



Land Schleswig-Holstein

BYPAD-Audit

Qualitätsmanagementverfahren für den Radverkehr 2019

Abschlussbericht Januar 2020



Land Schleswig-Holstein

BYPAD-Audit, Qualitätsmanagementverfahren für den Radverkehr

Abschlussbericht Januar 2020

Auftraggeber: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus des Landes Schleswig-Holstein

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, zertifizierte BYPAD-Auditorin (PGV-Alrutz)
Elke Willhaus (PGV-Alrutz)

Stefan Luft (urbanus)

Hannover, im Januar 2020

Inhalt

1	Einführung.....	4
2	Der BYPAD-Prozess in Schleswig-Holstein	5
2.1	BYPAD im Überblick.....	5
2.2	Sieben Handlungsfelder	10
2.3	Vier Entwicklungsstufen.....	11
3	Positionsbestimmung.....	12
4	Status quo-Bewertung durch die BYPAD-Gruppe	23
4.1	Status quo Strategien und Konzeption.....	23
4.2	Status quo Infrastruktur	33
4.3	Status quo Radtourismus.....	38
4.4	Status quo Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten.....	42
4.5	Status quo Verkehrssicherheit.....	44
4.6	Status quo Strukturen, Kommunikation, Kooperation	47
4.7	Status quo Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung.....	50
4.8	Zusammenfassung Status quo	53
5	Aufstellung des Maßnahmenplans	56
5.1	Konkretisierung der Handlungsfelder beim 2. BYPAD-Treffen.....	56
5.2	Vertiefung der Handlungsfelder im Workshop.....	72
5.3	Abstimmung und Konkretisierung des Entwurfs zum Maßnahmenplan.....	82
6	Maßnahmenplan.....	87
6.1	Maßnahmenplan Strategien und Konzeption	87
6.2	Maßnahmenplan Infrastruktur	94
6.3	Maßnahmenplan Radtourismus	97
6.4	Maßnahmenplan Multimodalität und Verknüpfung der Verkehrsmittel.....	101
6.5	Maßnahmenplan Verkehrssicherheit	104
6.6	Maßnahmenplan Strukturen, Kommunikation und Kooperation	108
6.7	Maßnahmenplan Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung	111

7	Fazit und weiteres Vorgehen	114
A	Abkürzungsverzeichnis.....	115

1 Einführung

Das Land Schleswig-Holstein hat 2019 den Status quo zur Radverkehrsförderung im Land in einem zertifizierten Verfahren überprüfen lassen. Damit ist eine zukunftsfähige Grundlage für die landesweite Radverkehrsentwicklung geschaffen worden. Als zielführendes Beteiligungsverfahren wurde das Qualitätsmanagementverfahren BYPAD (Bicycle Police Audit – übersetzt etwa „Überprüfung der Fahrradförderung“) ausgewählt, das Anfang der 2000er Jahre im Rahmen dreier EU-Projekte entwickelt wurde.

Ziel des BYPAD-Verfahrens insgesamt ist die Förderung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein und das Entwickeln von Qualitätszielen für den zukünftigen Radverkehr. Das Audit dient auch dem intensiven Dialog der maßgeblichen Akteure zum Radverkehr im Land, die beim Prozess intensiv einbezogen wurden. Ziel des Verfahrens war es, eine Vorauswahl der Themen für die vorgesehene Landesstrategie Radverkehr zu diskutieren und darüber einen Konsens mit allen wichtigen Akteuren zu finden. Mit der Landesstrategie Radverkehr soll langfristig die Nutzung des Fahrrades erleichtert und potenziellen Radfahrenden attraktive Anreize zum Umsteigen angeboten werden.

Die Bearbeitung erfolgte auf Basis aktueller Erkenntnisse, landesweiter Vorgaben und Regelungen sowie den Anforderungen eines zukünftig stärker und schneller werdenden Radverkehrs im Kontext mit der E-Mobilität (Pedelecs). Dabei wurden auch die Rahmenbedingungen für die zukünftige Radverkehrsförderung im Land und erreichbare Zielsetzungen (u.a. Zunahme Radverkehr, Radschnellverbindungen, Verkehrssicherheit, Radtourismus) diskutiert. Die unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen von ländlichen und städtischen Regionen waren ebenfalls zu berücksichtigen.

Die Förderung des Radverkehrs ist im Land beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus angesiedelt. Im Mai 2019 wurde ein neues Referat „Grundsatzfragen Verkehrspolitik, Radverkehr“ eingerichtet. Für den Radverkehr steht hier eine Mitarbeiterin (halbe Stelle) zusätzlich zu der Bearbeitung des Themas im Straßenbau- sowie im Tourismusreferat zur Verfügung.

Die Durchführung des Audits erfolgte durch die Büros Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz aus Hannover und urbanus aus Lübeck.

2 Der BYPAD-Prozess in Schleswig-Holstein

Der Begriff „BYPAD“ setzt sich aus „Bicycle Policy Audit“ zusammen und bedeutet wörtlich übersetzt „Fahrrad-Politik-Überprüfung“. Ins Deutsche übertragen lässt sich das Verfahren besser mit „Überprüfung der Fahrradförderung“ beschreiben.

2.1 BYPAD im Überblick

BYPAD wurde 1999-2001 im Rahmen eines EU-Projekts von einem internationalen Konsortium¹ entwickelt und in Nachfolgeprojekten weiter angepasst. Das Verfahren gilt mittlerweile als anerkannte Methode des Qualitätsmanagements, um die Radverkehrsqualität in einer Kommune zu bewerten und Strategien zur Förderung des Radverkehrs konsensfähig zu entwickeln. Mit BYPAD können Kommunen die Qualität ihrer Radverkehrsförderung in einer strukturierten Stärken- und Schwächen-Analyse auswerten. Dabei erhalten sie gleichzeitig konkrete Hinweise dafür, wie sie die künftige Radverkehrsförderung in ihrer Kommune verbessern können. Turnusmäßige Wiederholungen (alle vier bis sechs Jahre) können den Fortschritt in der kommunalen Radverkehrsförderung aufzeigen und die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen überprüfen. Der Audit-Prozess wird dabei von zertifizierten Auditorinnen und Auditoren begleitet.

Die BYPAD Methodik wurde zur Anwendung auf Landesebene entsprechend angepasst.

Weitere Details zu BYPAD finden sich auf der BYPAD-Website www.bypad.org. Dort gibt es u.a. auch einen Überblick über alle europaweit beteiligten Kommune.

Methodik

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des Qualitätsmanagements, das in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Methoden des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, die Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken – in Hinblick auf einen höheren Ertrag und größeren Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen die Firmen von den besten Leistungen in anderen Unternehmen lernen.

Der QM-Ansatz wird auf die Radverkehrsförderung im Land übertragen, und zwar mit dem Ziel die Fahrradnutzung zu stärken und die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern. BYPAD betrachtet die Radverkehrsförderung dabei als dynamischen Prozess. Untersucht werden nicht nur die Ergebnisse der Radverkehrsförderung,

¹ Das Konsortium, das BYPAD entwickelt hat und die Rechte an dem Verfahren besitzt, besteht aus VECTRIS, Belgien (Projektkoordination); FGM-AMOR (Forschungsgesellschaft Mobilität), Österreich; velo:consult, Schweiz; ECF (Europäischer Radfahrer-Verband), Sitz in Brüssel.

Siehe auch www.bypad.org

sondern vor allem auch, wie die als Prozess verstandene Radverkehrsförderung in die politischen und administrativen Strukturen eingebettet ist.

Der gesamte Evaluations- und Verbesserungsprozess wurde in Schleswig-Holstein von einer BYPAD-Gruppe (Akteure zum Radverkehr in Schleswig-Holstein), unter Begleitung eines externen Berater-Teams, durchgeführt. Die Teilnehmenden setzten sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern der Politik, den für den Radverkehr relevanten Ministerien sowie der Verbände und weiteren wichtigen Institutionen (siehe Tab. 2-2), insgesamt rd. 25 Personen.

Ablauf und Instrumente des Prozesses in Schleswig-Holstein:

- **Ein Katalog erforderlicher Hintergrundinformationen.**
Diese Hintergrundinformationen über das Land, ihre Verkehrs- und Radverkehrspolitik sowie quantitative Daten zum Verkehr und insbesondere Radverkehr werden vom Ministerium zusammengestellt. Sie helfen den begleitenden Büros, die Situation der Radverkehrsförderung im Land zu bewerten.
- **Der BYPAD-Fragebogen**
Der gemeinsame Prozess beginnt mit einer individuellen Beurteilung durch jedes Mitglied der BYPAD-Gruppe, das für eine Institution steht. Diese Beurteilung erfolgt anhand eines Fragebogens mit Antwortvorgaben, denen Entwicklungsstufen zugeordnet sind. Nehmen an dem Verfahren mehrere Personen einer Institution teil, stimmen diese sich intern ab. Eine Vorabstimmung zwischen verschiedenen Institutionen ist ausdrücklich nicht vorgesehen.
Der Fragebogen bildet damit die Grundlage für die Erfassung des Status quo sowie für die Erarbeitung des Qualitätsplans.
- **Das Konfrontations- und Konsensgespräch (erstes Treffen)**
Hierbei diskutieren die Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrsförderung im Land und nehmen eine gemeinsame Bewertung vor. Die Mitglieder werden über die unterschiedlichen Einschätzungen informiert und diskutieren gemeinsam die einzelnen Aspekte. Ziel ist jeweils ein Konsens zum Status quo im Land.
- **Der Zwischenbericht**
Dieser gibt zu jeder Frage eine detaillierte Auskunft über den Status quo bzw. zu Stärken und Schwachpunkte der bisherigen Radverkehrsförderung im Land.
- **Zweites Treffen der BYPAD Gruppe**
Die gemeinsame Diskussion und Abstimmung zur zukünftigen Radverkehrsförderung ist ein wesentliches Element des BYPAD-Verfahrens.

Auf Basis der Diskussionsergebnisse des Konsensmeetings wurden in einem zweiten Treffen die Bedeutung der einzelnen Handlungsfelder für das Land diskutiert und erste mögliche Ziele und Maßnahmen erarbeitet.

- **Workshop mit weiteren Akteuren im Land**
Zusätzlich zu den Treffen der BYPAD-Gruppe fand ein Workshop mit den Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe sowie weiteren Akteuren statt. Hier wurde der bislang erarbeitete Sachstand vorgestellt und in Gruppenarbeit über die Bedeutung der für einzelne Handlungsfelder sowie die erarbeiteten Ziele, Ideen und Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern diskutiert und diese ggf. ergänzt oder angepasst.
- **Drittes Treffen der BYPAD Gruppe**
Beim dritten Treffen der BYPAD-Gruppe wurden alle Ergebnisse gemeinsam diskutiert und der Maßnahmenplan für die zukünftige Radverkehrsförderung bzw. als Grundlage für die zu erarbeitende Landesstrategie Radverkehr Schleswig-Holstein abgestimmt.
- **Der BYPAD-Abschlussbericht**
Dieser stellt die gemeinsam erarbeiteten Ideen und Ergebnisse des Verfahrens zusammen, zeigt die wichtigen Handlungsfelder für die zukünftige Radverkehrsförderung im Land auf und stellt damit die Grundlage für die zu erarbeitende Radstrategie dar.
- **Das BYPAD-Zertifikat**
Zum Abschluss des Verfahrens wurde dem Land Schleswig-Holstein das BYPAD-Zertifikat überreicht. Es bestätigt dem Land das aktive Bestreben, die Qualität der Radverkehrsförderung zu verbessern.

Die Anwendung des Verfahrens auf Landesebene ist in Deutschland bisher noch nicht üblich. Bislang hat nur das Land Thüringen ein solches Verfahren durchgeführt (2017). Die Methodik aus dem kommunalen BYPAD-Verfahren kann auf die entsprechenden Landesaspekte übertragen und angewendet werden. Der dafür verwendete Fragebogen zur Erhebung des Status quo wurde hierzu in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber weiterentwickelt und speziell auf die Aufgaben, Themen und Strukturen im Land Schleswig-Holstein angepasst.

Ablauf des BYPAD-Audits in Schleswig-Holstein

Das BYPAD-Audit für das Land Schleswig-Holstein fand von Januar bis Dezember 2019 statt.

	Aktivität	Involvierte Akteure	Zeitraum
1	Auftakttreffen <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung zum Verfahren • Hintergrundinformationen • Erster Entwurf Handlungsfelder • Zusammenstellung der BYPAD-Gruppe • Zeitliches Vorgehen 	Ministerium Gutachterbüros	15. Januar 2019
2	Zusammenstellung Hintergrundinformationen und Versand an Gutachterbüros	Ministerium	Januar/Februar 2019
3	Abstimmungstermin (1) <ul style="list-style-type: none"> • Einladungsschreiben • Fragebogen • Zusammenstellung BYPAD-Gruppe 	Ministerium Gutachterbüros	19. Februar 2019
4	Versand Motivationsschreiben an teilnehmende Institutionen	Minister	04. März 2019
5	Rückmeldung der Ansprechpersonen an Ministerium	BYPAD-Gruppe an Ministerium	13. März 2019
6	Versand BYPAD-Fragebögen per E-mail	Ministerium an BYPAD-Gruppe	15. März 2019
7	Individuelles Ausfüllen der BYPAD-Fragebögen und Rücksendung der ausgefüllten Fragebögen per E-mail an Ministerium Weiterleitung der ausgefüllten Fragebögen an Gutachterbüros	BYPAD-Gruppe Ministerium	bis 05. April 2019
8	Auswertung der Fragebögen Auswertung der Hintergrundinformationen	Gutachterbüros	Mai 2019
9	1. Treffen BYPAD-Gruppe Konsensfindung zur Bewertung der Handlungsfelder	Ministerium, Minister zum Auftakt Gutachterbüros BYPAD-Gruppe	20. Mai.2019 14-18 Uhr
10	Auswertung des Konsenstreffens Erstellung Zwischenbericht	Gutachterbüros	bis Ende Juni 2019
11	2. Treffen BYPAD-Gruppe <ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung Positionsbestimmung • Diskussion Handlungsfelder 	Gutachterbüros BYPAD-Gruppe	19. Juni 2019 14-18 Uhr
12	Versand Zwischenbericht an Mitglieder der BYPAD-Gruppe per E-Mail	Ministerium	Ende Juni 2019
13	Lesen Zwischenbericht und Möglichkeit der Rückmeldung an Ministerium	BYPAD-Gruppe	bis 01. Juli 2019
14	Workshop <ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung Sachstand • Handlungsfelder 	Ministerium Gutachterbüros Moderation	26. Juni 2019 10-16 Uhr

	Aktivität	Involvierte Akteure	Zeitraum
		BYPAD-Gruppe Weitere Akteure	
15	Auswertung 2. Treffen BYPAD-Gruppe, Expertengespräche und Workshop	Gutachterbüros	bis September 2019
16	Erstellung Entwurf Maßnahmenplan und Abstimmung mit Ministerium	Gutachterbüros an Ministerium	bis Oktober 2019
17	Versand Entwurf Maßnahmenplan an Mitglieder der BYPAD-Gruppe per E-Mail	Ministerium	Ende Oktober 2019
18	3. Treffen BYPAD-Gruppe <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung Aktionsplan • Diskussion und Konkretisierung der zukünftigen Schwerpunktthemen 	Ministerium Gutachterbüros BYPAD-Gruppe	29. Oktober 2019 14-18 Uhr
19	Abschlusspräsentation und Zertifikatsübergabe im Rahmen der Fachtagung Radverkehr	Gutachterbüros	5. Dezember 2019
	Finalisierung Maßnahmenplan , Erstellung und Abstimmung Abschlussbericht	Gutachterbüros	Dezember 2019 / Januar 2020

Tab. 2-1: Ablaufplan BYPAD-Verfahren Schleswig-Holstein

Am BYPAD-Audit im Land Schleswig-Holstein waren folgende Institutionen beteiligt:

Institution (alphabetisch)
ADFC
Binnenland Tourismus
BUND
Gemeindetag
Landesverkehrswacht
Landkreistag
LBV.SH
MELUND
MILI
MWBK
MWVATT
Politik: Verkehrspolitische Sprecher/Vertreter*innen der Landtagsfraktionen (Bündnis 90/Die Grünen, CDU, FDP, SPD, SSW)
RAD.SH
TA.SH
Tourismusverband SH
VCD

Tab. 2-2: Übersicht beteiligte Institutionen

2.2 Sieben Handlungsfelder

Für das BYPAD Schleswig-Holstein wurden im Vorfeld sieben Handlungsfelder definiert, deren Qualitäten im Status quo einzeln bestimmt wurden. Jedem Handlungsfeld wurde im Ergebnis eine Stufe auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet.

Strategien und Konzeption

Dieses Handlungsfeld beinhaltet neben den gesetzlichen Vorgaben u.a. die konzeptionellen Grundlagen, Rahmenpläne, Förderbedingungen sowie die personellen und finanziellen Ressourcen und Organisationsstrukturen zur Radverkehrsförderung auf Seiten des Landes und der Kommunen und stellt somit einen übergeordneten Rahmen für die Radverkehrsförderung dar.

