- und Optimierungsansätze bei der Fortsetzung der B&R-Förderung werden vor allem im Hinblick auf kleinere Bahnstationen und bei gesicherten Abstellmöglichkeiten (Radstation, Fahrradbox, etc.) unter Berücksichtigung neuer Anforderungen (z. B. Pedelec) verfolgt, wobei gerade beim Bau von Radstationen an ÖPNV-Knoten für Schleswig-Holstein noch großer Nachholbedarf besteht. Dies erfordert entsprechende Informationsangebote und eine vertiefte Kommunikation mit den Kommunen.</p> <p>Mit dem Ausbau von B&R-Angeboten an Bushaltestellen soll außerdem die ÖPNV-Erschließung insbesondere in kleineren Gemeinden und im ländlichen Raum ausgebaut werden. Perspektivisch wird eine Basisausstattung aller Bushaltestellen mit Abstellbügeln angestrebt.</p>	<p>NAH.SH</p> <p>Kreise</p>		<p>€€</p> <p>jährliches Budget</p>

5.5 Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit

Einleitung

Nur wer sich als Radfahrender sicher fühlt, wird das Rad häufig nutzen. Verkehrssicherheit zählt neben dem Fahrkomfort zu den entscheidenden Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl. Auf den Straßen Schleswig-Holsteins starben im Jahr 2019 16 Radfahrende, das sind rund 15 % aller Verkehrstoten im Land. Fast jeder vierte polizeilich erfasste Verkehrsunfall war mit Beteiligung von Radfahrenden. Eine größere Anzahl von Radunfällen, insbesondere ohne Personenschäden, ist in der Unfallstatistik nicht erfasst (Thema "Dunkelziffer"). Dennoch zählt das Fahrrad im Verhältnis zur Fahrleistung weiterhin zu den sichersten Verkehrsmitteln.

Mit der deutlichen Zunahme des Radverkehrs und der Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs entstehen neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheitsarbeit. Im Jahr 2019 waren schon rund 15 % aller Radunfälle mit Personenschaden verunglückte Pedelec-Fahrende. Insbesondere bei älteren und radunerfahrenen Menschen erhöht die Geschwindigkeit das Unfallrisiko, wenn Bremswege oder Kurvenradien falsch eingeschätzt werden. Zudem sind die Unfallauswirkungen bei älteren Personen oft gravierender als bei jüngeren Verkehrsteilnehmenden.



Entwicklung verunglückter Radfahrer in Schleswig-Holstein



Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit setzt die Radstrategie auf die Säulen





- Anpassung der Verkehrsinfrastruktur / Gestaltung des Verkehrsraumes,
- Unfallprävention,
- Überwachung und Aufklärung sowie
- kooperatives Miteinander der Verkehrsteilnehmenden („Mobilitätskultur“).



Zum Erreichen der Ziele sind vor allem die konzeptionellen Grundlagen der Verkehrssicherheitsarbeit zu aktualisieren und teilweise neu zu erarbeiten. Daher bildet die Ausarbeitung eines neuen Verkehrssicherheitskonzeptes eine Schlüsselmaßnahme, mit der insbesondere die Arbeit der Straßenbaulastträger und der Verkehrsbehörden systematisiert und ressortübergreifend gestaltet werden kann. Damit wird auch ein Beitrag zu einem effizienten Einsatz der Personal- und Finanzressourcen auf den verschiedenen administrativen Ebenen geleistet.

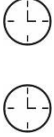

Neben den Akteuren, zu denen auch die Betreiber der Schieneninfrastruktur gehören, die an einer Verbesserung der baulichen, technischen und organisatorischen Voraussetzungen für mehr Verkehrssicherheit arbeiten, sind die Verkehrsteilnehmenden ein maßgebender Einflussfaktor für die Verkehrssicherheit. Viele Unfälle beruhen auf individuellem Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmenden unter anderem aus Unkenntnis von Regelwerken und Verhaltensweisen im Verkehr, bei den Radfahrenden auch zum Teil aus unzureichender Fahrkompetenz. Damit stellt die Informationsvermittlung und Aufklärung über öffentlichkeitswirksame Kampagnen und Aktionen eine weitere Schlüsselmaßnahme dar, die auch einen wesentlichen Beitrag für die langfristige Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätskultur leistet. Die entsprechenden Aktivitäten können über verschiedene Akteure begleitet werden, die eine große Flächendeckung und breite Zielgruppenansprache ermöglichen.

Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
Schlüsselmaßnahme: Entwicklung eines landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes			
<p>Mit dem verkehrsträgerübergreifenden Verkehrssicherheitskonzept wird der Rahmen für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit mit ihren verschiedenen Komponenten auf Landesebene vorgegeben. Es dient zur Aufklärung, Sensibilisierung und Vorbeugung mit dem Ziel präventiver Verkehrssicherheitsarbeit und setzt die Initiative des Verkehrssicherheitskonzeptes aus 2003 fort. Grundlage und Unterstützung bieten das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die Vorgaben der EU unter anderem in den Leitlinien zur Straßenverkehrssicherheit.</p> <p>Die Erarbeitung des Verkehrssicherheitskonzeptes erfolgt interdisziplinär und baulastträgerübergreifend durch eine Facharbeitsgruppe, die sich aus verschiedenen Akteuren zusammensetzt, insbesondere dem MWVATT, der Polizei, dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH), den Verkehrsbehörden, der Landesverkehrswacht (LVW.SH) und von Verbänden.</p>	MWVATT		€

Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Haupt- akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
Schlüsselmaßnahme: Kampagnen und Aktionen für mehr Verkehrssicherheit			
<p>Eine hohe Verkehrssicherheit lässt sich nur mit einer intensiven Einbindung der Verkehrsteilnehmenden erreichen. Sicheres Verkehrsverhalten, Konfliktvermeidung und Rücksichtnahme sind maßgebende Aspekte der Verkehrssicherheit und erfordern einen individuellen Beitrag der Verkehrsteilnehmenden.</p> <p>Aufgrund ihrer großen strategischen Bedeutung sind öffentliche Kampagnen und Aktionen zur Verkehrssicherheit auf Landesebene sowie die Informationsvermittlung aufbauend auf den bestehenden Aktivitäten mit einem modernen, zielorientierten Medieneinsatz („cross media“) zu systematisieren und zu intensivieren. Von großer Bedeutung für den Erfolg ist dabei die Sicherung der Kontinuität. Zu den Themenschwerpunkten gehören z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rücksichtnahme im Verkehr, • Regelwerk / Änderungen der StVO, • Information / Sensibilisierung zur Radwegebenutzungspflicht, • Helm tragen, • Abbiegen / toter Winkel. <p>Darüber hinaus ist die Verkehrssicherheit in andere öffentliche Aktivitäten zum Radverkehr auch in Kooperation mit weiteren Akteuren einzubinden sowie bisher schon erfolgreiche Aktionen zu verstetigen.</p>	<p>LWW.SH</p> <p>RAD.SH</p> <p>Schulen</p>		<p>€€ jährliches Budget</p>
Schlüsselmaßnahme: Intensivierung von zielgruppenorientierten Präventionsmaßnahmen			
<p>Die LVW.SH bietet in Zusammenarbeit mit den Fachberaterinnen und Fachberatern auf Landes- und Kreisebene und verschiedenen Kooperationspartnern bereits ein umfangreiches Angebot an Informationsmaterialien, Schulungen und Veranstaltungen für verschiedene Zielgruppen wie Kinder/Jugendliche und ältere Menschen. Zu den bestehenden Aktivitäten gehören unter anderem die Durchführung von Fahrradwochen unter dem Titel „FahrRad - aber sicher“ oder die Aktion „Sicherheit durch Sichtbarkeit“.</p> <p>Auch Kooperationspartner wie der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) (Programm „Kind und Verkehr“), die Unfallkassen, das Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen Schleswig-Holstein (IQSH) oder der ADFC bieten Schulungen, Trainings und Veranstaltungen an. Wichtige Partnerinnen und Partner sind auch die Fahrschulen über die Fahrlehrkräfteausbildung und Informationsangebote.</p> <p>Die Angebote unter der strategischen Ausrichtung „Sensibilisierung, Schulung, Kompetenzförderung“ gilt es kontinuierlich an aktuellen Themenstellungen und Bedarfe anzupassen und unter Einbeziehung relevanter Akteure weiterzuentwickeln. Dabei ist der Zielgruppenbezug weiter zu schärfen und die Angebote noch intensiver über verschiedene Kanäle zu bewerben. Im Vordergrund des Angebotes stehen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radfahrtraining inkl. Pedelec-Nutzung, • Regelkenntnis / StVO-Neuerungen, • Sensibilisierung von Berufskraftfahrenden, • Verhalten im Straßenverkehr / Rücksichtnahme, • Verkehrsübungsplätze für Schulung / Training, • Aus- und Fortbildung für Lehrkräfte. 	<p>MILI</p> <p>LWW.SH</p>		<p>€€ jährliches Budget</p>

Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
Weitere Maßnahmen / Aktivitäten			
<p>Verkehrssicherheitscreening (VSS)</p> <p>Perspektivisch wird ein landesweites, datenbankbasiertes VSS angestrebt, das den gesamten Arbeitsablauf von der Sicherheitsanalyse über die Maßnahmenentwicklung bis zur Evaluation der Maßnahmen unterstützt und eine baulastträgerübergreifende Zusammenarbeit erleichtert. Es umfasst auf einer zentralen Datenplattform alle relevanten Daten, die zur Unfallanalyse und zur Beseitigung von unfallbedingten Mängeln in der Verkehrsinfrastruktur benötigt werden. Damit können der LBV.SH, die kommunalen Verwaltungen, die Unfallkommissionen sowie weitere Akteure in ihrer Arbeit unterstützt und die Verkehrssicherheitsarbeit effizienter gestaltet werden.</p>	<p>MILI</p> <p>Kreise</p> <p>kreisfreie Städte</p>	 	<p>€€</p>
Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Aktivitäten			
<p>Unfallstatistik und Unfallanalyse</p> <p>Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit ist eine fundierte und differenzierte Erfassung, Auswertung und Bewertung von Unfällen mit Ableitung genereller Konflikte und von Auffälligkeiten in Bezug auf ausgewählte Zielgruppen wie beispielsweise Kinder/Jugendliche und ältere Menschen. Dazu bilden die jährlichen Verkehrssicherheitsberichte auf den Ebenen des Landes und der Polizeidirektionen auch künftig eine wichtige Basis.</p> <p>In den letzten Jahren wurden die Datengrundlagen und Auswertetools für die Unfallanalyse verbessert und der Radverkehr in den Statistiken umfangreicher thematisiert. Die Verbesserung der Datenqualität und der Auswertungsmöglichkeiten sind unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse der landesweiten Verkehrssicherheitsarbeit und der Verkehrswissenschaft kontinuierlich fortzusetzen.</p> <p>Die Kommunen sind dazu anzuhalten, bei der Erstellung von Mobilitäts- und Radverkehrskonzepten systematische Analysen von Verkehrs- und Radunfällen durchzuführen und diese als festen Bestandteil in die verkehrlichen Rahmenpläne aufzunehmen. Dazu werden Informationen für qualifizierte Unfallanalysen z. B. in Form eines Leitfadens und entsprechenden Daten durch die Polizei bereitgestellt.</p>	<p>Polizei</p>		<p>€ jährliches Budget</p>
<p>Verkehrsschauen</p> <p>Bei den Unfallursachen spielt vielfach eine unzureichend ausgebaute und instandgehaltene Infrastruktur eine Rolle. Radwege in einem schlechten Zustand, unzureichend dimensionierte Radverkehrsanlagen oder Behinderungen durch parkende Fahrzeuge sind insbesondere in urbanen Gebieten verbreitete Konflikte. Das zunehmende Aufkommen im Radverkehr und der verstärkte Einsatz neuer Fahrzeugtypen wie Pedelecs und Lastenfahrräder werden die Problematik tendenziell weiter verschärfen.</p> <p>Viele Kommunen führen bereits Verkehrsschauen durch, um Konflikte aufzuarbeiten und Lösungsansätze zu entwickeln. Regelmäßige und inhaltlich strukturierte Verkehrsschauen auf Grundlage des FGSV-Merkblattes für die Durchführung von Verkehrsschauen (MDV 2013) bieten ein Instrument, das bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten und für die Arbeit der Unfallkommissionen künftig unter Beteiligung der relevanten örtlichen Akteure verbindlich einzusetzen ist. Hiermit sind sowohl strukturelle Problemlagen aufzuzeigen als auch akute Mängel und Gefahrenlagen zu ermitteln, die zügig zu beseitigen sind.</p>	<p>Kommunen</p>		<p>€</p>

Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
<p>Unfallkommissionen</p> <p>Die Unfallkommissionen bilden eine tragende Säule der Verkehrssicherheitsarbeit. Sie setzen sich zusammen aus Vertreter*innen der Polizei, der zuständigen Verkehrsbehörde und Straßenbauasträger sowie ggf. weiteren örtlichen Expert*innen (z. B. ADFC oder LVW.SH). Die rechtliche Basis der Unfallkommission ist in der Verwaltungsvorschrift zu § 44 der Straßenverkehrs-Ordnung verankert. Die Kommunen sind mit Unterstützung der LVW.SH anzuhalten, eine kontinuierliche Arbeit und Qualifizierung der Mitglieder sicherzustellen.</p> <p>Bei besonderen Unfallschwerpunkten und komplexen Verkehrssituationen wird die Arbeit der Unfallkommissionen durch Sicherheitsaudits von zertifizierten Verkehrssicherheitsexperten und Expertinnen unterstützt, die bauliche, verkehrstechnische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit überprüfen.</p>	<p>Kommunen</p> <p>LBV.SH</p> <p>Polizei</p>		<p>€</p> <p>jährliches Budget</p>
<p>Mobilitätsbildung</p> <p>Mobilitätsbildung ist eine übergreifende Aufgabe, die über die herkömmliche Verkehrssicherheitsarbeit an den Schulen hinausgeht. Sie umfasst einerseits Aspekte zur sicheren Teilnahme am Verkehr („Mobilitätskompetenz“), aber auch Aspekte zur generellen Förderung der Nahmobilität, zur bewussten Verkehrsmittelwahl einschließlich Reduzierung des Elterntaxis sowie die Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Verkehr. Kinder und Jugendliche sollen das Fahrrad auf sicheren Wegen als attraktives Verkehrsmittel erleben können. In die Mobilitätserziehung sind neben den Schulen auch die Eltern aktiv mit einzubinden und weitere Kooperationspartner zu gewinnen. Ein wichtiger Fokus liegt auch auf der Aus- und Fortbildung der Lehrkräfte.</p> <p>Die über viele Jahre bewährte schulische Mobilitätsbildung in der Zusammenarbeit von Schulen, MBWK (Bildungsministerium / IQSH), Polizei sowie den Landes- und Kreisfachberatenden und weiterer Partner wie der Unfallkasse Nord, dem HVV und der NAH.SH ist in Umfang und Qualität zu sichern sowie an modernen Mobilitätsanforderungen kontinuierlich auszurichten und weiterzuentwickeln. In Bezug auf den Radverkehr gehören dazu insbesondere die Radfahrausbildung an Grundschulen einschließlich der Bereitstellungen von Übungsrädern sowie die Bewerbung der Radnutzung an den weiterführenden Schulen, auch bei Ausflügen und Klassenfahrten.</p> <p>Begleitende Aktivitäten und Kampagnen sind mit Handlungsfeld 6 / Schlüsselmaßnahme „thematische Veranstaltungen und landesweite Kampagnen“ zu vernetzen, da viele landesweite Themen wie beispielsweise Stadtradeln und Mobilitätstage auch für die Schulen von Interesse sind.</p> <p>Die Grundlagen und künftigen Aktivitätenschwerpunkte der Mobilitätsbildung werden im Verkehrssicherheitskonzept mit verankert und weiter konkretisiert.</p>	<p>MBWK / IQSH</p> <p>Schulen</p> <p>Polizei</p>		<p>€€</p> <p>jährliches Budget</p>

Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
<p>Sichere Schulwege - Radschulwegpläne</p> <p>Schülerinnen und Schüler sind besonderen Gefahren ausgesetzt. Deshalb müssen auf den regelmäßigen Wegen die Gefahren so weit wie möglich reduziert und eine sichere Befahrbarkeit der ausgewiesenen Strecken gewährleistet werden. Die Schulwege sind bereits Bestandteil des LRVN und sollen dies auch zukünftig bleiben und dort mit besonderer Priorität behandelt werden.</p> <p>Neben den laut Runderlass des Bildungsministeriums zur Verkehrserziehung und Schulwegsicherung seit 2002 verbindlichen Schulwegplänen mit Fokus auf den Fußverkehr sind insbesondere für die weiterführenden Schulen Radschulwegpläne zu erstellen, die alle Belange der sicheren Radnutzung auf dem Schulweg berücksichtigen und die Akzeptanz der Radnutzung mit fördern.</p> <p>Aufbauend auf einer landesweiten Abfrage zum Bestand von Schulweg- und Radschulwegplänen, soll darauf hingewirkt werden, dass fehlende erstellt und veraltete aktualisiert werden. Die Radschulwegpläne sollten im Hinblick auf die Zielgruppe verstärkt die Möglichkeiten der Digitalisierung und moderner Medien wie webbasierte Informationen und Social-Media nutzen.</p>	<p>MBWK</p> <p>Kreise</p> <p>Schulträger/ Schulen</p>		<p>€€</p>
<p>Überwachung</p> <p>Die Verkehrsüberwachung ist Aufgabe der Polizei und der kommunalen Ordnungsämter. Sie dient der Verfolgung von Verkehrsverstößen, ist aber auch im Verbund mit der Unfallprävention und der Verkehrsraumgestaltung einzusetzen. Die Intensität der Verkehrsüberwachung orientiert sich primär an der konkreten Verkehrssicherheitslage und an Unfallschwerpunkten.</p> <p>Die Kontrolle und Ahndung von Verstößen sollten künftig mehr Umfang, Flächendeckung und Kontinuität erhalten, wozu die Kontrollinstanzen entsprechend zu verstärken sind. In die Überwachung systematisch einzubeziehen sind im Hinblick auf den Radverkehr neben den Geschwindigkeiten u.a. auch Abstände beim Überholen von Radfahrenden, Vorfahrtsmissachtungen sowie Halten/Parken auf Radverkehrsanlagen und Schutzstreifen.</p> <p>Mit dem verstärkten Einsatz von durch die Kommunen installierten stationären Radarkontrollanlagen und Geschwindigkeitsanzeigern sowie kommunaler Ordnungsdienste wird die Überwachung zusätzlich unterstützt und die Ressourcen der Polizei entlastet.</p>	<p>Polizei</p> <p>Kommunen</p>		<p>€€</p> <p>jährliches Budget</p>

5.6 Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation

Einleitung

Die Radverkehrsplanung stößt gerade auf kommunaler Ebene immer wieder auf Hindernisse und Widerstände, die eine erfolgreiche Radverkehrsförderung erschweren und teilweise auch das Engagement der kommunalen Akteure beeinträchtigen. Es bestehen zudem ausgeprägte Informations- und Kommunikationsdefizite zwischen den verschiedenen Akteursebenen, oft sind auch Zuständigkeiten unklar. Die Vernetzung, Information und Motivation der Akteure auf den verschiedenen Ebenen sind dabei zentrale Elemente einer wirksamen landesweiten Radverkehrsförderung. Insgesamt besteht selbst bei bestehenden Aktivitäten wenig Transparenz bezüglich der Kenntnis dazu bei anderen Akteuren.


Die RAD.SH leistet inzwischen einen wichtigen, aber noch ausbaufähigen, Beitrag für die Wissensvermittlung, Kommunikation und Vernetzung unter den Kommunen und allen Akteuren des Radverkehrs im Land.



Einen wesentlichen Einfluss auf die Ertüchtigung und Unterhaltung der landesweiten Radverkehrsanlagen hat das Land als Baulastträger für die Bundes- und Landesstraßen. Diese Aufgabe wird vom LBV.SH wahrgenommen. Durch eine stärkere Berücksichtigung der Aspekte des Radverkehrs bei Planungen des LBV.SH und entsprechender Kompetenzstärkung sollte die LBV.SH eine zentrale Rolle bei der Radverkehrsförderung im eigenen Zuständigkeitsbereich und auch hinsichtlich der Unterstützung der Kommunen einnehmen.




Öffentlichkeitsarbeit und Bewerbung der Radnutzung sind unverzichtbare Maßnahmen bzw. Komponenten für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung und eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Dabei geht es sowohl darum, den Radverkehr in der Öffentlichkeit prägnanter zu machen, als auch um eine offensive Vermarktung der künftigen Qualitäten im landesweiten Radverkehrssystem.



Statt der bisherigen zahlreichen Einzelmaßnahmen, wird hier der Fokus zukünftig auf transparente und gemeinsame Aktivitäten sowie landesweite Kampagnen gelegt und der RAD.SH dabei eine tragende Rolle zugeschrieben.

Generell gilt auch in diesem Handlungsfeld die Notwendigkeit zum Aufbau und der Etablierung dauerhafter Strukturen bei der Radverkehrsförderung, unabhängig von konkreten Projektförderungen. Nur so können Aufgaben, Themen und Inhalte nachhaltig, effizient und langfristig erfolgreich bearbeitet werden.

Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Haupt- akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
Schlüsselmaßnahme: Stärkung und Weiterentwicklung der RAD.SH			
<p>Der RAD.SH kommt aufgrund ihrer eigenen Schwerpunktsetzungen als Servicestelle, Austauschgremium, Organisationstelle für Öffentlichkeitsarbeit, Bildungsanbieter und Lobbyakteur eine wesentliche Aufgabe im Bereich der landesweiten Vernetzung, Kommunikation und Kooperation zu. Diese Aufgaben werden bereits heute wahrgenommen bzw. befinden sich im Aufbau.</p> <p>Um die Unterstützung der RAD.SH bei der landesweiten Förderung des Radverkehrs weiter auszubauen und verlässlich im Land zu etablieren, bedarf es angepasste Vereinbarungen mit dem Land. Dabei ist festzulegen, welche konkreten Aufgaben die RAD.SH zukünftig übernimmt und welche Voraussetzungen (z. B. Personal, Finanzen, Kompetenzen) dafür geschaffen werden müssen. So müssen beispielsweise die Mittelzuweisungen angepasst und Regelungen getroffen werden, die die Übernahme von Unterstützung auch für Nicht-Mitgliedskommunen betreffen.</p> <p>Zur Stärkung der Rad.SH sind folgende Voraussetzungen zu schaffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zuteilung/ Abgrenzung klarer Aufgabenbereiche • Ausreichende und verlässliche personelle und finanzielle Absicherung • Etablierung derzeitiger Aktivitäten (5 Säulen der RAD.SH) <p>Aufgaben übernehmen bzw. Weiterführen bestehender Aktivitäten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RAD.SH als Servicestelle für Kommunen • Um eine flächendeckende Unterstützung im Land zu gewährleisten, werden derzeit verstärkt die Landkreise akquiriert. Hierdurch kann eine Informationsweiterleitung auch an die kreisangehörigen Städte und Gemeinden erfolgen. • Kompetenzpartnerin für Kommunikationsaufgaben, Veranstaltungsorganisation und -durchführung, Fort- und Weiterbildung, Motivation der Kommunen • Konzept für landesweite Kampagne zum Radfahren • Initiierung und Unterstützung von Einzelaktionen - Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren (Vernetzung) • Angebote auch für Nicht-Mitgliedskommunen • Zielgruppenorientierte Information und Motivation zum Radfahren • Vermittlungsebenen zwischen Landespolitik und Kommunen <p>Für die Stärkung der RAD.SH sind Kooperationen ein wichtiger Baustein. Zu diesem gehören unter anderem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schnittstellenbildung für Interessen von Tourismus und Radverkehr • verstärkte Kontaktaufnahme zu landesweiten Kooperationspartnern • Kooperation mit Akteuren zur Verkehrssicherheit (u. a. Landespolizei, Landesverkehrswacht) - z. B. für Kampagne zur Verkehrssicherheit • Erfahrungs- und Wissensaustausch mit anderen Landesarbeitsgemeinschaften 	<p>Land RAD.SH</p>		<p>€€ jährliches Budget</p>

Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
Schlüsselmaßnahme: Konzeption und Durchführung thematischer Veranstaltungen und landesweiter Kampagnen			
<p>Die Förderung des Radverkehrs soll durch eine landesweite Öffentlichkeitskampagne zum Radfahren unterstützt werden. Die Kampagne soll Radfahren dabei positiv besetzen und Lust auf die Nutzung des Rades im Alltag und in der Freizeit machen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung einprägender Logos und Layouts bzw. einer Dachmarke, die im Land bekannt werden und beispielsweise auch für Werbeprodukte (Sattelüberzüge etc.) genutzt werden können. • Planung, Durchführung und Etablierung regelmäßiger Veranstaltungen zu verschiedenen Aspekten des Radverkehrs • Unterstützung von Aktionen und Kampagnen zur Förderung des Fahrradfahrens wie Teilnahmen an landesweiten Aktionen, z. B. „Stadtradeln“, „Mit dem Rad zur Arbeit“, Mobilitätstage, Schulungen, Fort- und Weiterbildungen • Durchführen von Fachtagungen (Fortführen der jährlichen Fachtagung Radverkehr) und stärkere Einbindung von Radthemen bei weiteren Veranstaltungen, z. B. zum Klimaschutz • Entwicklung und Verbreitung zielgruppenorientierter Informationen zur Motivation zum Radfahren <p>Bei Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheit ist eine Kooperation zwischen RAD.SH und der Landespolizei bzw. der Landesverkehrswacht anzustreben.</p>	<p>Land RAD.SH Verbände</p>		<p>€€ jährliches Budget</p>
Schlüsselmaßnahme: Aufbau, Darstellung und Kommunikation der künftigen Strukturen und Verantwortlichkeiten zur Radverkehrsförderung in SH			
<p>Die Radverkehrsförderung im Land erfolgt an vielen Stellen durch zahlreiche Akteure und Gebietskörperschaften. Durch die kommunale Selbstverwaltung sind die Kommunen jeweils selbst in der Verpflichtung, die Förderung des Radverkehrs als wichtige Aufgabe des Verwaltungshandelns zu verfolgen. An vielen Stellen sind hier bereits gute Strukturen geschaffen worden, an anderen Stellen sind Defizite festzustellen.</p> <p>Um u. a. die Kommunen in ihrer Aufgabe zu unterstützen und die Verantwortlichkeiten in den jeweiligen Kommunen und bei den einzelnen Ministerien und nachgeordneten Stellen zum Radverkehr im Land transparent zu machen, werden die vorhandenen Zuständigkeiten (z. B. Kreiskoordinatoren und Koordinatorinnen, Klimaschutzmanager und Managerinnen, Fahrradbeauftragte) aufbereitet.</p> <p>Durch die Zusammenstellung soll eine funktionsfähige Struktur für alle Handlungsebenen aufgezeigt und die Strukturen und Verantwortlichkeiten für alle Akteure verdeutlicht werden. Dadurch können Kompetenzen und Ressourcen besser eingesetzt und Handlungsbedarfe aufgezeigt werden.</p> <p>Die Förderung des Radverkehrs ist dabei auch in Zusammenhang mit der Betrachtung der weiteren Verkehrsarten zu setzen (siehe auch Handlungsfeld 4 Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten).</p>	<p>Land Kommunen</p>		<p>€</p>

Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
Weitere Maßnahmen / Aktivitäten			
Vorbildfunktion durch die Landesregierung			
<p>Förderung und Schaffung von Anreizen für die verstärkte Radnutzung bei den Beschäftigten der Landesregierung, ggf. im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements bei der Landesregierung und den Landesbehörden und der Einführung eines Dienstfahrradleasings. Auch eine aktive Teilnahme der Landesbediensteten bei der Aktion Stadtradeln würde eine entsprechende Vorbildfunktion darstellen.</p> <p>Umsetzung der Teilstrategie "Klimaverträgliche Mobilität der Landesbediensteten" im Rahmen der "Strategie zum Erreichen der Klimaschutzziele der Landesverwaltung" Schleswig-Holstein.</p>	Land		€
Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Aktivitäten			
Beratung zu Förderkulissen			
<p>Die bestehenden Förderkulissen auf Bundes- und Landesebene sind vielfach sehr komplex und wenig transparent. Mit der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) steht eine umfangreiche Zusammenstellung zu den aktuellen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten im Radverkehr zur Verfügung. Diese gilt es zu kommunizieren und durch weitere Informationen des Landes zu ergänzen.</p> <p>Dazu gehören u. a. folgende Aktivitäten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übersicht zu aktuell geförderten Radprojekten erstellen und veröffentlichen • Informationen über Angebote zur Förderung investiver und nicht-investiver Maßnahmen (z. B. auch Öffentlichkeitsarbeit) • Stärkung der Regionalmanager*innen des Dezernats ländliche Entwicklung zur Beratung in Sachen Förderkulisse 	Land RAD.SH		€
Verbesserung der Kommunikationsstruktur innerhalb der Landesministerien			
<p>Die Verankerung des Radverkehrs in allen Ebenen der Landesverwaltung wird als wesentliches Element zur Förderung des Radverkehrs gesehen. Hierzu bedarf es der Verbesserung der gegenseitigen Kommunikation, der intensiven Abstimmung und eines verbesserten Informationsaustausches. Dabei sollte die Stärkung des Radverkehrs als klares Ziel der Landesregierung angesehen und alle Akteure stärker für die Radthemen sensibilisiert werden.</p>	Land		€

Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Hauptakteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
<p>Kompetenzstellen Radverkehr im MWVATT und LBV.SH sicherstellen</p> <p>Mit dem Referat „Grundsatzfragen Verkehrspolitik, Radverkehr“ beim MWVATT besteht eine erste Anlaufstelle für die Fragen rund um die Radverkehrsförderung.</p> <p>Darüber hinaus verfügt der LBV.SH über einen großen Einfluss bezüglich der Ertüchtigung und Unterhaltung der Wegeinfrastruktur zum Radfahren. In diesem Zusammenhang ist eine generell stärkere Berücksichtigung der Aspekte des Radverkehrs bei den Planungen durch den LBV.SH sowie die Kompetenzstärkung hinsichtlich der Radverkehrsförderung erforderlich. Der LBV.SH trägt damit als Berater für die Radverkehrsförderung in den Kommunen landesweit zum Gelingen der Ziele der Radstrategie bei.</p> <p>Aufgabenbereiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informationsweitergabe zu aktuellen Regelungen und Vorgaben (z. B. bei Dienstversammlungen) innerhalb der Ministerien • Weitergabe wesentlicher Informationen an untergeordnete Stellen, Kommunen und weitere Akteure, z. B. aus der Verkehrsministerkonferenz • Kompetenzstärkung zu Radthemen des LBV.SH (Fortbildung, Aufgabenerweiterung etc.) • Angebote oder Förderung von Schulungen zur Weiterbildung und Kompetenzstärkung der Akteure • Unterstützen einer transparenten Kommunikation unter den Akteuren • Bildung einer Koordinierungsstelle Radverkehr als zentrale Anlaufstelle für Austausch, Koordinierung und Verknüpfung. 	<p>MWVATT</p> <p>LBV.SH</p>		<p>€</p> <p>jährliches Budget</p>
<p>Zusammenarbeit wesentlicher Akteure fördern</p> <p>Das gemeinsame Ziel, das Eigenengagement der Kommunen hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs generell zu stärken, wird durch gemeinsame oder abgestimmte Aktionen und Aktivitäten wesentlicher Akteure im Radverkehr erfolgen. Neben der RAD.SH und der NAH.SH sind hier auch weitere Verbände einzubeziehen und Kooperationen bei der Umsetzung der Radstrategie zu bilden.</p> <p>Wichtig ist auch hier eine intensive und transparente Abstimmung, um das gemeinsame Ziel zu erreichen und mögliche Synergieeffekte aus den jeweiligen Tätigkeitsbereichen zu bündeln. Insbesondere im Bereich der NAH.SH werden umfangreiche Potenziale zur Intensivierung der Aktivitäten zur Radverkehrsförderung gesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Koordination und Verknüpfung regional agierender Akteure zum Fahrradverleih • Bündelung regionaler Angebote und Klärung von Zuständigkeiten • Kombination von Fördermitteln und Schaffung von Möglichkeiten für Projektanträge für Verbände • Öffentlichkeitsarbeit, Werbung, z. B. B&R-Offensive (z. B. Flyer „Mit dem Rad unterwegs in Bahn und Bus“ von NAH.SH und ADFC regelmäßig aktualisieren und verbreiten) • Frühzeitige Einbindung weiterer Akteure in landesweite Aktivitäten 	<p>RAD.SH</p> <p>NAH.SH</p> <p>Verbände</p>		<p>€</p> <p>jährliches Budget</p>