Infrastruktur

Die Netzkonzeption zum Radfahren im Alltag und in der Freizeit ist ein wesentlicher Aspekt dieses Handlungsfeldes. Neben dem Vorhandensein kommunaler und überregionaler Netzkonzeptionen werden dabei vor allem auch die zentralen Aspekte des Wegeausbaus (Wegeinfrastruktur), der Instandhaltung sowie der Qualitätssicherung betrachtet. Dabei werden auch die Anforderungen an den Radverkehr der Zukunft (Elektromobilität, Radschnellverbindungen, etc.) sowie die Radwegweisung für den Alltags- und den touristischen Verkehr thematisiert.

Radtourismus

In diesem Handlungsfeld werden das Vorhandensein sowie die Nutzbarkeit (Qualität) und Kenntnis bezüglich der touristischen Routen thematisiert. Auch die ergänzende radtouristische Infrastruktur, wie beispielsweise flankierende Serviceangebote oder die touristische Radwegweisung werden angesprochen.

Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten

Das Vorhandensein, die Qualität und Nutzbarkeit von Abstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV sind neben der Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern wesentliche Aspekte dieses Handlungsfeldes. Darüber hinaus werden auch die Aspekte der Verknüpfung zu weiteren Mobilitätsangeboten einbezogen.

Verkehrssicherheit

In diesem Handlungsfeld werden die vorhandenen Daten und Grundlagen sowie Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beim Radfahren in Schleswig-Holstein auf Landesebene und auf Ebene der Kommunen betrachtet.

Strukturen, Kommunikation, Kooperation

Dieses Handlungsfeld thematisiert die vorhandenen Organisationsstrukturen zum Radverkehr sowohl auf Landes- wie auch auf kommunaler Ebene. Neben dem Vorhandensein von Gremien und Zuständigkeiten wird auch die Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltungen sowie untereinander und mit weiteren Akteuren betrachtet.

Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

Die Ermittlung und Pflege relevanter Daten zum Radverkehr stellt die Basis einer effektiven Radverkehrsförderung dar. Neben der Erfassung und Analyse der Daten zu verschiedenen Aspekten des Radverkehrs wird in diesem Handlungsfeld auch deren Nutzung, Pflege und Veröffentlichung betrachtet.

2.3 Vier Entwicklungsstufen

BYPAD unterscheidet zwischen vier Entwicklungsstufen. Jede Stufe stellt einen weiteren Schritt zur Verbesserung der Situation zum Radverkehr im Land dar. Der Umfang und die Auswirkungen der Aktivitäten zur Situation des Radverkehrs im Land lassen sich so - getrennt nach den Handlungsfeldern – ablesen.

- **Stufe 1: Ad hoc-orientiert, Feuerwehrprinzip**
„Es wird erst etwas gemacht, wenn es brennt, und auch nur solange es brennt“. Sobald Stufe 1 erreicht ist, finden Aktivitäten rund um den Radverkehr ansatzweise, sporadisch, vereinzelt und eher abhängig von konkreten Fragestellungen bzw. Problemlagen statt. Die Aktivitäten sind begrenzt auf isolierte Lösungen ausgerichtet.
- **Stufe 2: Isolierter Ansatz**
Aktivitäten erfolgen regelmäßig, aber nicht systematisch. Die Aktivitäten zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs sind nicht integriert in das gesamte Handeln der Akteure. Häufig werden nur einzelne Handlungsfelder (z.B. Weeginfrastruktur) berücksichtigt.
- **Stufe 3: Systemorientierter Ansatz**
Aktivitäten zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs erfolgen langfristig, systematisch und sie werden umfassend auf alle Handlungsfelder ("Radverkehr als System") bezogen. Die personelle und finanzielle Absicherung ist gewährleistet.
- **Stufe 4: Integrierter Ansatz**
Die Aktivitäten zur Verbesserung der Situation des Radverkehrs erfolgen dauerhaft, systematisch und fachübergreifend. Sie sind auf Landes-, Kreis-, Stadt- und Gemeindeebene abgestimmt. Alle Akteure sind untereinander vernetzt und initiieren auch eigene Aktivitäten.

Anzumerken ist jedoch, dass es sich beim BYPAD-Audit um eine qualitative Bewertungsmethode handelt. Daher sind die quantitativen Ergebnisse nur als Anhaltspunkt zu sehen, die helfen können, die Zuordnung zu den einzelnen Stufen der Entwicklungsleiter zu verdeutlichen.

3 Positionsbestimmung

Schleswig-Holstein gilt traditionell als Fahrradtourismusland. Beeinflusst durch ein ausgedehntes Netz an Radwegen, Radfernwegen und zahlreichen radtouristischen Verbindungen ist das Fahrrad in weiten Landesteilen aber auch zu einem selbstverständlichen Alltagsverkehrsmittel geworden.

Radverkehrsanteil

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.

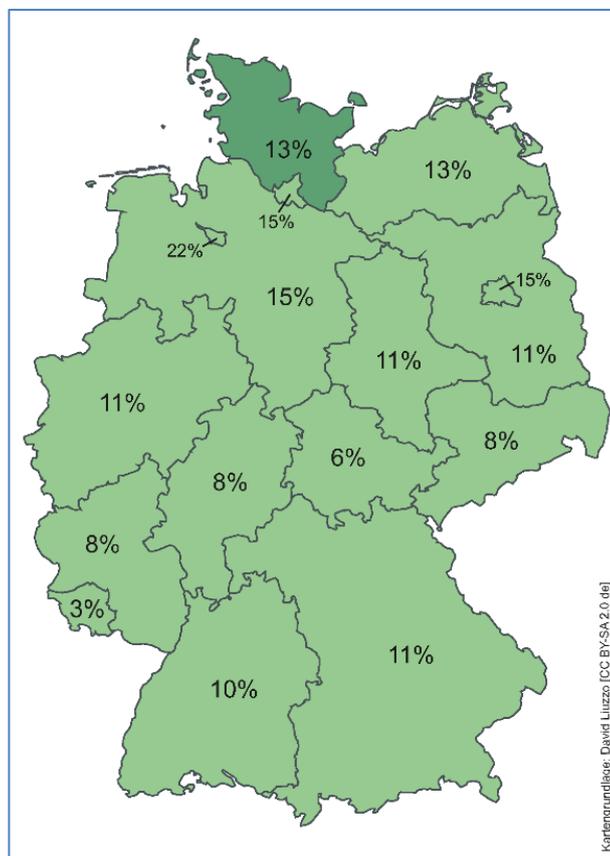


Abb. 3-1: Gerundete Radverkehrsanteile der Bundesländer für 2017 (Quelle: MiD 2018)

Gegenüber der letzten vergleichbaren bundesweiten Erhebung im Jahr 2008 kam es aber zu einem **Rückgang des Radverkehrsanteils in Schleswig-Holstein** um zwei Prozentpunkte (von damals 15%)². 2008 lag Schleswig-Holstein im Ländervergleich noch zusammen mit Niedersachsen und Sachsen-Anhalt auf Platz 1. Von

² Infas und DLR 2018: Mobilität in Deutschland (2017). Tabellarische Grundauswertung Deutschland bzw. Infas und DLR 2010: Mobilität in Deutschland 2008. Tabellenband

diesen drei Bundesländern konnte nur Niedersachsen den Radverkehrsanteil halten, Sachsen-Anhalt verlor gegenüber Schleswig-Holstein sogar noch zwei Prozentpunkte mehr.

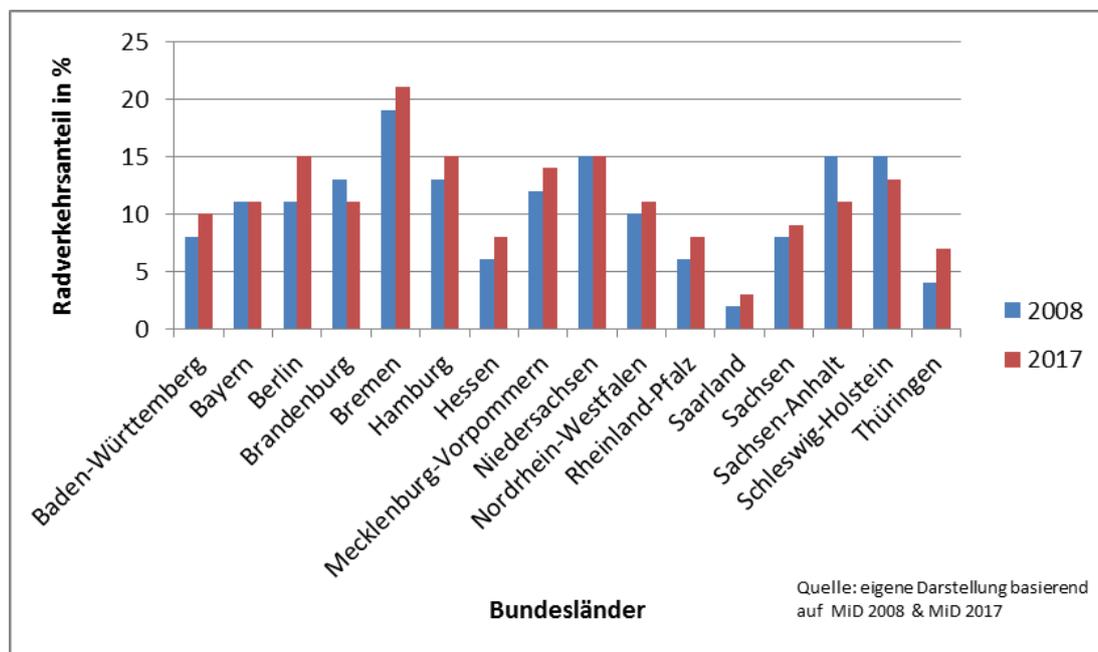


Abb. 3-2: Entwicklung Radverkehrsanteil im Ländervergleich (Basis MiD-Daten 2008 und 2017)

Schleswig-Holstein ist durch einen nennenswerten Flächenanteil ländlich strukturierter Räume gekennzeichnet. Bzgl. der Wegeweiten sind nach den Ergebnissen der MiD auf dem Land etwa 50 % der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) kürzer als 5 km und bieten damit Verlagerungspotenzial auf das Rad, so dass die Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split als realistische Zukunftsaufgabe gesehen wird.

Unfallsituation

Im Rahmen des BYPAD-Verfahrens wurden die Unfallstatistiken des Landes hinsichtlich der polizeilich gemeldeten **Unfälle mit verunglückten Radfahrenden** in Schleswig-Holstein der Jahre 2012 bis 2018 ausgewertet. Unfälle mit Pedelec werden dabei gesondert betrachtet, um eventuelle Auffälligkeiten im Unfallgeschehen dieser Personengruppe identifizieren zu können.

In den betrachteten Jahren ist ein **Anstieg der Unfallzahlen im Radverkehr** festzustellen, die auch Unfälle mit Personenschaden betreffen (Abb. 3-3). Diese Entwicklung entspricht einem bundesweiten Trend, ist aber unter dem Gesichtspunkt; dass es in der Zeit von 2008 bis 2018 zu einer Abnahme des Radverkehrsanteils in Schleswig-Holstein gekommen ist (siehe oben), zu betrachten. Die Zahl der bei Radverkehrsunfällen getöteten oder schwer verletzten Personen blieb vergleichs-

weise konstant. 2018 erreichte die Zahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung den Spitzenwert. 13 % der Unfälle in 2018 fanden unter Beteiligung von Pedelecs statt.

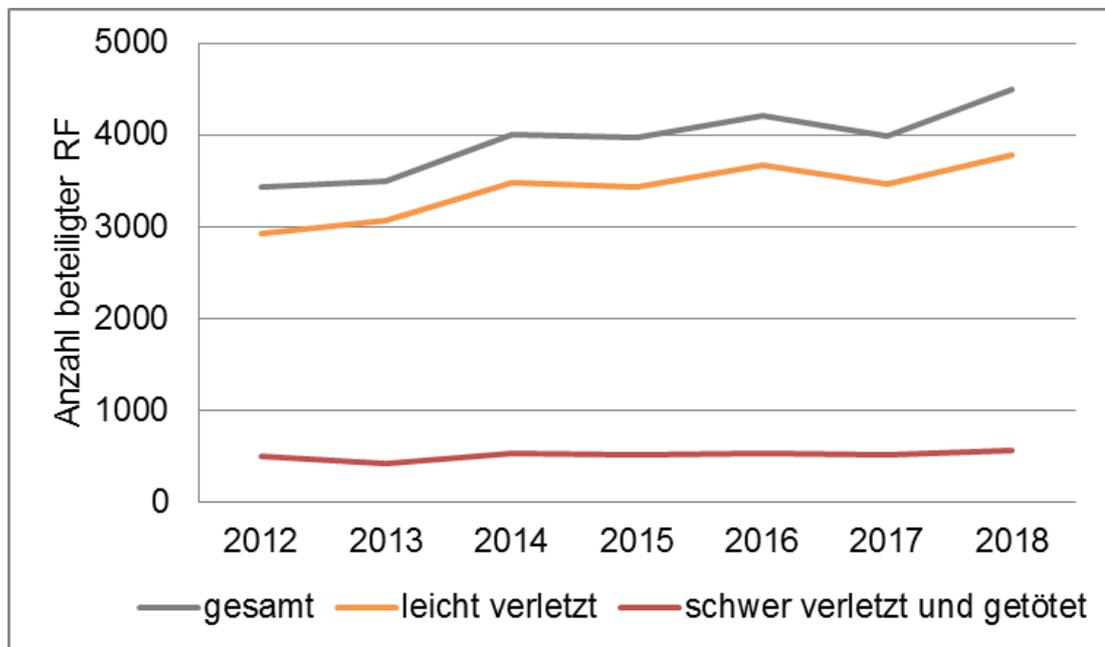


Abb. 3-3: Entwicklung der Anzahl der verunglückten Radfahrenden seit 2012 (Quelle: Verkehrssicherheitsberichte Landespolizeiamt Schleswig-Holstein)

Die **Unfallbelastung im Radverkehr** (Anzahl der Unfälle/10.000 EW) in Schleswig-Holstein ist im Vergleich mit den anderen Flächenbundesländern unter Berücksichtigung des jeweiligen Radverkehrsanteils am Modal Split erhöht (Abb. 3-3). Bei gleichem Radverkehrsanteil liegt das Land Mecklenburg-Vorpommern in der Unfallbelastung deutlich günstiger und auch Niedersachsen weist - bei höherem Radverkehrsanteil - einen deutlich günstigeren Wert auf. In Bezug auf die Verkehrssicherheit besteht somit noch großer Handlungsbedarf in Schleswig-Holstein.

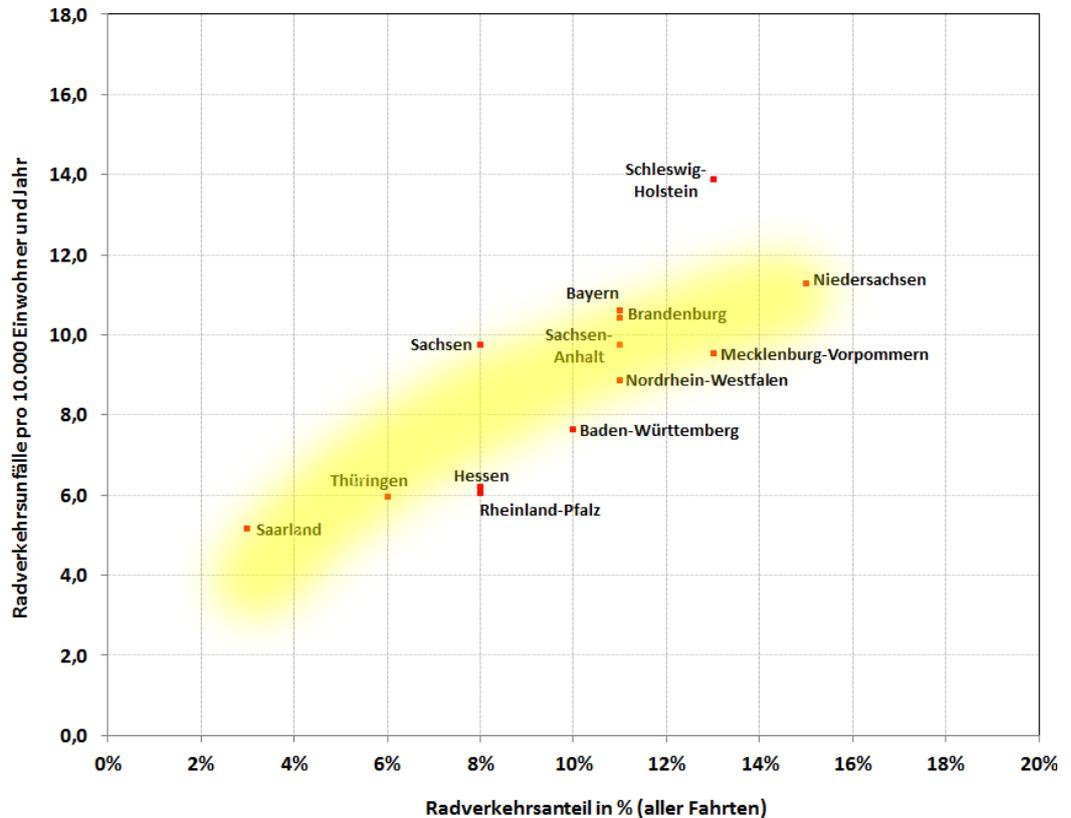


Abb. 3-4: Unfallbelastung nach Bundesländern (ohne Stadtstaaten) in Relation zum Radverkehrsanteil (Datengrundlage: Unfallberichte der Länder und MiD 2017)

Einen besonders starken Anstieg gab es bei den Unfällen unter **Beteiligung von Pedelec-Fahrenden**. Seit dem Beginn der separaten Erfassung von Pedelec-Unfällen im Jahr 2014 hat sich deren Anzahl von rund 150 bis zum Jahr 2018 fast vervierfacht. Der jährliche Anstieg der Unfallzahlen um bis zu 40 % entspricht dabei deutlich mehr als dem jährlichen Zuwachs der verkauften Pedelecs. Auffällig ist **die höhere Unfallschwere bei den Pedelec-Nutzenden**, die vor allem darauf zurückzuführen ist, dass Pedelecs zu einem großen Anteil von älteren Menschen (über 60-Jährige) genutzt werden. Durch deren erhöhte Verletzungsanfälligkeit ist eine höhere Wahrscheinlichkeit schwerer Unfälle zu verzeichnen³.