5.7 Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

Einleitung


Zum Radverkehr in Schleswig-Holstein liegen diverse Daten, Materialien und Informationen vor. Bezüglich des Vorhandenseins, der Nutzung, Auswertung oder Pflege der Daten besteht ein sehr unterschiedliches Vorgehen bzw. auch ein heterogener Kenntnisstand. Häufig fehlen die Kenntnisse zu bereits laufenden bzw. regelmäßigen Aktivitäten der einzelnen Akteure und zu vorliegenden Daten. Dies hemmt insgesamt die Radverkehrsförderung im Land, da beispielsweise aus Unkenntnis heraus Daten mehrfach erhoben werden.



Eine systematische Erfassung, Nutzung und Pflege radrelevanter Daten stellt generell die Basis einer effektiven Radverkehrsförderung dar. Neben der Erfassung und Analyse der Daten zu verschiedenen Aspekten des Radverkehrs muss auch deren Nutzung, Pflege und Veröffentlichung betrachtet werden.


Die zentrale Maßnahme in diesem Handlungsfeld stellt der Aufbau eines modernen Traffic-Data-Ware-House zur umfassenden Digitalisierung verkehrsrelevanter Daten in Schleswig-Holstein dar. Dies wird generell auch als Instrument zur systematischen Strukturierung aller Handlungsfelder und als Querschnittsaufgabe auf Landes-, Kreis- und Kommunalebene gesehen und kann vor dem Hintergrund einer verstärkten Kommunikation über Themen des Radverkehrs insgesamt als Schnittstelle für Synergien gesehen werden. Die Nutzungspotenziale entstehen dabei insbesondere durch die Verknüpfung und digitale Anwendung der Daten, z. B. für die Etablierung von Wege-managementsystemen. Ein Teil des Datenmanagements sollte auch der Aufbau eines Landes-Radportals für den Alltagsradverkehr und den Radtourismus darstellen.

Beim Aufbau einer landesweiten Datenbank sind vor allem eine gute Vorbereitung des Datenmanagements sowie eine hohe Transparenz wichtig. Dies bezieht sich sowohl auf die technische als auch die organisatorische Umsetzung. Im Vorfeld zu klären sind vor allem die Aspekte der rechtlichen Rahmenbedingungen, der Nutzungsmöglichkeiten bzw. -rechte, der Pflege und Zuständigkeiten.

In diesem Handlungsfeld ist insbesondere das Land als zentraler Akteur und Koordinator zu sehen. Mit dem Digitalisierungsprogramm des Landes steht mittlerweile eine Open-Data-Plattform zur Verfügung, die auch als Daten- und Informationsplattform zum Radverkehr genutzt werden könnte.

Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Haupt- akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
Schlüsselmaßnahme: Aufbau eines modernen Datenmanagementsystems			
<p>Es wird eine zentrale und transparente (open data) Datenbank geschaffen bzw. bereits vorhandene Daten(-banken) in dieser zusammengeführt.</p> <p>Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit dem aktuellen Digitalisierungsprogramm des Landes. Mögliche Synergien bzw. die Berücksichtigung von Radmaßnahmen im Aufbau der landesweiten Open-Data-Plattform sind dabei zu prüfen.</p> <p>Wichtige Prämisse ist das Vermeiden von Datenmüll. Das bedeutet, dass im Vorfeld klare Festlegungen bezüglich der zu sammelnden Daten und deren Verwendung bzw. Nutzbarkeit zu treffen sind.</p> <p>Im Vorfeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung über Inhalte, Nutzungsmöglichkeiten und Funktionalitäten • Etablierung der Strukturen für Datenerfassung, Pflege, Auswertung und Nutzung der Daten • Festlegung klarer Zuständigkeiten, Kompetenzen und Finanzierung <p>Zur Datenerfassung sind generell landesweit umfassende Erhebungen von verkehrsbezogenen und -spezifischen Daten durchzuführen. Nach Einrichtung des Datenmanagements ist dieses an relevante Nutzende (z. B. Kommunen, Fachakteure, Öffentlichkeit) zu kommunizieren und die Regelungen im Zusammenhang mit der Datenbereitstellung und -nutzung festzulegen.</p> <p>Insbesondere im Bereich des Qualitäts- und Wegemanagements können durch die Datenerfassung wichtige Synergien genutzt werden.</p>	Land		€€

Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Haupt- akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf
Weitere Maßnahmen / Aktivitäten			
<p>Aufbau und Etablieren eines öffentlichen Radportals</p> <p>Im Zusammenhang mit dem landesweiten Datenmanagement sollte auch ein öffentlicher Bereich ("Radportal") eingerichtet und über entsprechende Funktionalitäten mit dem Datenmanagementsystem verknüpft werden. Das Radportal kann einem breiteren Kreis Nutzender bzw. auch der Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden. Es dient in erster Linie der Information und Wissensvermittlung.</p> <p>Ziele und Funktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Information/Verlinkung zu wichtigen (Fach-)Informationen, Akteuren und Zuständigkeiten • Schnittstelle zu Tourismus, Bund und anderen Bundesländern, z. B. zum Radroutenplaner Deutschland • Übersichten und Funktionalitäten zu Radnetzen, Angeboten (Fahrradmitnahme, Mängelmeldung, Schulwegpläne, etc.), Kataster (Radweginfrastruktur, Wegweisung, Sperrungen/Baustellen, Fahrradparken, etc.) • Best-Practice Beispiele • Informationen zum Radtourismus oder Hinweis auf weitere Quellen/Links 	Land		€ jährliches Budget
<p>Einrichten eines interaktiven Bereichs</p> <p>Neben dem Radportal zur Information sollte auch ein interaktiver Bereich eingerichtet werden. Dieser bietet den Akteuren aber auch der Bevölkerung die Möglichkeit für Anregungen und zum direkten Kontakt zu Ansprechpersonen. Der interaktive Bereich kann auch zum Generieren verkehrsrelevanter Daten (z. B. Nutzungsdaten über Heatmaps) genutzt werden.</p> <p>Mögliche Anwendungen wären Mängelmelder, Anwender-Apps, Kommunikationsplattform, etc.</p> <p>Für die Umsetzung sollen Kooperationen u.a. mit Kommunen und Verbänden gesucht werden.</p>	Land RAD.SH		€

Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung			
Maßnahme / Erläuterung der Maßnahme	Haupt-akteure	Zeit-horizont	Finanz-bedarf
Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Aktivitäten			
<p>Datengenerierung durch regelmäßige Radzählungen</p> <p>Regelmäßige Radverkehrszählungen sind ein geeignetes Mittel, um die Entwicklung des Radverkehrs und die Intensität der Fahrradnutzung zu erheben. Im Rahmen einer kontinuierlichen Qualitätssicherung ist es sinnvoll, die Zählungen regelmäßig an den gleichen Zählstellen und im vergleichbaren Erhebungsdesign zu wiederholen (mindestens alle drei Jahre). Hierdurch kann dann auch die Wirkung von Einzelmaßnahmen (z. B. Nutzung neuer Radrouten, Akzeptanz realisierter Maßnahmen) überprüft werden.</p> <p>Landesweite Radverkehrszählungen in gleichem Erhebungsdesign sind am ehesten über automatische Zählgeräte bzw. Videoerhebungen möglich. Hierfür hat die RAD.SH in einem ersten Schritt zwei Radzählgeräte angeschafft, die an die Kommunen verliehen werden. Dieses Angebot sollte entsprechend kommuniziert und erweitert werden. Die Ausleihe der Geräte sollte dabei an die Einhaltung einheitlicher Standards zur Erhebung (Standortwahl, Zählzeitraum, etc.) sowie die Übermittlung der gewonnenen Daten gebunden werden. Für eine flächendeckende Anwendung mit belastbaren Ergebnissen und Erkenntnissen sollen auch die Ergebnisse kommunaler Zählungen erfasst werden.</p> <p>Bei einer flächenhaften Durchführung regelmäßiger Zählungen kann über die Jahre eine gute Datenbasis bezüglich der Radnutzung generiert und über das Datenmanagementsystem für vielfältige Auswertungen genutzt werden.</p>	<p>RAD.SH Kommunen</p>		<p>€</p>

6 Umsetzung der Radstrategie

Die Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 mit dem Titel „Ab aufs Rad im Echten Norden“ beinhaltet die wesentlichen Meilensteine zur zukünftigen erfolgreichen Weiterentwicklung des Radverkehrs im Land bis zum Jahr 2030. Die intensiv abgestimmten Maßnahmenvorschläge im Sinne von Handlungsempfehlungen sind auf die drei Oberziele

- mehr Radverkehr,
- mehr Sicherheit im Radverkehr sowie
- ein verbessertes Angebot für den Radtourismus ausgerichtet.

Die vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen verstehen Radverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe, die sowohl eine horizontale als auch eine vertikale Vernetzung und Zusammenarbeit der Akteure erfordert. Neben den Aufgaben, die direkt beim Land liegen, sind z. B. auch die Aktivitäten auf der kommunalen Ebene bedeutend, die maßgeblich zur Zielerreichung beitragen. Wichtig ist, dass das Land Voraussetzungen schafft, die eine Umsetzung auf allen Ebenen ermöglichen und dass durch eine engmaschige Kontrolle die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen mit Blick auf die Zielerreichung erfolgt.

Monitoring, Evaluation

Durch die Einführung von Monitoring- und Evaluationsinstrumenten schon in der frühen Phase der Umsetzung der Radstrategie kann die zeitliche Umsetzung der ergriffenen Maßnahmen überwacht und ihre Wirksamkeit durch geeignete Methoden im Sinne einer Erfolgskontrolle überprüft werden. Daraus können Nachjustierungen der Handlungsempfehlungen oder – bei veränderten Rahmenbedingungen – auch eine (Teil-) Fortschreibung der Radstrategie einschließlich der Ziele abgeleitet werden.

Grundvoraussetzung für das Aufzeigen von Entwicklungen und Erfolgen ist die Erfassung der Ist-Situation. Regelmäßige Erhebungen sollen die jeweilige Ist-Situation erfassen und durch Abgleich mit den Vorerhebungen auch die Entwicklung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein bewerten. Die Bewertung dient der Einschätzung, inwieweit die Zielsetzungen der Radstrategie erreicht wurden. Die Handlungsempfehlungen oder auch die Ziele können bzw. sollen bei Bedarf angepasst und verbessert werden.

Für ein wirkungsvolles Nachjustieren ist es erforderlich, dass nicht erst 2030 geprüft wird, ob die Oberziele erreicht wurden, sondern zwischenzeitlich ein engmaschigeres Monitoring der Teilziele erfolgt. Die Teilziele sind als Etappen auf dem Weg zur Oberzielerreichung zu verstehen. Sie sind konkret formuliert und gut überprüfbar.

Als Instrumente für das Monitoring und die Evaluation sind auf Landesebene

- die Teilnahme mit vertiefenden Fragestellungen an der bundesweiten MiD, ggf. ergänzt um eigene landesweite Erhebungen nach dem Vorbild der MiD,
- die jährliche Unfallbetrachtung und statistische Auswertung der Unfalldaten mit Bezug zum Radverkehr durch die Landespolizei,
- die alle drei Jahre stattfindende Gästebefragung, die ADFC-Radreiseanalyse sowie
- jährliche Status-quo-Berichte vorzusehen.

Darüber hinaus sind Fortschrittsberichte zu den konkret ergriffenen Maßnahmen und Wirkungsuntersuchungen regelmäßig durchzuführen. Empfohlen wird ein jährlicher Fortschrittsbericht. Wirkungsuntersuchungen sind im Zusammenhang mit den umgesetzten ausgewählten Maßnahmen vorzusehen. Diese stellen in Ergänzung zu den übergeordneten Messinstrumenten auch auf lokaler Ebene geeignete Messinstrumente für eine verlässliche Bewertung der Entwicklung dar.

Finanzielle Ressourcen

Die Landesregierung stellt im Rahmen des InfrastrukturModernisierungsprogramms (IMPULS 2030) für Maßnahmen des Radwegenetzes Mittel in Höhe von 10 Millionen Euro zur Verfügung. Darüber hinaus stehen für den Aktionsplan Radverkehr für die Jahre 2020 bis 2022 insgesamt 1 Millionen Euro als Zuwendung an Dritte für nicht-investive Maßnahmen zur Verfügung. Diese könnten nach Verabschiedung der Strategie und einer entsprechenden Förderrichtlinie für Projekte eingesetzt werden.