³ Alrutz, D. et al 2015b: Potenzielle Einflüsse von Pedelecs auf die Verkehrssicherheit

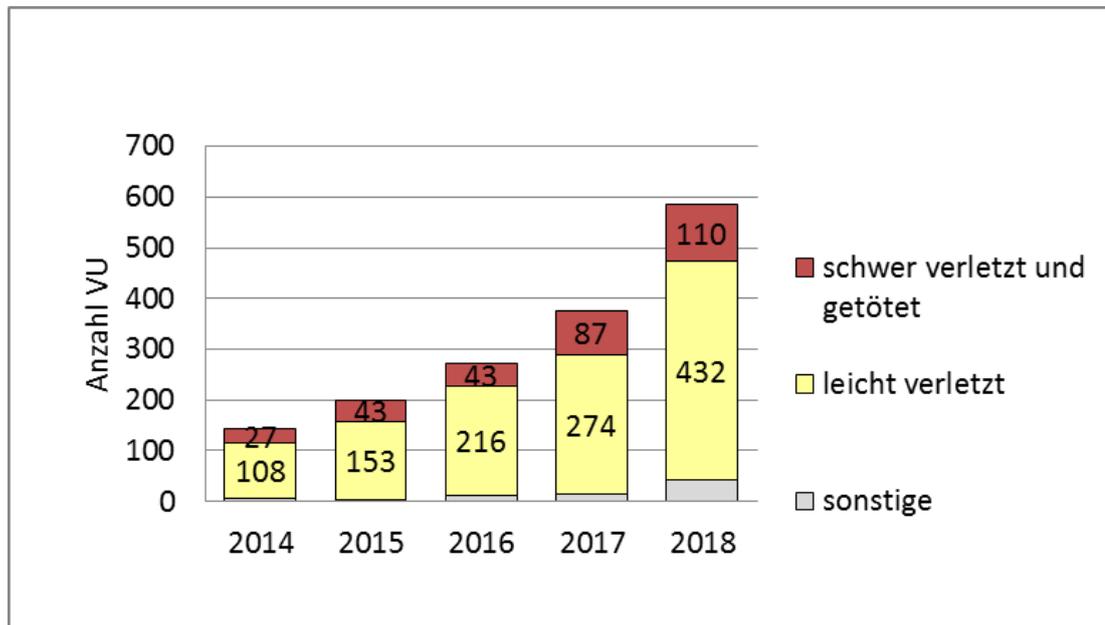


Abb. 3-5: Entwicklung der Unfälle mit Pedelec (Quelle: Verkehrssicherheitsberichte Landespolizei-
amt Schleswig-Holstein)

Da mit einem weiteren Anstieg der Pedelec-Nutzung zu rechnen ist, kommt diesem Thema zukünftig ein hoher Stellenwert im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit zu. Erforderlich ist auch, dass die Anforderungen dieser Nutzergruppen bei der Ausgestaltung der Infrastruktur zukünftig mitberücksichtigt werden.

Als Grundlage für eine zukünftige, zielgerichtete Mobilitätsbildung ist u.a. die Betrachtung der **Altersstruktur der verunglückten Radfahrenden** wichtig. Während die Unfallbelastung (Unfälle bezogen auf die Einwohnerzahl einer Altersgruppe) bei den älteren Personen vergleichsweise gering ist, verunglücken in Schleswig-Holstein, wie auch in Deutschland insgesamt, überdurchschnittlich häufig Kinder ab 6 Jahre und Jugendliche. Hier ist insbesondere die Altersgruppe der 15-17-Jährigen zu nennen, die weit über dem Durchschnitt verunfallen (Tab. 3-1). Bekannt ist dabei, dass die Unfälle überwiegend nicht auf den Schulwegen stattfinden, sondern in der Freizeit.

	Bis 14	15-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-79	Ab 80
Verunglückte Radfahrende 2017	630	315	438	419	349	554	484	599	171
EW-Zahl (in 1.000) nach Alter in SH 2016	310	91	222	323	329	487	393	481	173
Unfälle/ 10.000 EW	20,3	34,6	19,7	13,0	10,6	11,4	12,3	12,5	9,9

Tab. 3-1: Unfallbelastung (Unfälle/10.000 EW) bei Fahrradunfällen nach Altersgruppen in Schleswig-Holstein

Das Land geht mit dem „Verkehrssicherheitsjahr 2020“ einen ersten wichtigen Schritt in die Intensivierung der Verkehrssicherheitsarbeit.

Radwege an klassifizierten Straßen

Bereits seit langem liegt **Schleswig-Holstein im bundesweiten Vergleich bei der Ausstattung von klassifizierten Straßen mit Radwegen an vorderster Spitze** (Abb. 3-6) und deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt⁴. Insgesamt sind etwa 77 % der Streckenlängen der Bundesstraßen, 64 % der Landesstraßen und rund 41 % aller Kreisstraßen in Schleswig-Holstein mit Radverkehrsanlagen ausgestattet (Stand: 2019, BMVI/StB10). Viele der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen sind allerdings bereits vor Jahren entstanden und entsprechen in Breite und Ausbauzustand nicht mehr den heutigen Anforderungen. Hinzu kommen Mängel bei der Qualität des Radwegenetzes. So sind z.B. rund 15 % des Radwegenetzes an Landesstraßen sanierungsbedürftig.⁵

⁴ Der Elsner 2018. Handbuch für Straßen- und Verkehrswesen

⁵ Ministerium für Wirtschaft, Verkehrs, Arbeit, Technologie und Tourismus: Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen in Schleswig-Holstein 2019-2030 (Oktober 2018)

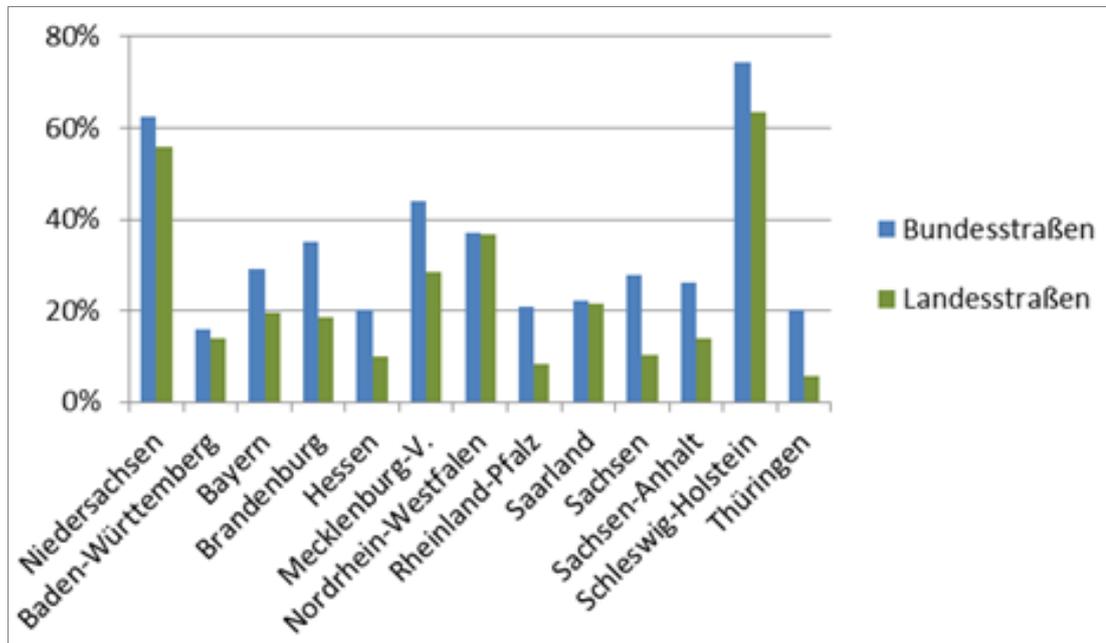


Abb. 3-6: Ausstattungsgrad der Bundes- und Landesstraßen mit Radverkehrsanlagen nach Bundesländern (Datengrundlage: Der Elsner 2018⁴).

Genauso wie zahlreiche andere Flächenländer⁶ verfügt Schleswig-Holstein über ein landesweites, baulastträgerübergreifendes Radverkehrsnetz, welches jedoch nicht landesweit einheitlich ausgebaut, unterhalten oder in die kommunalen Netze integriert ist. Daher wird eine Weiterentwicklung bis hin zu einer Neukonzeption zu prüfen sein. Hierbei sind auch die Anforderungen, die sich aus der Weiterentwicklung der E-Mobilität und der Verbreitung von Pedelecs ergeben, zu berücksichtigen.

Bike + Ride-Anlagen

Bike + Ride-Anlagen, die das sichere Abstellen von Fahrrädern an den Haltestellen des ÖPNV ermöglichen, sind in Schleswig-Holstein bereits an vielen Bahnhöfen und Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Form von **öffentlich zugänglichen Fahrradabstellanlagen** vorhanden. Regional gibt es dabei noch große Unterschiede. Während in den südlichen Regionen Schleswig-Holsteins – in der Metropolregion Hamburg - eine überdurchschnittliche Ausstattung gegeben ist, sind vor allem die nördlichen Regionen mit deutlich weniger Bike + Ride-Anlagen ausgestattet. Durch das Förderprogramm „Bike + Ride-Offensive für Bahnstationen in Schleswig-Holstein“ wurden 19 Anlagen mit insgesamt 1.161 Stellplätzen gefördert⁷. An ausgewählten Bahnhöfen gibt es auch gesicherte Fahrradabstellanlagen in Form von **Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen**. An einigen wenigen Bahnhöfen wurden darüber hinaus **Fahrradstationen** mit zusätzlichen Serviceangeboten reali-

⁶ Landesradverkehrsnetze unter Einbeziehung des Alltagsradverkehrs haben u.a. Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Saarland, Sachsen-Anhalt.

⁷ NAH.SH: Magazin „los!“, Sommer 2019

siert. In den Jahren 2013 – 2020 wurden und werden insgesamt an rund 38 Bahnhöfen Fahrradabstellplätze/Fahrradabstellanlagen gefördert und gebaut.

Insbesondere im ländlichen Raum und an Bushaltestellen wird noch erheblicher Nachholbedarf gesehen. **Mobilitätsstationen**, die sich gerade im ländlichen Raum zur multimodalen Verknüpfung anbieten, fehlen noch weitestgehend in Schleswig-Holstein.

Radtourismus

Die **Landesweite Gästebefragung Schleswig Holstein**⁸ von 2017 zeigt auf, dass viele Touristen das vorhandene Angebot nutzen und damit zufrieden sind. Auch hat der Studie zur Folge das Radfahrangebot eine hohe Treibwirkung auf den Tourismus in Schleswig-Holstein. Im Radtourismus ist das Land danach schon heute vergleichsweise gut aufgestellt, wird aber von touristischen Regionen in anderen Bundesländern immer häufiger überholt. Die Radregionen Norddeutschland, Schleswig-Holstein und Ostsee zählten beispielsweise noch vor wenigen Jahren zu den zehn beliebtesten Radregionen in Deutschland (von 148 Radregionen)⁹. Die Radreiseanalyse 2019 hat aber Veränderungen und einen negativen Trend in der Nutzergunst aufgezeigt; aktuell sind keine schleswig-holsteinischen Regionen unter den Spitzenplätzen zu finden, wie die Abbildung 3.7 zeigt. Vermutlich im Zusammenhang mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs ist auch zu sehen, dass topographisch stark bewegte Regionen wie das Weserbergland oder die Eifel ganz neu vom Radtourismus entdeckt werden und somit die Konkurrenz unter den radtouristisch beliebten Regionen deutlich wächst.

⁸ Institut für Tourismus und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (NIT) 2017: Landesweite Gästebefragung Schleswig-Holstein 2017

⁹ ADFC 2017: Travelbike-Radreiseanalyse 2017

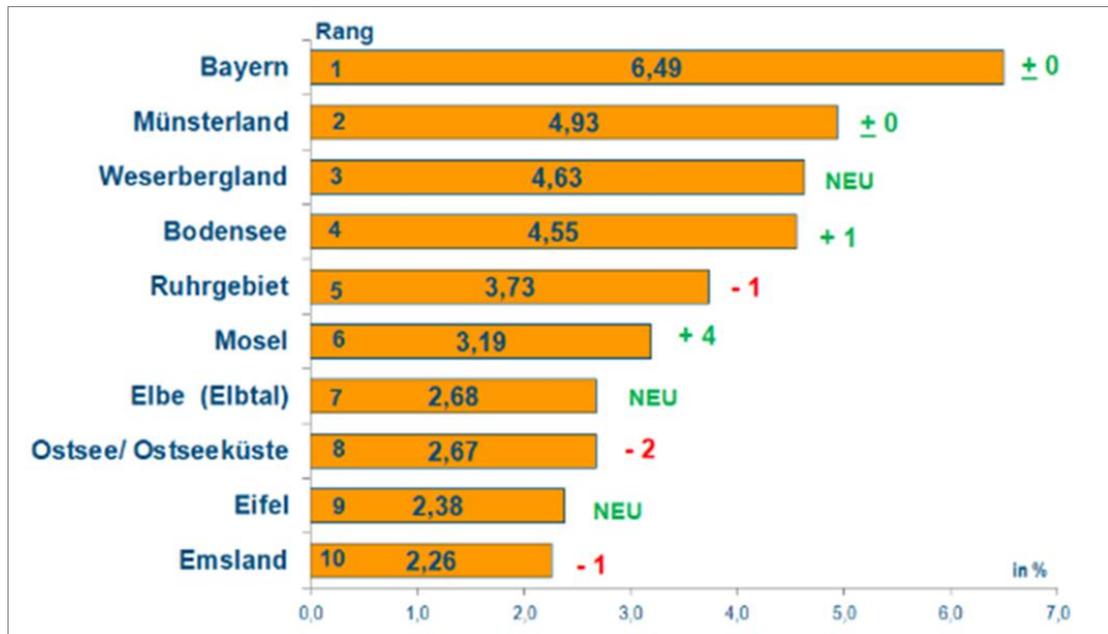


Abb. 3-7: Beliebteste Radregionen 2018 im Vergleich zu 2017 (Radreiseanalyse 2019) unter den beliebtesten

Auch unter den beliebtesten Radfernwegen findet sich für Schleswig-Holstein nur der Ostseeküsten-Radweg, der aber in seiner Beliebtheit verliert. Während er 2015 noch auf Rang 5 lag, ist er 2018 auf den 9. Rang abgerutscht.

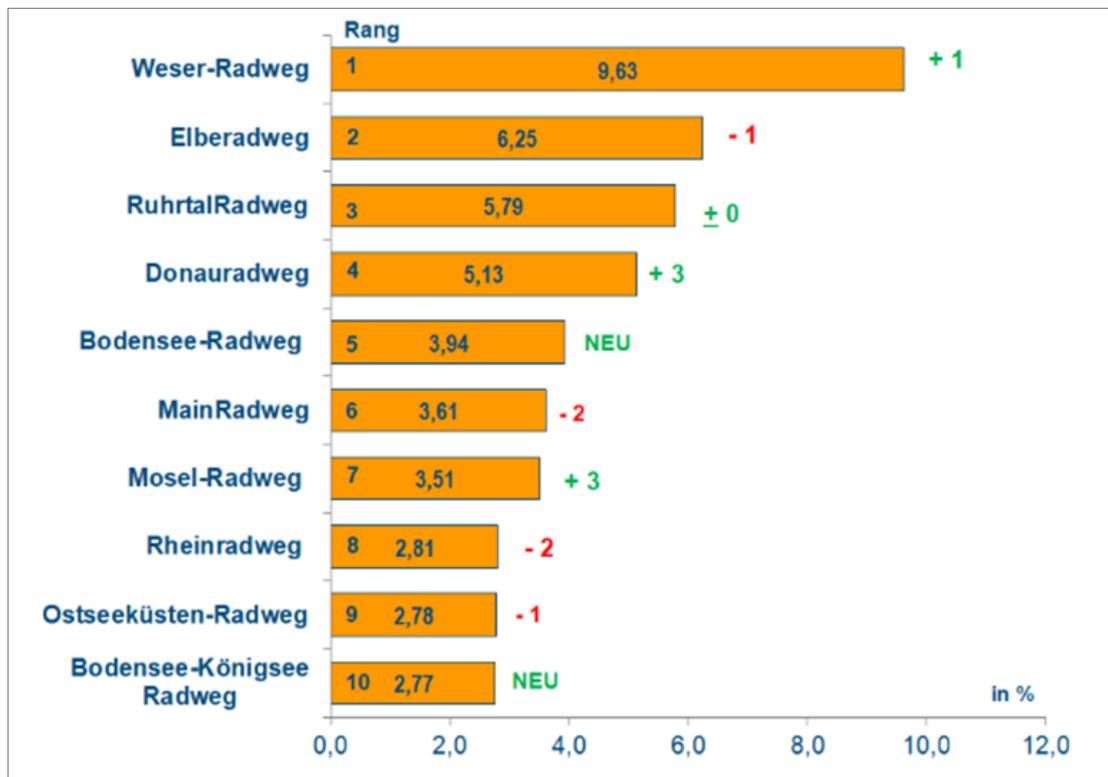


Abb. 3-8: Beliebteste Radrouten 2018 im Vergleich zu 2017 (Radreiseanalyse 2019)

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 den ADFC-Kriterien zertifizierte Qualitätsroute.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Nachholbedarf besteht in Schleswig-Holstein im Bereich der „weichen Maßnahmen“ zur Verbesserung der Fahrradkultur, d.h. bei der Kommunikation und Information sowie der Öffentlichkeitsarbeit. So wurde sowohl die Fahrradfreundlichkeit der Landesregierung¹⁰ als auch die der meisten Gemeinden¹¹ in Schleswig-Holstein in Befragungen als eher gering bewertet. Durch die RAD.SH werden Informationen, Anleitungen und Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit auf kommunaler Ebene erarbeitet und zur Verfügung gestellt. Die Entwicklung eines Leitfadens „Kommunikation für den Radverkehr“ wird aktuell angedacht. Hervorzuheben ist auch die Herausgabe der Broschüre der RAD.SH „Wir teilen Erfahrungen“ sowie die jährliche Fachveranstaltung des Landes. Bundesländer, die in diesen Bereichen schon über lange Zeiträume erfolgreiche Projekte und Kampagnen realisieren, sind Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg.

Die RAD.SH, die 2017 von 10 Mitgliedskommunen gegründet wurde, gehören mittlerweile 38 Kommunen und Regionen an und erfassen die Hälfte der Einwohner von Schleswig-Holstein. Dies kann auch als Ausdruck für den Bedarf an einer Kommunikationsstruktur unter den Kommunen gesehen werden. Zum 1. August 2019 wurde ein hauptamtlicher Geschäftsführer eingestellt.

Vergleichbare Arbeitsgemeinschaften gibt es u.a. auch in

- Baden-Württemberg (76 Mitgliedskommunen, Gründung 2010),
- Bayern (65 Mitgliedskommunen, Gründung 2012),
- Brandenburg (18 Mitgliedskommunen, Gründung 2015),
- Hessen (alle Kommunen sind automatisch Mitglied, da kein Verein, sondern dem Land zugehörig, Gründung 2016),
- Niedersachsen (57 Mitgliedskommunen, Gründung 2016),
- Nordrhein-Westfalen (88 Mitgliedskommunen, Gründung 1993),
- Thüringen (12 Mitgliedskommunen, Gründung 2013) oder
- Sachsen (36 Mitgliedskommunen, Gründung 2019)

¹⁰ Sinus Markt und Sozialforschung 2017: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung

¹¹ ADFC 2016: ADFC Fahrradklima Test 2016. Ergebnistabelle Bundesländer

Fazit

Insgesamt ist die **Situation des Radverkehrs in Schleswig-Holstein** demnach als recht heterogen zu bezeichnen. Liegt das Land im Vergleich bei einigen wichtigen Aspekten der Radverkehrsförderung, wie etwa beim Bestand der Radwege oder auch beim Modal Split (wenn auch mit negativer Tendenz), im vorderen Feld des Ländervergleichs, besteht auf anderen Gebieten wie etwa bei der Verkehrssicherheit oder auch im Bereich Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit noch erheblicher Nachholbedarf. Generell ist zu berücksichtigen, dass es in einem **Flächenland wie Schleswig-Holstein erhebliche regionale Unterschiede** gibt. Dies gilt sowohl für die unterschiedlichen Voraussetzungen und Anforderungen zwischen Groß- und Kleinstädten sowie zwischen städtischen und ländlichen Räumen als auch in Bezug auf unterschiedliche touristische Gegebenheiten. Die Kommunen geben dem Thema „Radverkehr“ auch unterschiedlichen politischen Stellenwert. Während die einen wie die Landeshauptstadt Kiel, die Stadt Norderstedt oder der Kreis Segeberg seit Jahren ein hohes Engagement für den Radverkehr zeigen, kommt das Thema in anderen Kommunen weniger oder gar nicht auf die Tagesordnung. Dies ist insbesondere bei der Bewertung des Handlungsbedarfs auf kommunaler Ebene zu beachten.

Auch wenn für das Land insgesamt noch ein erheblicher Handlungsbedarf besteht, um über alle Handlungsfelder der Radverkehrsförderung eine Spitzenstellung in Deutschland einzunehmen, weisen neben den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag insbesondere die jüngeren Aktivitäten wie die Gründung der RAD.SH, die Durchführung des BYPAD-Verfahrens oder die Einrichtung des Referats „Grundsatzfragen der Verkehrspolitik, Radverkehr“, in die richtige Richtung.

4 Status quo-Bewertung durch die BYPAD-Gruppe

Beim Treffen der BYPAD-Gruppe am 20. Mai 2019 wurde für jede Frage des BYPAD-Fragebogens ein Konsens erzielt. Nachfolgend werden zu jeder Frage und jedem Handlungsfeld die Bewertungsergebnisse zusammengefasst.

4.1 Status quo Strategien und Konzeption

Frage 1:

Wie und in welchem Umfang engagiert sich das Land Schleswig-Holstein Ihrer Einschätzung nach für den Radverkehr?

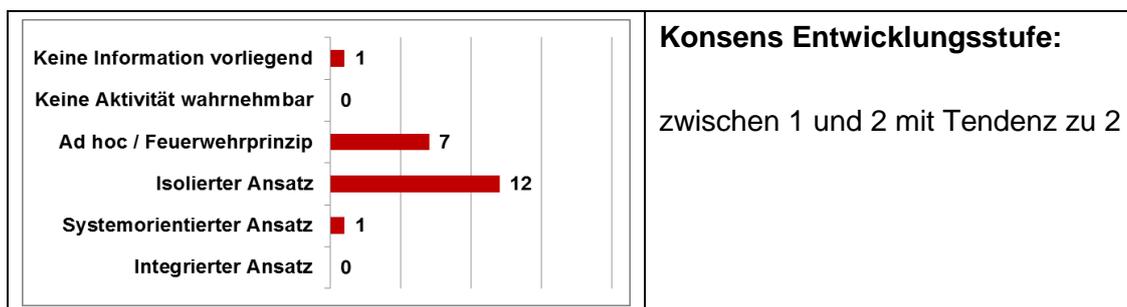


Abb. 4-1: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Es fehlt ein aktuelles übergeordnetes landesweites Konzept, z.B. ein Masterplan Radverkehr. In diesem Zusammenhang wird das laufende BYPAD-Verfahren ausdrücklich gelobt.
- Die derzeitigen personellen Ressourcen reichen nicht aus, um eine umfassende Radverkehrsförderung umsetzen zu können.
- Die bereitgestellten Finanzmittel für Radverkehrsförderung werden trotz deutlicher Zunahme noch als zu gering bewertet. Allerdings wird auch die Kenntnis über den Zugriff auf Fördermittel als unzureichend angesehen. Beratungsangebote des Landes werden von den Kommunen nur in geringem Umfang angenommen, sind ggf. auch nicht umfassend bekannt.
- Kritisch angeführt wurde eine unzureichende Vernetzung der verschiedenen, mit der Radverkehrsförderung betrauten Stellen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die bis Ende 2015 existierende touristische Radkoordinierungsstelle sowie das Fahrradforum, das ab Ende der 90er Jahre bis 2015 zweimal jährlich tagte, als wichtige Vernetzungsinstrumente der früheren Jahre genannt worden. Das Fahrradforum diente vorrangig dem Informationsaustausch, es war kein Instrument zur Durchführung von Handlungsempfehlungen und verfügte über keinen eigenen Etat.
- Positiv wurde in diesem Zusammenhang die Gründung der RAD.SH genannt, die zukünftig wichtige Vernetzungsaufgaben übernehmen kann. Hier werden hohe Erwartungen gestellt. Um diese erfüllen zu können, ist es notwendig, die

RAD.SH langfristig zu etablieren. Hierzu ist eine finanzielle und personelle Absicherung erforderlich.

- Als positives Beispiel der vernetzten Zusammenarbeit wurde das aktuelle Projekt der Metropolregion Hamburg zu den Radschnellverbindungen genannt, an dem auch mehrere Kommunen aus Schleswig-Holstein beteiligt sind.
- Der Radwegneubau, die Unterhaltung und Sanierung von Radwegen sind wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung im Land. Sie sollten zukünftig eine noch stärkere Bedeutung erlangen und bei der Schaffung der konzeptionellen Rahmenbedingungen ausdrücklich Berücksichtigung finden.
- Auch auf der übergeordneten strategischen Ebene wird die Verkehrssicherheit als wichtiges Handlungsfeld angesehen. Insbesondere unzureichende personelle und finanzielle Ressourcen tragen dazu bei, dass noch nicht das Optimum für die Verkehrssicherheit erreicht werden konnte. In diesem Zusammenhang ist das geplante Verkehrssicherheitsjahr 2020 als wichtiger und guter Ansatz zu sehen.
- Generell wird das Engagement des Landes derzeit noch zu wenig von der Öffentlichkeit wahrgenommen bzw. öffentlichkeitswirksam vermittelt.

Frage 2:

Wie und in welchem Umfang engagieren sich die Kreise, Städte und Gemeinden Ihrer Einschätzung nach für den Radverkehr?

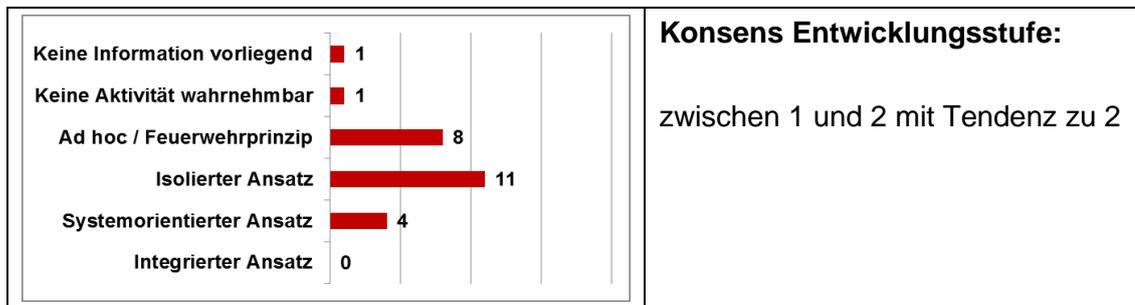


Abb. 4-2: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Es wird eine große Diskrepanz unter den Kommunen hinsichtlich ihrer radverkehrlichen Aktivitäten festgestellt. Einzelne wie z.B. Kiel, Lübeck, Norderstedt, Preetz, Kreis Stormarn, Kreis Segeberg und Kreis Ostholstein werden als positive Beispiel genannt. Grundsätzlich wird angemerkt, dass es Kommunen gibt, die besonders engagierte Förderung des Fahrradtourismus betreiben, wohingegen andere verstärkt den Alltagsradverkehr fördern.
- Allgemein wird in den Kommunen der Radverkehr oftmals noch unzureichend berücksichtigt bzw. findet nach positiven politischen Beschlüssen, die eine generelle Förderung beinhalten, keine Umsetzung in konkreten Maßnahmen statt.

Zum Teil fehlen den Kommunen auch noch konzeptionelle Grundlagen, die als eine Grundvoraussetzung für eine zielführende Radverkehrsförderung angesehen werden.

- Wie auf Landesebene auch werden fehlende personelle und finanzielle Ressourcen als unzureichend angesehen. Radverkehrsbeauftragte bzw. feste Ansprechpartnerinnen oder Ansprechpartner für den Radverkehr gibt es nicht flächendeckend und z.T. sind sie ehrenamtlich tätig und somit ohne oder mit sehr geringen Befugnissen ausgestattet.

Hinsichtlich der Bereitstellung von Finanzmitteln werden die Kreise Stormarn und Segeberg positiv benannt, die aus ihrem eigenen Haushalt eine Förderkategorie für die kreisangehörigen Kommunen geschaffen haben.

- Die Vernetzung der Kommunen und der Austausch untereinander oder auch mit dem Land ist noch unzureichend. Auch hier wird über die RAD.SH eine verbesserte Vernetzung angestrebt.

Der Landkreistag könnte zur besseren Vernetzung der Kreise beitragen und diese stärker motivieren sich radverkehrlich zu engagieren.

Frage 3:

Wie schätzen Sie die gesetzlichen Regelungen, die konzeptionellen Grundlagen und Vorgaben für den Radverkehr im Land ein?

Bitte berücksichtigen Sie bei Ihrer Einschätzung auch den übergeordneten Landesentwicklungsplan und die Rahmenpläne.

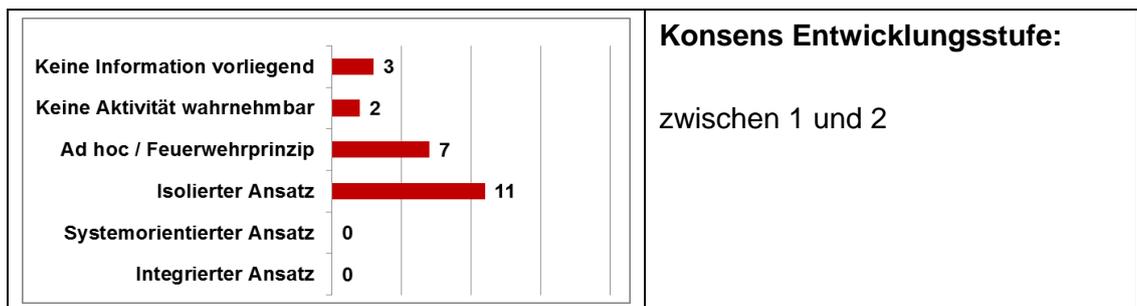


Abb. 4-3: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Positiv ist hervorzuheben, dass Radverkehr in der Koalitionsvereinbarung der aktuellen Landesregierung eine deutliche Erwähnung findet.
- Verankert ist der Radverkehr auch im Landesentwicklungsplan und in den Regionalplänen, allerdings wurden hier bisher eher allgemeine Entwicklungsziele und Maßnahmen benannt. Auch in der Landesstraßenstrategie wird der Radverkehr nur randlich erwähnt. Im Verlauf des BYPAD-Verfahrens wurde bereits der Austausch gesucht und in den aktuell in Aufstellung befindlichen Plänen findet der Radverkehr eine bessere Berücksichtigung.

- Das Programm Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein (1998) ist veraltet. Mit dem BYPAD-Verfahren wird der Grundstein für eine in die Zukunft gerichtete Radverkehrsförderung gelegt.
- Die Plangrundlage zum landesweiten Radverkehrsnetz (LRVN) stammt aus dem Jahr 2008 und ist seither unverändert geblieben. Eine Weiterentwicklung sollte erfolgen.
- Über die GVFG-Förderung werden Mittel für den kommunalen Radverkehr bereitgestellt.
- Generell führen Personalmangel und z.T. fehlendes Fachwissen dazu, dass die Möglichkeiten und Vorgaben wenig ausgeschöpft bzw. angewendet werden. Es sollte mehr Beratungshilfe angenommen werden. Hierfür ist eine intensive Kommunikation zu den angebotenen Beratungsleistungen erforderlich.
- Positiv ist die Regelung zur Radfahrausbildung an Grundschulen, hier liegen konzeptionelle Grundlagen vor.
- Es gibt eine Strategie zur Entwicklung der Landesstraßen in Schleswig-Holstein 2019-2030 (Sanierungsprogramm).

Frage 4:

Wie schätzen Sie die finanzielle Unterstützung der Radverkehrsentwicklung im Land ein?

Wenn Ihnen Finanzierungsmöglichkeiten bekannt sind, führen Sie diese bitte im Zusammenhang mit der Begründung Ihrer Einstufung auf.