Die Umsetzung der in der Radstrategie entwickelten Handlungsempfehlungen erfordert aber erheblich mehr finanzielle Ressourcen. Zur Erreichung der ambitionierten Ziele sind auch über die laufende Legislaturperiode hinaus zusätzliche Finanzmittel in allen Handlungsfeldern notwendig. Viele Maßnahmen erfordern einen kontinuierlichen Mitteleinsatz, wie beispielsweise die Instandsetzung und Unterhaltung der Infrastruktur oder die Öffentlichkeitsarbeit.

Ausreichende finanzielle Ressourcen sind ein wesentlicher Faktor zur Erreichung aller in der Radstrategie verankerten Ziele und Maßnahmen.

Der zusätzlich erforderliche jährliche Finanzbedarf zur Umsetzung aller in der Radstrategie dargestellten Maßnahmen wird für das Land auf ca. 5 Millionen Euro, zuzüglich der bereits im IMPULS-Programm eingeplanten Mittel für den Ausbau, die Sanierung und Unterhaltung von Radwegen geschätzt. Für die nächsten beiden Jahre sind allein rund 2 Millionen Euro p.a. für die Umsetzung der Quick-Wins erforderlich. Zudem sind in den Jahren 2021 und 2022 jeweils 2 Millionen Euro für die Lückenschließung bei Radwegen an Landesstraßen vorzusehen.

Dieser Finanzrahmen sollte für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung durch Mittel des Bundes und der Kommunen aufgestockt bzw. ergänzt werden. Unter Umständen lassen sich auch zusätzliche Mittel bei Kooperationsprojekten mit externen Partnern erschließen.

Neben der Bereitstellung ausreichender Finanzmittel zur Umsetzung der Maßnahmen durch das Land ist die Möglichkeit der Schaffung einer geeigneten Förderkulisse zu berücksichtigen und zu prüfen, um die Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen im Sinne der Radstrategie, neben dem Einsatz eigener Mittel und Nutzung von EU- und Bundesprogrammen, mit einer passenden zusätzlichen Förderung durch das Land unterstützen zu können.

Personelle Ressourcen

Um die Maßnahmen der Radstrategie umzusetzen, bedarf es auch Menschen, die sich darum kümmern. Die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen, die Fortsetzung der bisherigen Aufgaben sowie die Realisierung der darüber hinaus als wichtig erachteten Handlungsempfehlungen erfordern eine spürbare Intensivierung der bisherigen Aktivitäten auf den Ebenen des Landes und der Kommunen. Diese zusätzlichen Aufgaben sind mit den derzeit vorhandenen personellen Ressourcen und Strukturen beim Land und in vielen Kommunen so nicht leistbar. Die vorgesehene Intensivierung der Radverkehrsförderung benötigt deshalb neue geeignete Organisationsstrukturen und ausreichende personelle Ressourcen. Neben den Kapazitäten in den Ministerien sollten hier ebenso zusätzliche Kapazitäten – z. B. für Koordinierungsaufgaben – in nachgeordneten Landesbehörden oder anderen geeigneten Stellen berücksichtigt werden. Auch bei Institutionen wie der RAD.SH sind zusätzliche Kapazitäten einzuplanen, wenn diese zukünftig weitere Aufgaben im Rahmen der Radstrategie übernehmen. Eine Verteilung der Aufgaben auf verschiedene Akteure beschleunigt nicht nur die Umsetzung der Radstrategie, sondern kann durch die breite Verankerung des Themas Radverkehr im Land erheblich zu einer effizienteren Förderung des Radverkehrs auf Landesebene beitragen. Grundvoraussetzung ist, dass die Akteure untereinander vernetzt sind, ihr Handeln koordiniert und transparent erfolgt und den Zielen der Radstrategie folgt.

Entsprechend einer aktuellen Studie zur Finanzierung des Radverkehrs wird konkret empfohlen, auf Länderebene zwei Personalstellen für Radverkehr pro eine Million Einwohnende vorzuhalten. Für Schleswig-Holstein ergibt sich hieraus die Empfehlung, auf Landesebene die bereits vorhandenen Stellenanteile auf insgesamt 5-6 Personalstellen für die Radverkehrsförderung aufzustocken. Zusätzlich sind beim LBV.SH als einem Hauptakteur für den gesamten Bereich der Radinfrastruktur je nach konkreter Aufgabenwahrnehmung und Budget weitere Stellen einzuplanen.

Fazit und Ausblick

Die Radstrategie ist auf Basis eines umfassenden Beteiligungsprozesses entwickelt worden. Grundlage stellen die Ergebnisse aus dem BYPAD-Prozess dar, die für die Radstrategie weiterentwickelt und fachlich abgestimmt wurden. Mit der geplanten Umsetzung der Radstrategie soll die Situation des Radverkehrs in Schleswig-Holstein spürbar verbessert werden und im Sinne eines Paradigmenwechsels dem Radverkehr zukünftig eine besondere Bedeutung beigemessen werden. Durch das angestrebte Zusammenwirken von Maßnahmen auf Landes- und kommunaler Ebene erfolgt eine zielgerichtete gemeinsame Radverkehrsförderung auf allen Ebenen. Neben dem politischen Willen, der Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen sowie einer abgestimmten koordinierten Umsetzung der Maßnahmen, ist eine engmaschige kontinuierliche Evaluation erforderlich, die ggf. eine zielgerichtete Nachjustierung der Handlungsempfehlungen und Ziele ermöglicht.

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
B&R	Bike&Ride
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BYPAD	Bicycle Policy Audit
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EU	Europäische Union
EW	Einwohner und Einwohnerinnen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HBR-SH	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Schleswig-Holstein
IQSH	Institut für Qualitätsentwicklung an Schulen Schleswig-Holstein
LBO	Landesbauordnung
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LEP	Landesentwicklungsplan
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LRVN	Landesweites Radverkehrsnetz
LTO	Lokale Tourismusorganisation
LVW.SH	Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein
MBWK	Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein
MDV	Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen
MELUND	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein
MiD	Mobilität in Deutschland
MILIG	Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWVATT	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P&R	Park&Ride
RAD.SH	Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
RP	Regionalplan
RSV	Radschnellverbindungen
RTR	Runder Tisch Radverkehr

SH	Schleswig-Holstein
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TA.SH	Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein
TMO	Tourismusmarketingorganisation
TVSH	Tourismusverband Schleswig-Holstein
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VSS	Verkehrssicherheitscreening