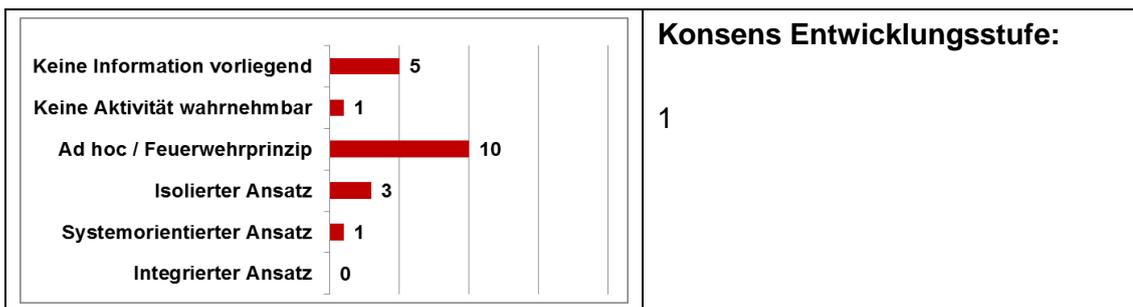


Abb. 4-4: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Positiv sind die im Koalitionsvertrag vereinbarten 10 Mio. € zu nennen.
- Darüber hinaus erfolgt die Förderung über GVFG-Mittel (Straße und ÖPNV).
- Für den Radtourismus steht keine eigene Förderung bereit, er wird aus dem Landesprogramm Wirtschaft (LPW) und dem Landesprogramm Ländlicher Raum (LPLR) finanziert.

- Das über die NAH.SH laufende Förderprogramm für Bike+Ride-Anlagen sollte fortgeführt und auf Bushaltestellen bzw. Busknoten erweitert werden.
- Die bereitstehenden GVFG-Mittel für den Radwegebau werden nicht wie vorgesehen abgerufen bzw. beantragt obwohl es sich hierbei um ein klassisches Förderungsverfahren zwischen dem Land und den Kommunen handelt. Mögliche Erklärungen können sein:
 - Die vorgegebenen Qualitätsstandards der ERA 2010 können nicht immer erreicht werden, z.B. aufgrund fehlender Möglichkeiten von Grunderwerb. Ggf. wären diese Vorgaben als Fördervoraussetzung zu hinterfragen.
 - Zum Anderen ist es auch eine Frage der Förderquote, die grundsätzlich bei 60 % (unter bestimmten Voraussetzungen sind bis zu 85 % möglich) liegt. Der damit bei den Kommunen verbleibende Eigenanteil bleibt somit relevant hoch.
- Weitere Förderoptionen in den Kommunen sind - trotz Beratungsangebot des Landes – häufig unbekannt.
- Auch die z.T. vorhandene Komplexität bei Antragsverfahren für Fördermittel werden als Hemmnis für die Antragsstellung gesehen.
- Bei kleineren Gemeinden tragen fehlende personelle Ressourcen und/oder Finanzmittel – dazu bei, dass Förderanträge nicht gestellt werden. Hier könnte künftig eventuell RAD.SH beratend tätig werden.

Frage 5:

Wie erfolgt nach Ihrer Einschätzung die Umsetzung der in den konzeptionellen Grundlagen verankerten Handlungsempfehlungen zur Radverkehrsentwicklung im Land?

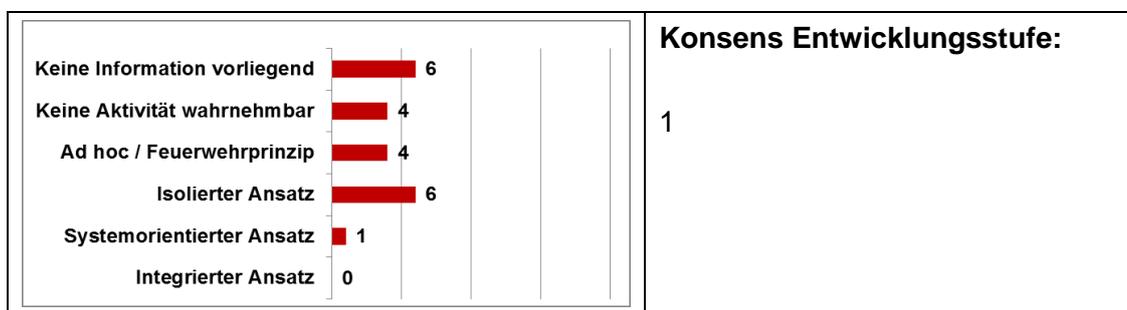


Abb. 4-5: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Nicht für alle relevanten Handlungsfelder liegen konzeptionelle Grundlagen vor, beispielsweise fehlen sie im touristischen Bereich.

- Zum Teil erschweren fehlende finanzielle und personelle Ressourcen die Umsetzung. Dies gilt z.B. für die Anpassung der Radwege an den ERA-Standard.
- Kommunen, die die Programme umsetzen, können Unterstützung vom Land bekommen, über diese Möglichkeit sind sie aber nicht immer ausreichend informiert.

Frage 6:

Wie beurteilen Sie das Landesweite Radverkehrsnetz (LRVN) als Planungsgrundlage für die Kreise, Städte und Gemeinden?

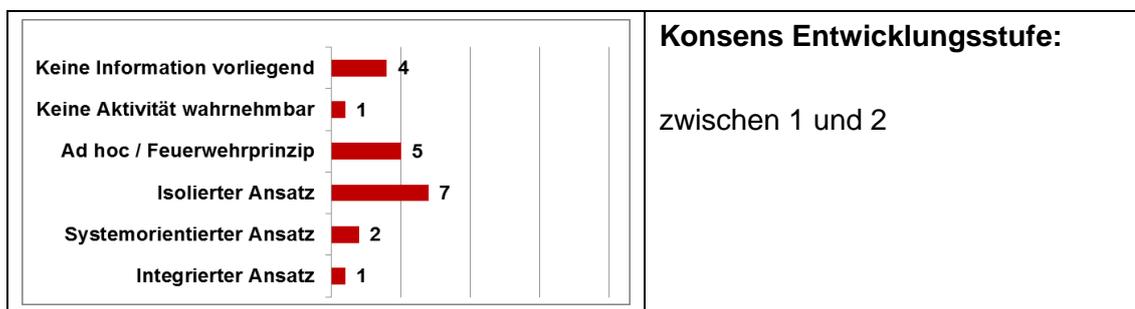


Abb. 4-6: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Nur von wenigen Kommunen wurde das LRVN übernommen und auf Kreisebene verdichtet. In einzelnen Kreisen ist es, z.B. bedingt durch Veränderungen in der Zuständigkeit im Kreis, sogar unbekannt. Der Einfluss auf die tägliche Arbeit in den Kommunen ist dementsprechend eher gering.
- Das LRVN ist aus dem Jahr 2008 und wurde seither nicht aktualisiert. Dementsprechend fehlen neue Themen wie Radschnellverbindungen.
- Das LRVN sieht keine verbindlichen Standards und Regelungen für Pflege und Unterhaltung vor.
- Das LRVN ist in der Wahrnehmung besonders auf den Schüler- und den Freizeit-/Tourismusverkehr fokussiert, auch wenn bei der Konzeption der Alltagsradverkehr ebenso berücksichtigt wurde.
- Ein fortgeschriebenes LRVN könnte zukünftig eine landesweit einheitliche Grundlage zum Bau und zur Erhaltung von Radverkehrsanlagen für Alltags-, Schul- und Freizeit- bzw. touristischen Radverkehr darstellen. Bei der Neukonzeption sollten die strukturellen Veränderungen und Bedarfe in den Kommunen, Synergien aus anderen Projekten (z.B. Welterbestätten) zunehmend Berücksichtigung finden.
- Für die Umsetzung des LRVN und die Zuständigkeiten sollen Vorgaben entwickelt werden.

Frage 7:

Wie bewerten Sie die Organisationsstrukturen, auf denen die radverkehrliche Entwicklung im Land aufbaut?

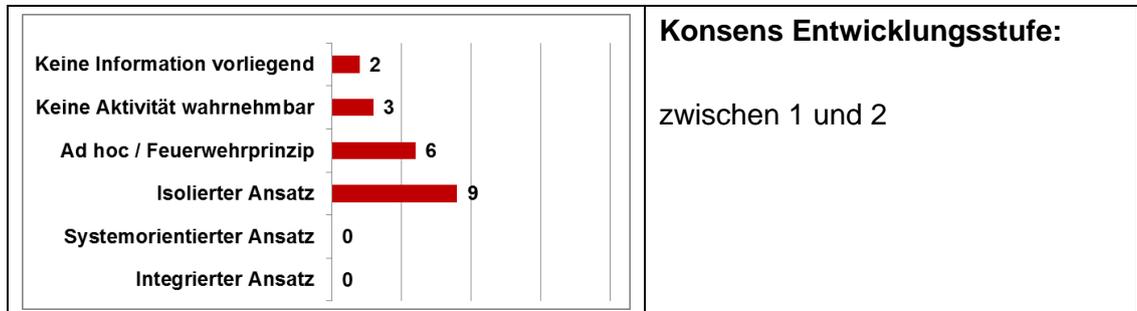


Abb. 4-7: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Die Strukturen sind in den verschiedenen Ebenen unterschiedlich gut ausgebildet. Innerhalb der Ministerien sind beispielsweise die Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner bekannt. Die Koordinierung zwischen den Ministerien erfolgt dann anlassbezogen. MWVATT und MLLI haben einen Jour fixe zur Abstimmung von Fördermöglichkeiten für den Tourismus.
- Die Landesverkehrsbehörde ist noch zu wenig auf Radverkehr ausgerichtet, um Organisationsstrukturen mit radverkehrlicher Relevanz aufweisen zu können.
- Nicht behördliche Organisationen wie Verbände und Vereine werden noch zu selten einbezogen. Organisationsstrukturen wie Runde Tische oder Arbeitskreise sind nicht flächendeckend im Land etabliert. Auf Landesebene fehlt ein Ersatz für das frühere landesweite Fahrradforum.
- Die jährlich stattfindende Radkonferenz ist positiv hervorzuheben, reicht aber als Kommunikationselement aller im Land beteiligter Akteure nicht aus.
- Für eine umfassende systematische Vernetzung und den Aufbau effektiver Organisationsstrukturen fehlen personelle Ressourcen.

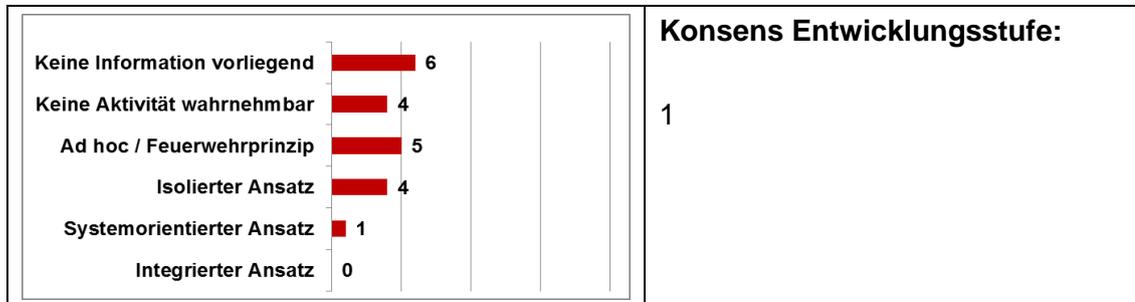
Frage 8:**Wie schätzen Sie die Unterstützung der Radverkehrsentwicklung in den Kommunen durch das Land ein?**

Abb. 4-8: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Eine positive Entwicklung ist durch die RAD.SH gegeben. Der fachliche Austausch über die RAD.SH könnte künftig noch stärker gefördert werden. Hierfür ist eine weitere Stärkung der RAD.SH sowie die langfristige Absicherung durch das Land erforderlich.
- Die Beratungsangebote, die das Land für die Kommunen bietet, werden noch eher selten genutzt. Da in den Kommunen oftmals feste Ansprechpersonen (Radverkehrsbeauftragte) fehlen, ist das Beratungsangebot u.U. zu wenig bekannt. Aber auch das Fehlen der personellen Ressourcen in den Kommunen sowie die noch nicht in allen Kommunen gesehene Relevanz der Radverkehrsförderung können Ursache für die geringe Inanspruchnahme der Beratungsleistungen sein.
- Ein Informations- und Austauschportal auf Landesebene könnte ein guter Beitrag sein, die Kommunen auf einfachem Weg weiter bei ihrer Radverkehrsförderung zu unterstützen.

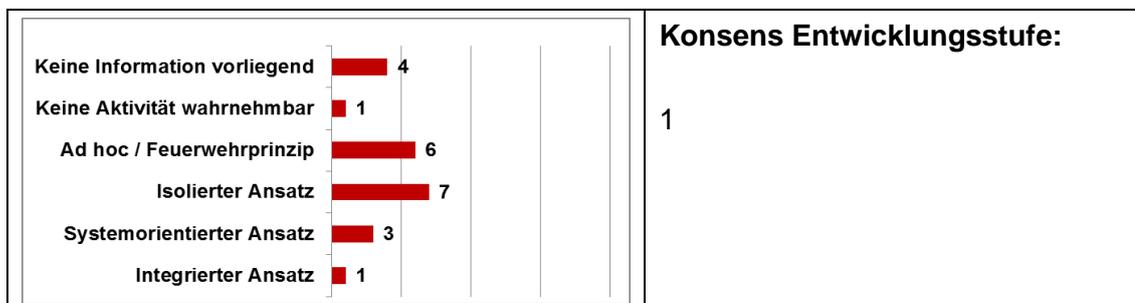
Frage 9:**Wie unterstützen die Kommunen die Radverkehrsentwicklung im Land?**

Abb. 4-9: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Im Regelfall sind die Kommunen eng auf den eigenen Zuständigkeitsbereich konzentriert. Dies trifft insbesondere auf die kleineren Kommunen zu. Vernetzte Zusammenarbeit, die auch der Radverkehrsentwicklung im Land dient, werden derzeit in Einzelprojekten realisiert. Hier sind z.B. die Radschnellwegeprojekte der Metropolregion Hamburg und KielRegion zu nennen. Darüber hinaus ist das Engagement der Kommunen in der RAD.SH bedeutend.
- Gute Zusammenarbeiten mit landesweiter Auswirkung gibt es weiterhin beim Ausbau Bike + Ride und der Fahrradmitnahme. Neue Ausschreibungen im ÖV berücksichtigen teilweise auch die Fahrradmitnahmemöglichkeit in Bussen.

Frage 10:

Wie werden aktuelle radverkehrliche Entwicklungen und innovative Ansätze, wie z.B. Radschnellverbindungen oder E-Mobilität im Land berücksichtigt?

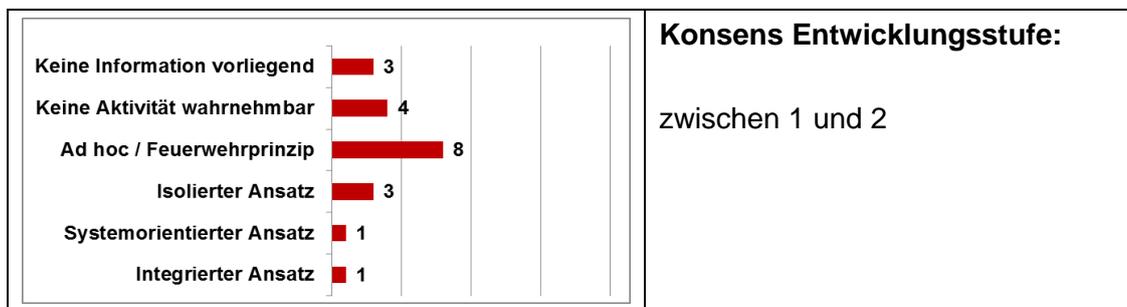


Abb. 4-10: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- In Einzelprojekten wie für die Metropolregion Hamburg werden Radschnellverbindungen aufgegriffen. Auf Landesebene wird dies Thema aber noch nicht umfassend behandelt. Landeseigene Vorgaben oder Förderoptionen, wie sie andere Bundesländer geschaffen haben, fehlen.
- Die E-Mobilität und z.B. die damit verbundenen erhöhten Anforderungen an den Ausbau der Wegeinfrastruktur werden bislang noch nicht umfassend berücksichtigt.
- Zu berücksichtigen ist, dass die Realisierung von Radschnellverbindungen, aber auch andere innovative Projekte lange Vorlaufzeiten benötigen und nicht kurzfristig umgesetzt werden können. Dementsprechend fehlen im Land noch realisierte innovative Projekte dieser Art, aber die Entwicklung wird positiv gesehen.
- Über eine Plattform könnten aktuelle Grundlagen und Entwicklungen des Radverkehrs für alle zugänglich gemacht werden.

Zusammenfassende Einschätzung zum Handlungsfeld Strategien und Konzeption

Eine aktuelle übergeordnete landesweite konzeptionelle Grundlage zur Radverkehrsförderung fehlt in Schleswig-Holstein. Mit dem BYPAD-Verfahren soll - unter Einbeziehung von wichtigen Rad-Akteuren im Lande - die Grundlage zur Schaffung einer neuen übergeordneten landesweiten Konzeption angestrebt werden. In anderen konzeptionellen Grundlagen - wie beispielsweise LEP oder Regionalplänen - wird das Thema Radverkehr berücksichtigt, nimmt aber keinen zentralen Stellenwert ein.

Die Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen sind sowohl auf Landesebene wie auf kommunaler Ebene als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung zu sehen.

Durch den Aufbau der RAD.SH wurde eine wichtige und gute Grundlage für die zukünftige Radverkehrsförderung im Land geschaffen. Die RAD.SH trägt zu einer deutlich verbesserten Vernetzung zwischen Land und Kommunen bei. Um dauerhaft diese Aufgaben übernehmen zu können, ist eine finanzielle Absicherung sowie eine gute personelle Ausstattung erforderlich.

Wichtig ist, dass das Land die vorhandenen Leistungen und Angebote wie Beratungsleistung und Förderoptionen einfacher zugänglich und nutzbar macht, damit die Kommunen diese vermehrt in Anspruch nehmen. Um auch den vielen kleineren Kommunen im Land Förderoptionen zu bieten und den Radverkehr so auch flächendeckend im Land voranzubringen, ist zu überlegen, ob vereinfachte Fördermöglichkeiten und gezieltere Unterstützungsangebote geschaffen werden können, die bei fehlendem Fachwissen oder zu geringen personellen Ressourcen in den Kommunen greifen.

Vernetzungsangebot wie Landesforum Radverkehr oder Runder Tisch Radverkehr werden als fehlend empfunden. Hier sollten zukünftig wieder feste Strukturen geschaffen werden, die auch dazu beitragen, die Zusammenarbeit zu verbessern.

Da das LRVN aus dem Jahr 2008 stammt und seither keine Weiterentwicklung erfahren hat sowie in den Kommunen oftmals nur unzureichend Berücksichtigung findet, sollte eine Weiterentwicklung unter Berücksichtigung der aktuellen Anforderungen an den Radverkehr erfolgen. Um das LRVN auch langfristig als wichtige Planungsgrundlage für die Kommunen zu etablieren, sollte neben der Konzeption auch die Frage der Umsetzung und Unterhaltung geklärt werden.

4.2 Status quo Infrastruktur

Frage 11:

Was wird nach Ihrer Einschätzung getan, um Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sicherer, schneller und komfortabler zu machen?

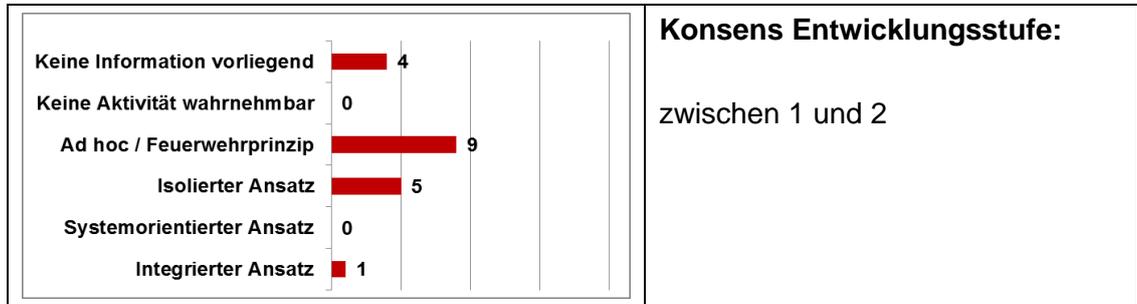


Abb. 4-11: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Bei Sanierung von Bundes- und Landesstraßen werden i.d.R. auch Radwege mit eingebunden, bei Kreis- und Gemeindestraße erfolgt eine finanzielle Förderung nur bei bestehender Benutzungspflicht.
- Es gibt eine systematische Zustandserfassung und eine Programmplanung; die Umsetzung verzögert sich aber insbesondere durch fehlendes Personal aber auch durch nicht ausreichende Finanzierungsmittel
- Es fehlen „Sonderprogramme“, um besonders dringliche und lange bestehende Mängel zu beseitigen.
- Es fehlt ein „Masterplan Radverkehr“, der auch moderne Planungsansätze mit einbezieht und zeitgemäße Standards für die Radführung einbindet.
- Wichtig ist die Gleichbehandlung von Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen, da Radfahrende nicht in der Zuständigkeit der Baulastträgerschaft denken / fahren.
- Mittlerweile werden Radwege an Bundes- und Landesstraßen bei der Straßensanierung mitberücksichtigt und beim Landesstraßenzustandsbericht mit erfasst. Die neue Strategie für Landesstraßen enthält diesen Grundsatz für alle sanierungsbedürftigen Radwege an Landesstraßen.
- Es bestehen grundsätzlich große Unterschiede zwischen den Kommunen. Neben wenigen Vorbildstädten gibt es inzwischen eine Reihe von Städten und Gemeinden, die sich einer modernen Radverkehrsförderung annehmen, aber auch viele insbesondere kleinere Kommunen, die sich derzeit nicht engagieren.
- Verkehrssicherheit ist ein wichtiges Thema für die Landesregierung und wird immer geprüft. Bei Erfordernis werden entsprechende Maßnahmen entwickelt und umgesetzt.

Frage 12:

Was wird nach Ihrer Einschätzung getan, um die Wegequalität übergeordneter touristischer Radrouten (Radfernwege, Themenrouten) zu verbessern?

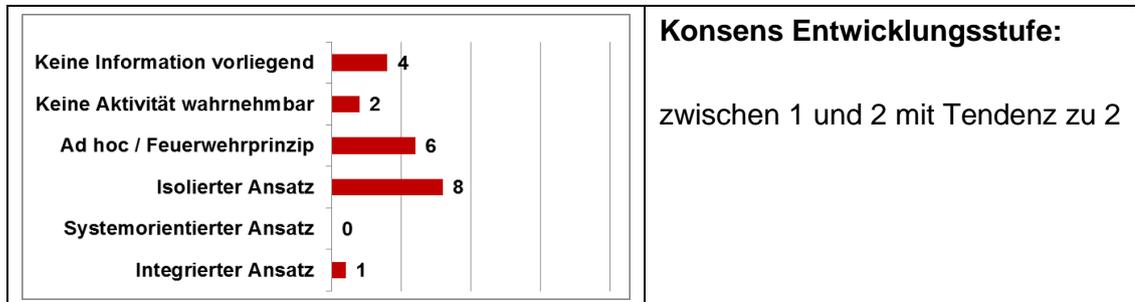


Abb. 4-12: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Positive Ansätze gibt es vor allem bei der Wegweisung, die in den letzten Jahren kontinuierlich von Kreisen, Städten und Gemeinden ausgebaut wurde.
- Starke Brüche bestehen bei Unterhaltung, Sanierung und Ausbau durch unterschiedliche Zuständigkeiten / Baulastträger und geringes Engagement der Kommunen, z.T. auch der Kreise. Es fehlt vielfach auch die Dauerhaftigkeit insbesondere bei der Unterhaltung.
- Es fehlt insbesondere ein systematisches Ausbau- und Qualitätsmanagement sowie eine Flankierung durch nicht-investive Maßnahmen, die auch mit gefördert werden müssten.
- Die Förderkulisse ist vielfach nicht bekannt und wird nicht ausreichend eingesetzt (z.B. auch EU-Programme wie ELER).
- Das Thema soll bei der Tourismusstrategie und beim Nahverkehr aufgegriffen und miteinander verknüpft werden.
- Historische Radwege werden bereits gefördert, thematisch aufgeladen und damit Sehenswürdigkeiten und Attraktionen an das Radverkehrsnetz angebunden. Für manche Akteure ist dies aber noch zu wenig.
- Es fehlt ein Grundkonzept zur Vernetzung und Vermarktung des Weltnaturerbes Wattenmeer bzw. ist ein solches nicht bekannt.
Ergänzender Hinweis: Es gibt hier in den letzten Jahren bereits dahingehende Aktivitäten u.a. über INTERREG, teilweise auch Staaten-übergreifend.
- Es gibt eine Unterfinanzierung der Sanierung und des Marketings, wobei die Förderkulisse hier nicht immer passt. Reine Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen sind nicht förderfähig, wobei gerade diese ein Kernproblem darstellen. Es fehlen aber weniger die Finanzmittel als vielmehr adäquate Strukturen.

Frage 13:

Wie ist nach Ihrer Einschätzung die Instandhaltung der Radverkehrsanlagen im Netz für den Alltagsverkehr organisiert?

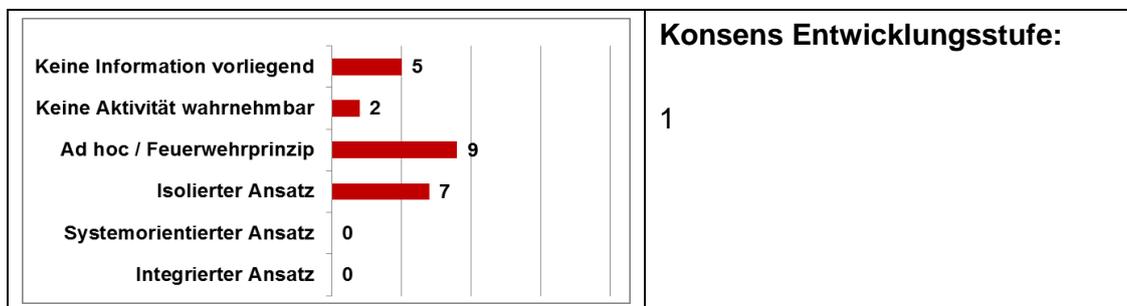


Abb. 4-13: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Aufgrund geringer Ressourcen insbesondere bei den Kommunen findet eine systematische Instandhaltung kaum statt, es werden häufig nur akute Gefahrenlagen beseitigt.
- Es erfolgen zwar auch auf Landesebene regelmäßige Prüfungen und Bewertungen, aber keine systematische Abarbeitungen von Mängeln. Kriterien für die Bewertung sind aber vielfach nicht bekannt.
- Durch jahrlange Untätigkeit oder zu geringes Engagement ist inzwischen ein signifikanter Umsetzungsstau bzw. Nachholbedarf entstanden.
- Es besteht weitgehender Konsens, dass Erhaltungs- und Sanierungsprogramme erforderlich sind, die aber derzeit an den unzureichenden personellen und finanziellen Ressourcen scheitern.

Frage 14:

Wie ist nach Ihrer Einschätzung die Instandhaltung übergeordneter touristischer Radrouten (Radfernwege, Themenrouten) organisiert?

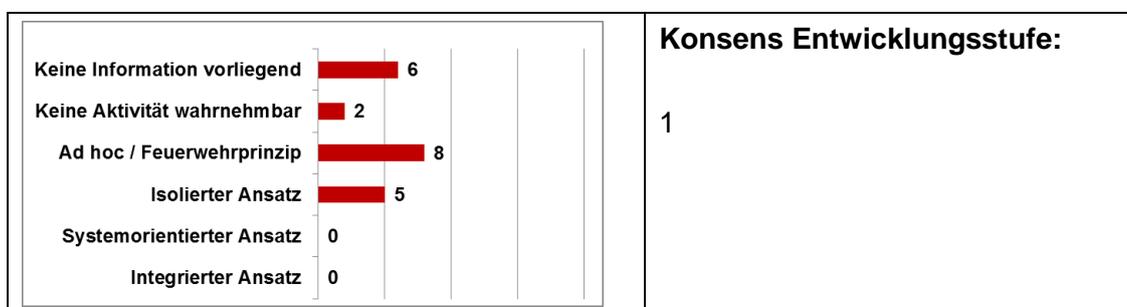


Abb. 4-14: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Die Überprüfung und Unterhaltung Radwegweisung ist meist noch in Ordnung, bei der Infrastruktur bestehen aber deutliche Defizite und Rückstände.

- Ansonsten bestehen ähnliche Einschätzung/Bewertungen wie beim Alltagsverkehr, wobei oft auch keine strikte Funktionstrennung möglich oder sinnvoll ist.
- Einige Organisationen wie Mönchsweg e.V. oder Koordinierungsstelle Elberadweg sind sehr engagiert, verfügen aber über keine Mittel für Ausbau und Instandhaltung.

Frage 15:

Wie erfolgt nach Ihrer Einschätzung die Qualitätssicherung der radverkehrlichen Infrastruktur im Land bezüglich der zukünftigen Anforderungen, die sich u.a. aus der Weiterentwicklung der E-Mobilität ergeben?

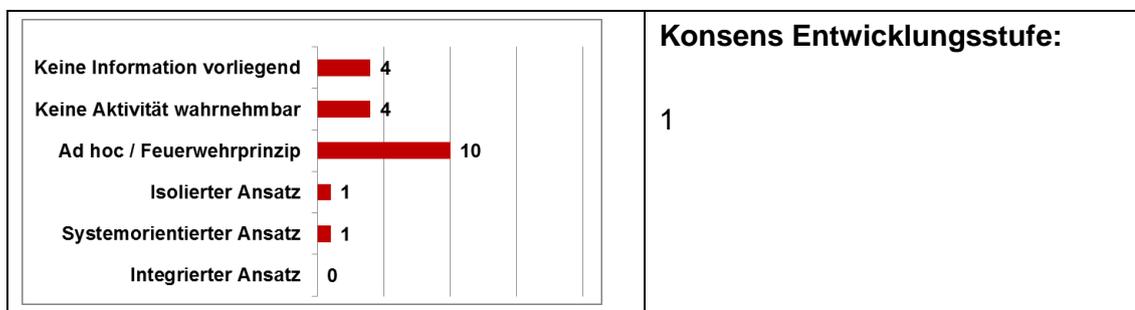


Abb. 4-15: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Das diesbezügliche Engagement ist regional sehr unterschiedlich ausgeprägt. Es gibt Ansätze einzelner Kreise, Städte und Gemeinden z.B. über Klimaschutzkonzepte, aber ohne übergreifende Vernetzung / Koordination.
- Künftige Anforderungen an die Radverkehrs-Infrastruktur werden in der Regel noch nicht berücksichtigt, wobei oft noch nicht einmal bestehende Regelstandards bzw. Planungsrichtlinien umgesetzt sind.
- Aktuelle Ansätze für eine moderne Radverkehrsplanung gibt es über die Machbarkeitsstudien von Radschnellwegen / Premiumrouten und beim Neubau bzw. der Aufwertung von Rad-Abstellanlagen (insbesondere B&R)

Frage 16:

Wie schätzen Sie den Zustand, die Pflege und die Unterhaltung der Radwegweisung im Land ein?

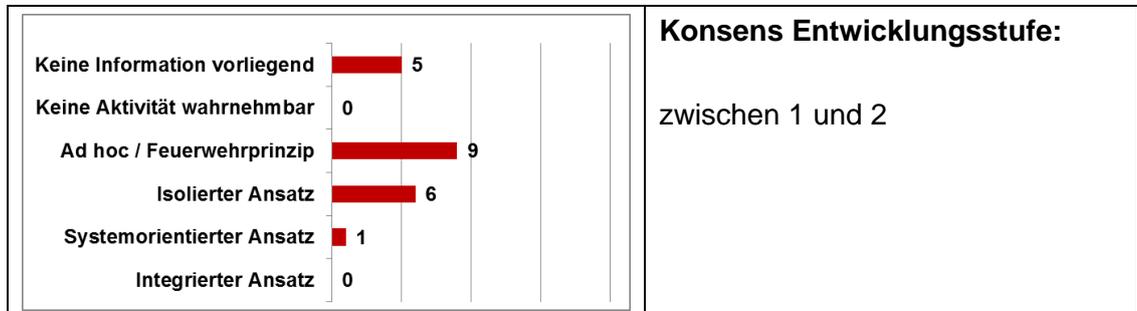


Abb. 4-16: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Auch in diesem Bereich bestehen insgesamt große regionale Unterschiede.
- Bei der Installation von Wegweisern bestehen in der Einschätzung nur noch wenige Lücken, aber es gibt deutliche Defizite in der Pflege / Unterhaltung sowie teilweise auch eine Überlagerung verschiedener Wegweisungssysteme, die die Transparenz beeinträchtigen.
- Regelungen bestehen (Radwegeerlass) aber die Umsetzung ist unklar bzw. nicht nachvollziehbar. Zudem werden die Standards in Schleswig-Holstein niedriger eingeschätzt als in anderen Bundesländern.
- Es wird die Frage der Notwendigkeit stationärer Beschilderung im Zeitalter der Digitalisierung aufgeworfen. Es besteht aber weitgehender Konsens, dass zur Orientierung der Radfahrenden sowohl Printmedien als auch digitale Angebote und Beschilderungen weiterhin erforderlich sind und ihre Berechtigung haben.
- Die Ansätze sind für manche Routen gut, es fehlt dann aber die durchgehende Beschilderung (geschätzt wird eine Ausfallquote von 25-30 %).
- In einige Räumen sollte auch über Zweisprachigkeit nachgedacht werden (z.B. deutsch-dänisches Grenzgebiet).
- Zunehmend als Problem wahrgenommen wird inzwischen die große Routenvielfalt gerade bei den regionalen Routen. Hier sind tragfähige Lösungen für die Wegweisung zu diskutieren, wobei das Ziel eher „Klasse statt Masse“ lauten sollte.

Zusammenfassende Einschätzung zum Handlungsfeld Infrastruktur

Es gibt positive Aktivitäten bei der Zustandserfassung von Radwegen und der inzwischen vernetzten Sanierung von Straßen und Radwegen im Netz der Bundes- und Landesstraßen. Die Ergebnisse der Bestandserfassung und die Entwicklungsstrategie zur Sanierung der Landstraßen sind allerdings nicht ausreichend bekannt.

Für die weiteren Radwege liegen überwiegend keine Bestandsdaten vor, teilweise befinden sich Straßenkataster in einigen Kreisen und Kommunen im Aufbau.

Große „Knackpunkte“ bzw. Unzulänglichkeiten bestehen bei den unterschiedlichen Zuständigkeiten und den insgesamt unzureichenden Ressourcen (Finanzen und Personal) für die Instandhaltung, Sanierung und Aufwertung der Infrastruktur. Es hat sich inzwischen ein deutlicher Umsetzungstau ergeben. Positive Ansätze beim Aufbau von Infrastruktur und damit erreichte Qualitäten werden häufig durch mangelhafte Pflege / Unterhaltung und fehlende Instandhaltungsprogramme wieder zunichte gemacht bzw. relativiert.

Es gibt große regionale Unterschiede bei den Aktivitäten. Wenige Städte und Gemeinden wie Kiel und Norderstedt betreiben einen konsequenten Ausbau und Qualitätsverbesserungen der Infrastruktur, viele Kommunen und einige Kreise engagieren sich aber nur wenig.

Zukunftsorientierte Anforderungen auch im Hinblick auf neue Fahrradtypen sind bisher kaum berücksichtigt. Mit dem Themenfeld Radschnellwege ist ein erster dahingehender Ansatz aber im Entstehen, wobei es bisher nur in Kiel einen Radschnellweg gibt und hier noch keine konkreten Erfolge nachweisbar sind.

4.3 Status quo Radtourismus

Frage 17:

Wie bewerten Sie das touristische Radverkehrsnetz (Radfernwege, Themenrouten und lokale Freizeitverbindungen)?

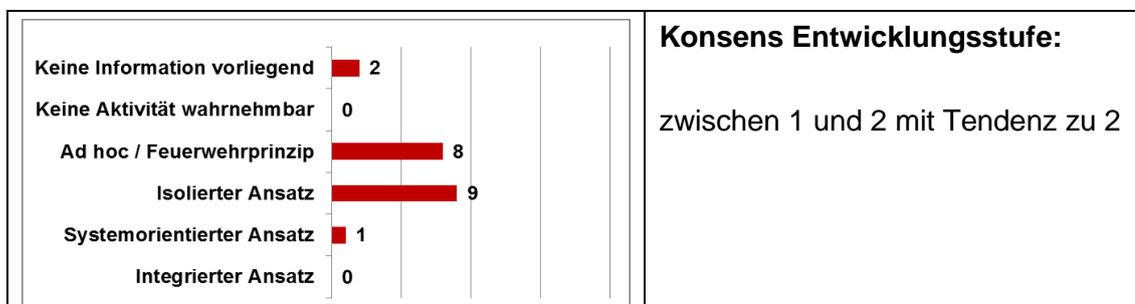


Abb. 4-17: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Es gibt einige wenige engagierte LTOs, es fehlt aber eine touristische Koordinierungsstelle wie sie bis 2016 bei der TASH angesiedelt war. Nur wenige radtouristische Regionen verfolgen systematische Ansätze.
- Es besteht eine Vielfalt, teilweise auch wenig bekannter regionaler oder lokaler Themenrouten mit oft unzureichender Qualitätssicherung und nur regionaler Vermarktung. Daher sollte das dichte Netz an lokalen und regionalen Routen hinterfragt und evtl. ausgedünnt werden („mehr Klasse statt Masse“).
- Im Vergleich zu anderen Bundesländern gibt es in der Gesamtschau eine relativ hohe Beschilderungsqualität der touristischen Routen in Schleswig-Holstein.

Frage 18:

Wie schätzen Sie die Qualität der ergänzenden radtouristischen Infrastruktur ein?

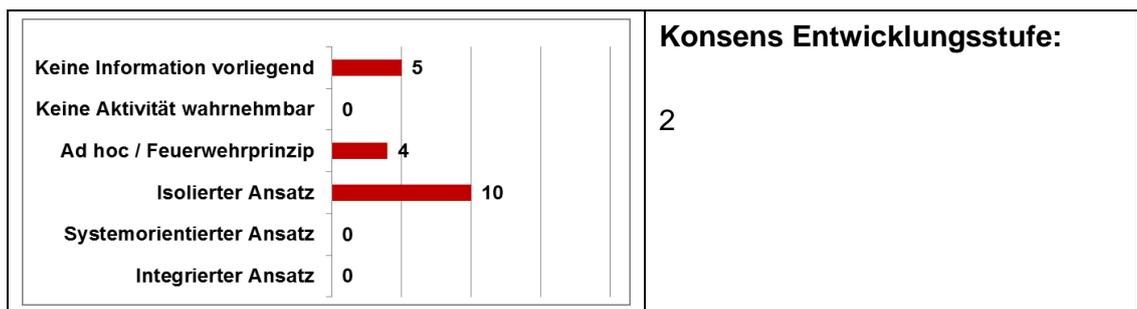


Abb. 4-18: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Es bestehen stark unterschiedliche Qualitäten und ein unterschiedliches Engagement der LTOs und der Kreise. Nur wenige Tourismusdestinationen sind hier ausreichend aufgestellt.
- Bisher gibt es kaum übergreifende Informationen und keine gesamtheitliche Vermarktung des touristischen Radroutennetzes.
- Auch der Service für Radtouristen ist noch deutlich ausbaufähig (z.B. Gepäckaufbewahrung, Routenberatung etc.).

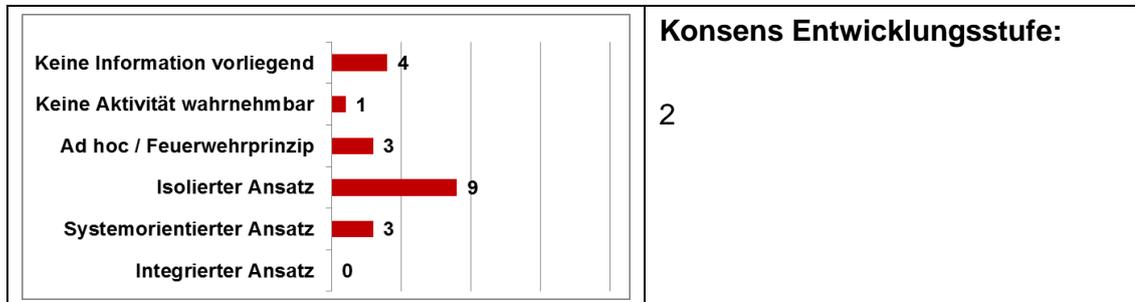
Frage 19:**Was wird nach Ihrer Einschätzung zur Verbesserung der Orientierung der Radnutzenden getan?**

Abb. 4-19: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Es bestehen schon viele Angebote auf regionaler Ebene (z.B. Routenplaner), aber noch wenig übergreifende Aktivitäten und Koordination und oft eine unzureichende Bekanntheit.
- Print-Medien (z.B. Fahrradkarten) werden inzwischen zu Gunsten digitaler Angebote (z.B. Internet) eher vernachlässigt.
- Ähnlich wie bei der Infrastruktur ist auch bei Radrouten-Planern die Pflege / Weiterentwicklung unklar bzw. unregelt, dies gilt auch für den SH-Radroutenplaner.
- Bei der TASH ist eine Fahrradkarte verfügbar, die auch häufig nachgefragt wird (vorhandener Bestand ca. 35.000). Zudem gibt es ergänzenden Informationsangebote. Auch einige Radregionen sind diesbezüglich schon gut aufgestellt.
- Es muss auch künftig zweigleisig gefahren werden, sowohl Print, als auch digital.
- Außerdem wird angeregt, die Radregionen im Land besser zu vernetzen (Verweis zur aktuellen Binnenlandstudie, die im Juni 2019 vorgestellt wird).

Frage 20:

Wie wird der touristische Radverkehr im Land vermarktet?

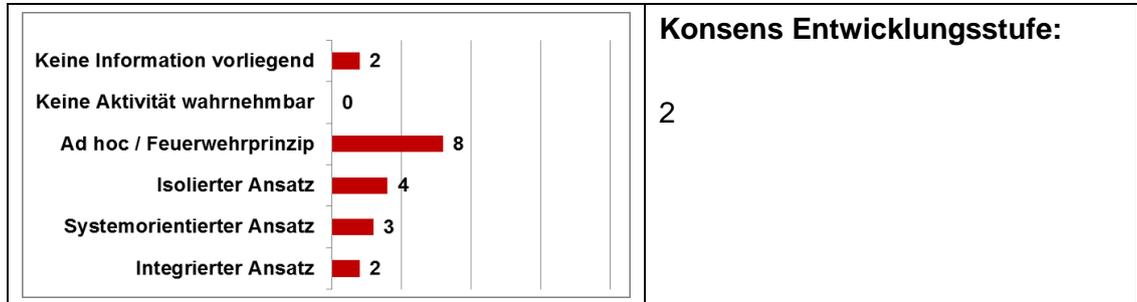


Abb. 4-20: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Der Radtourismus ist als wichtiger Tourismussektor erkannt und wird in vielen Tourismusregionen intensiv entwickelt und vermarktet.
- Viele Akteure, Informationsangebote und Aktivitäten können aber auch die Transparenz und Effizienz beeinträchtigen (z.B. besteht eine Vielzahl von unkoordinierten Internet-Plattformen auf den Ebenen Land, Kreise, LTOs, Kommunen).
- Bisher gibt es noch wenig „gemeinsame“ Aktivitäten und geringe Ressourcen auf Landesebene.
- Einzeleinschätzung: Schleswig-Holstein ist im nationalen Vergleich im Radtourismus nicht gut aufgestellt.
- Es ist bereits ein zentrales Thema, das auch in der Tourismusstrategie Schleswig-Holstein verankert ist. Derzeit wird diese Strategie evaluiert. Eine Studie zum Binnenlandtourismus wird Mitte Juni veröffentlicht und enthält auch das Thema Radtourismus.

Frage 21:

Wie beurteilen Sie die Serviceangebote zum touristischen Radverkehr?

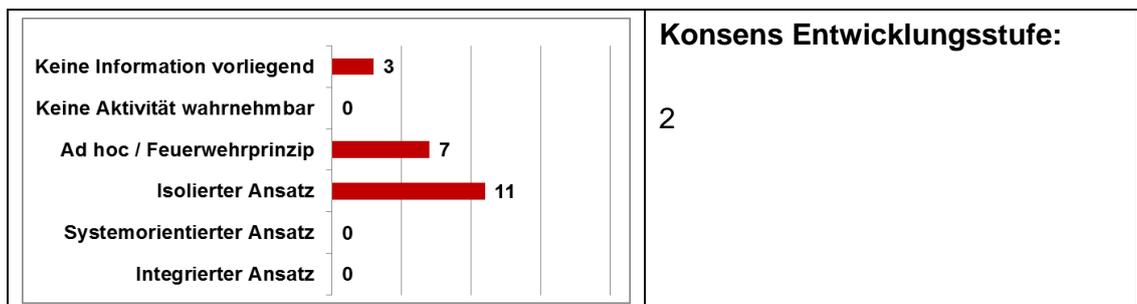


Abb. 4-21: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Wiederum bestehen starke regionale Unterschiede, mit eher lokal / regional begrenzten Angeboten. Das Konkurrenzdenken der Tourismusregionen behindert hier teilweise auch eine Übertragung und Vernetzung von Angeboten.
- Es gibt kaum landesweit bekannte / wirksame Ansätze insbesondere auch bei der Vernetzung von Radtourismus und öffentlichem Verkehr (Stichworte: Anreise, Fahrradmitnahme in Bahn und Bus, u.a.).
- Es besteht nur ein begrenztes Angebot von Mieträdern und E-Bikes.
- Zusätzlich wird angeregt, dass Mieträder an verschiedenen Orten ausgeliehen und wieder abgegeben werden können sollten (perspektivisch eventuell auch ein landesweites Fahrradmietsystem).

Zusammenfassung Einschätzung zum Handlungsfeld Radtourismus

Radtourismus wird sowohl auf Ebene des Landes als auch von den Tourismusregionen als wichtiges Marktsegment gesehen. Es gibt aber insgesamt ausgeprägte regionale Unterschiede im Radtourismus zum Teil auch gepaart mit Konkurrenzdenken der Tourismusregionen im touristischen Wettbewerb.

Es fehlt an einer Regions-übergreifenden und perspektivisch landesweiten Vernetzung von Strategien und Aktivitäten, die Schleswig-Holstein bundesweit als „Radtourismusland“ positionieren und die Wettbewerbsposition insgesamt stärken.

Bisher gibt es nur vereinzelt eine systematische Entwicklung von Service- und Reiseangeboten unter Einbeziehung der An- und Abreise im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilitätsstrategie für den Tourismusverkehr mit einer Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel.

4.4 Status quo Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten

Frage 22:

Wie wird Ihrer Einschätzung nach im Rahmen des Mobilitätsverbundes Radverkehr und ÖPNV verknüpft?

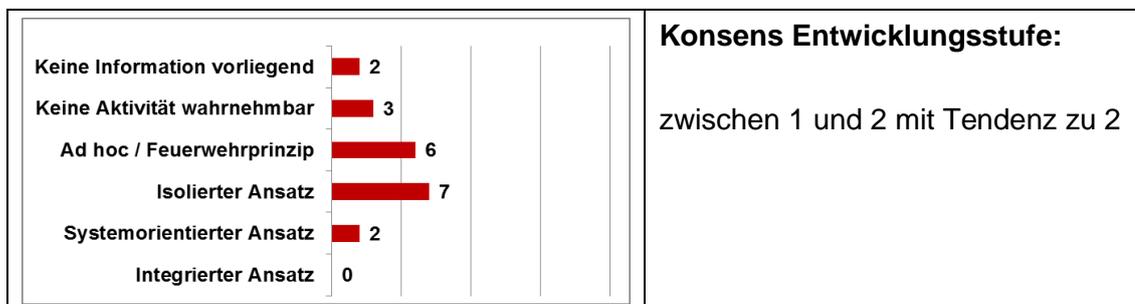


Abb. 4-22: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Positiv und auch erfolgreich wird die Bike + Ride-Offensive der NAH.SH bewertet, wobei allerdings die Beschränkung der Förderung auf Bahnstationen als Nachteil empfunden wird.
- Nachholbedarfe werden bei hochwertigen Abstellanlagen insbesondere in Stadtregionen („Radstationen“) gesehen.
- Ausgeprägte Defizite und komplizierte Nutzungsbedingungen gibt es bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV, insbesondere auch im Regionalbusverkehr.
- Es gibt bisher nur vereinzelt hochwertige Fahrrad-Abstellanlagen, im Busnetz bestehen insgesamt nur geringe Angebote.
- Einzeleinschätzung: Die Fahrradmitnahme in den Zügen auf die Insel Sylt wird teilweise als problematisch angesehen (Bike + Ride als Alternative ?).

Frage 23:

Wie schätzen Sie die Umsetzung der Multimodalität im Land ein?

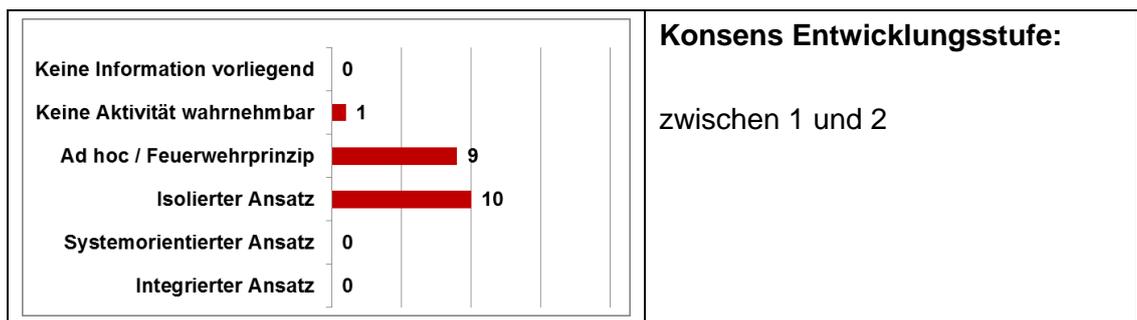


Abb. 4-23: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Es bestehen vereinzelte, aber weitgehend unkoordinierte Konzepte / Ansätze meist auf Ebene der Kommunen und AktivRegionen, aber bisher nur wenige überzeugende Umsetzungsbeispiele.
- Mittlerweile ist aber Inter- und Multimodalität zumindest in den neueren verkehrlichen Rahmenplänen positioniert (z.B. Masterpläne Mobilität KielRegion und Flensburg, LNVP).
- Bei der wichtigen Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr gibt es Defizite vor allem im Regionalverkehr (Bus), im Tarifsystem und bei den Beförderungsbedingungen zur Fahrradmitnahme.

Zusammenfassende Einschätzung zum Handlungsfeld Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten

Inter- und Multimodalität ist als strategisches Handlungsfeld in nahezu allen neueren verkehrlichen Rahmenplänen auf Landes-, Kreis- und Stadt-/Gemeindeebene enthalten und findet auch in anderen verkehrlichen Konzepten zunehmend Einfluss.

Bisher gibt es aber nur wenige erfolgreiche Umsetzungsbeispiele und regional übergreifende Aktivitäten. Positive Ansätze auf Landesebene sind beispielsweise die Bike+Ride-Offensive für Bahnstationen (Förderprogramm) und die Ausweitung von Kapazitäten zur Fahrradmitnahme in den Zügen des Schienenpersonennahverkehrs. Dagegen besteht aber Nachholbedarf bei der Fahrradmitnahme im (Regional-) Busverkehr (Relevanz insbesondere im Freizeit- und Tourismusverkehr und im Hinblick auf das Tarifsysteem).

Auch Schnittstellen zwischen Radverkehr und alternativen Mobilitätsangeboten wie CarSharing, Dörpsmobil u.a. sind insbesondere außerhalb der städtischen Verkehrsregionen noch nicht ausreichend ausgebildet.

4.5 Status quo Verkehrssicherheit

Frage 24:

Was wird aus Ihrer Sicht von Seiten des Landes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr getan?



Abb. 4-24: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Verkehrssicherheitsarbeit erfolgt überwiegend durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen im jeweils eigenen Zuständigkeitsbereich. Darüber hinaus bestehen Unfallkommissionen und es finden jährliche Verkehrsschauen statt.
- Meist wird auf konkrete Anlässe reagiert oder konsequent geprüft und entsprechend reagiert.
- Im Bereich der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit ist eher eine zielgruppenorientierte und thematische Herangehensweise zu erkennen (Schulwegpläne, Radfahrausbildung, motorische Grundausbildung).

- Ein Verkehrssicherheitsbericht des Landes ist vorhanden – Über die Umsetzung bzw. Konsequenzen gibt es keine Aussagen.
- Keine Zielsetzung „Vision Zero“ auf Landesebene
- Es fehlen vor allem weitergehende Aspekte (Abbiegeassistenten, straßenunabhängige Wegeführung, etc.) sowie öffentlichkeitswirksame Aktionen.

Das Land geht hier allerdings aktuell mit gutem Beispiel voran und stattet alle Landes-Lkw mit Abbiegeassistenten aus.

- Hemmnisse stellen vor allem fehlende finanzielle bzw. personelle Kapazitäten sowie die nötige Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Baulastträger dar.

Beispielsweise gibt es keine ausreichende finanzielle Förderung der Landesverkehrswacht (20 % bekommen sie vom Land und 80 % von Sponsoren – davon 12.000 € vom Bund), dies ist auch das Budget für die Verkehrssicherheitsarbeit).

- Die Sicherheitsarbeit von Seiten des Landes bezieht sich bislang eher auf eine Kriminalitätsprävention. Insgesamt gibt es zu wenige Zuschüsse für präventive Maßnahmen. Zudem fehlen konzeptionelle Ansätze.
- 2020 wird Verkehrssicherheitsjahr, Chance für eine verbesserte Aufmerksamkeit für dieses Thema.

Frage 25:

Was wird aus Ihrer Sicht von Seiten der Kreise, Städte und Gemeinden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr getan?

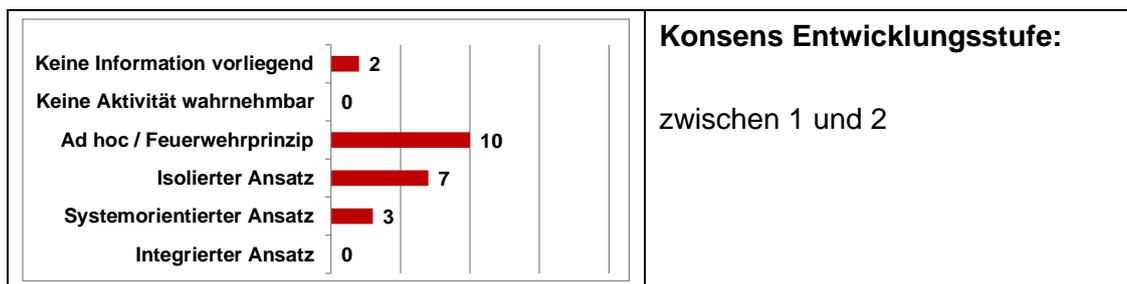


Abb. 4-25: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Verkehrssicherheitsarbeit erfolgt auch von Seiten der Kreise, Städte und Gemeinden überwiegend durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen im jeweils eigenen Zuständigkeitsbereich. Dabei wird überwiegend erst bei konkreten Anlässen reagiert.

- In einzelnen Kommunen wird durch Verkehrsschauen und örtliche Unfallkommissionen konsequent geprüft und reagiert.
- Im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit an Grundschulen wird überwiegend ein zielgruppenorientierter und thematischer Ansatz verfolgt. Hier gibt es diverse Aktionen und Aktivitäten von Seiten der Verkehrswacht sowie der Polizeiverkehrslehrer.
- Beispiel: Aktion „Sicherheit durch Sichtbarkeit“ in Kiel (Verkehrswacht)
- Die Rad.SH führt aktuell eine Sicherheitskampagne (Themen „Geisterradler“, „Abstand halten“) durch.
- Hemmnisse stellen vor allem fehlende finanzielle bzw. personelle Kapazitäten, die unterschiedlichen Sichtweisen bzw. Kenntnisse der zuständigen Personen sowie die häufig sehr aufwändige Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Baulastträgern dar.

Frage 26:

Auf welcher Basis erfolgt nach Ihrer Einschätzung die Verkehrssicherheitsarbeit im Land?

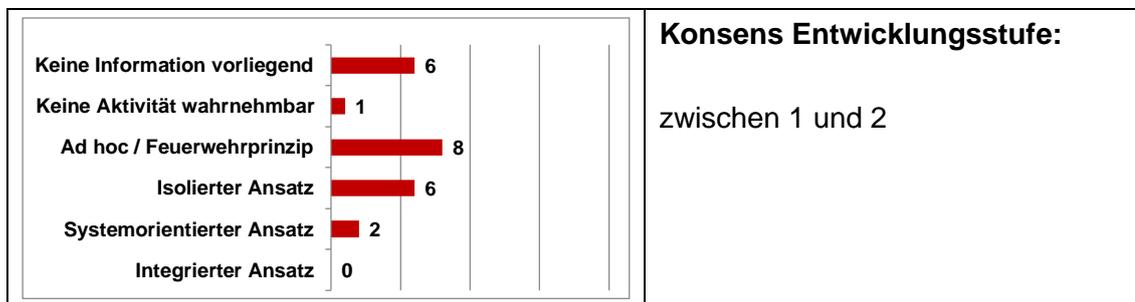


Abb. 4-26: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Die Verkehrssicherheitsarbeit im Land erfolgt überwiegend anlassbezogen. Zum Teil werden aber auch regelmäßige bzw. über längeren Zeitraum betrachtete Analysen durchgeführt. In einzelnen Kommunen erfolgt die Verkehrssicherheitsarbeit regelmäßig, über längere Zeiträume und ist finanziell abgesichert.
- Zum landesweiten Radverkehr werden jährliche Verkehrssicherheitsberichte mit Analyse der Unfallstatistiken erstellt.
- Bei Verbänden und weiteren Akteuren besteht z.T. keine Kenntnis zur Datenverfügbarkeit bzw. eine Wahrnehmung der Landesaktivitäten in Richtung „ad hoc“.

Zusammenfassende Einschätzung zum Handlungsfeld Verkehrssicherheit:

Die Verkehrssicherheitsarbeit auf Landesebene erfolgt überwiegend durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen, durch Verkehrsschauen und die Arbeit der Unfallkommissionen. Die Landespolizei führt eine Verkehrsunfallstatistik und veröffentlicht diese in Form von jährlichen Verkehrssicherheitsberichten. Weitergehende Aktivitäten oder öffentlichkeitswirksame Aktionen fehlen jedoch.

Art und Umfang der Aktivitäten sind bei den Kommunen dagegen sehr unterschiedlich. Hier gibt es zum Teil konsequente und zielführende Herangehensweisen, über die baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen hinaus.

Im Bereich der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit gibt es sowohl auf der Ebene des Landes als auch der Kommunen zahlreiche Aktivitäten. Aber auch hier wird noch deutliches Verbesserungspotenzial gesehen.

Als größte Hemmnisse werden vor allem die fehlenden finanziellen und personellen Kapazitäten genannt. Aber auch die unterschiedlichen Kenntnisse der zuständigen Personen in den Kommunen und auf Landesebene sowie fehlende eindeutige und landesweite Vorgaben. Weitere Hemmnisse werden auch in meist langen und aufwändigen Abstimmungs- und Planungsprozessen zwischen den unterschiedlichen Baulastträgern gesehen.

4.6 Status quo Strukturen, Kommunikation, Kooperation

Frage 27:

Welche internen Organisationsstrukturen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs bestehen im Land?

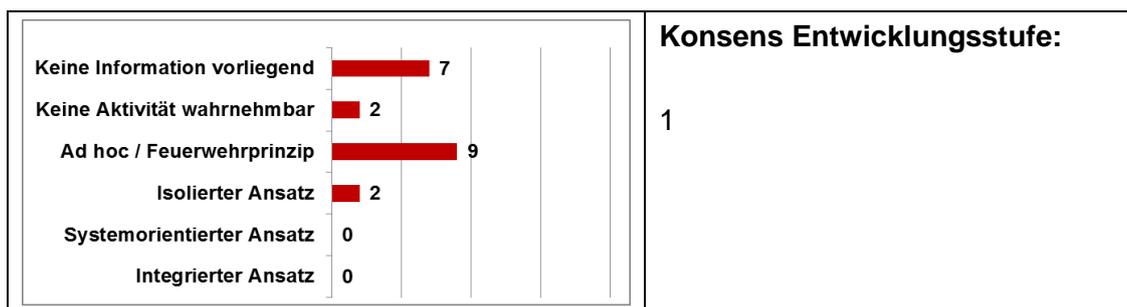


Abb. 4-27: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Die Gründung der RAD.SH und die letztmalig 2018 tagende Rad-AG bei der TASH (ausschließlich für Marketing zuständig) werden positiv beurteilt, müssen aber noch stärker unterstützt / gefördert werden. Möglicherweise kann damit der Wegfall der früheren Radkoordinierungsstelle bei der TASH kompensiert werden.

- Nach Einstellung des „Fahrradforums“ gibt es keine Organisationsstruktur auf Landesebene mehr, was als negativ eingeschätzt wird.

Frage 28:

Wie ist nach Ihrer Einschätzung die Zusammenarbeit des Landes und der kommunalen Ebene mit den verschiedenen Akteuren im Bereich der Radverkehrsentwicklung organisiert?

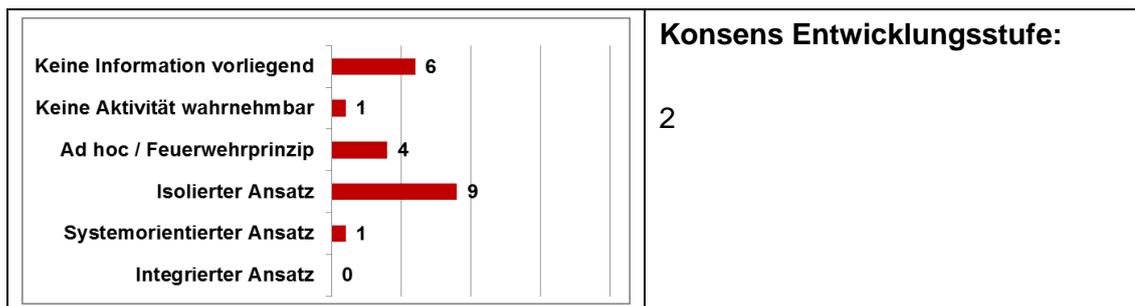


Abb. 4-28: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Es gibt einige positive Entwicklungen mit der RAD.SH, der Rad-AG bei der TASH, der jährlichen Fachtagung Radverkehr sowie der neuen Stelle für Radverkehrspolitik im MWVATT.
- Bisher bestehen aber hauptsächlich Projekt-bezogene Aktivitäten, es fehlen eine klare übergreifende Strategie und eine ausreichende Ressourcen-Ausstattung auf Landesebene.

Frage 29:

Wie schätzen Sie die Unterstützung der Kreise, Städte und Gemeinden im Land bezüglich Know-how, Beratung und Schulung zum Thema Radverkehr ein?



Abb. 4-29: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Es gibt einige Leitfäden / Informationsangebote auf Landesebene (z.B. Radwegweisung, geführte Radtouren) sowie einige Broschüren, aber eher sporadisch, punktuell und teilweise wenig bekannt

- Es entwickeln sich derzeit Aktivitäten auf Ebene der RAD.SH in Kooperationen mit kommunalen Partnern (z.B. KielRegion).
- Es besteht ein Informationsdefizit über Kommunikationsangebote– dies ist gerade im Bereich „Kommunikation“ beunruhigend.

Frage 30:

Was wird zur Koordinierung oder Unterstützung regionaler und lokaler Kampagnen getan?



Abb. 4-30: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Positive Ansätze werden durch die Gründung und erste Aktivitäten der RAD.SH sowie die Unterstützung des Landes gesehen, die Aktivitäten und Ressourcen des RAD.SH aber noch deutlich ausbaufähig.
- Es fehlt aber eine Kommunikations-Plattform zum Radverkehr bei der Landesregierung, insbesondere zur Verbesserung der Kommunikation und Informationen.

Zusammenfassende Einschätzung zum Handlungsfeld Strukturen, Kommunikation, Kooperation

In die weitere Entwicklung der RAD.SH werden von allen Beteiligten große Erwartungen gesetzt. Es wird die Möglichkeit gesehen, das Engagement einzelner Kommunen im Land auf weitere Kommunen übertragen zu können. Auch wird die Chance gesehen, dass die RAD.SH zukünftig weitere Aufgaben übernehmen kann. Dies erfordert aber auch eine entsprechende Ressourcenausstattung.

Der Radverkehr gewinnt auch in anderen Bereichen zunehmend an Stellenwert (TASH, MWAVTT). Es fehlt aber eine effiziente Organisations- bzw. Kommunikationsstruktur auf Landesebene wie früher mit dem Fahrradforum, konkrete Zusammenarbeit auf verschiedenen Ebenen und eine zentrale Kommunikations-Plattform mit festen Ansprechpartnern zu Fragen rund um das Thema Radverkehr (Maßnahmen, Förderung etc.).

4.7 Status quo Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

Frage 31:

Wie erfolgt nach Ihrer Einschätzung die Ermittlung relevanter Daten zum Radverkehr im Land?

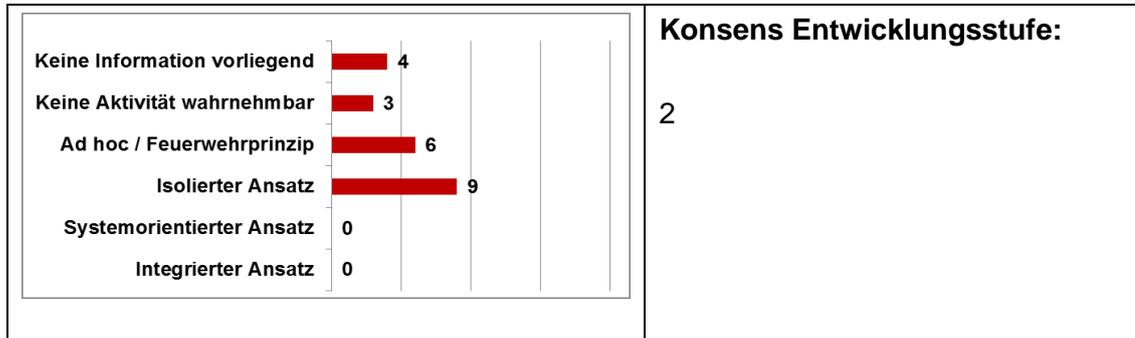


Abb. 4-31: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Für ausgewählte Bereiche werden im Land regelmäßig planungsrelevante Daten erhoben, z.B.
 - Daten zum Ausbau des Radwegenetzes
 - Landesstraßenzustandsbericht
 - Unfallzahlen
 - Verkehrsaufkommen
- Darüber hinaus erfolgt die Ermittlung relevanter Daten überwiegend anlassbezogen (z.B. Zählstellen an Radfernrouen).
- Die Radwegweisung ist nicht überall in einem digitalen Kataster dokumentiert.
- Es bestehen noch Datenlücken, insbesondere Erkenntnisse / Marktforschungen zum Mobilitätsverhalten und zur Radnutzung. Auch wird kritisch angemerkt, dass das Land im aktuellen MiD keine ausführliche Auswertung der Daten für Schleswig-Holstein beauftragt hatte.

Frage 32:

Wie erfolgt nach Ihrer Einschätzung die Nutzung der vorliegenden Daten?

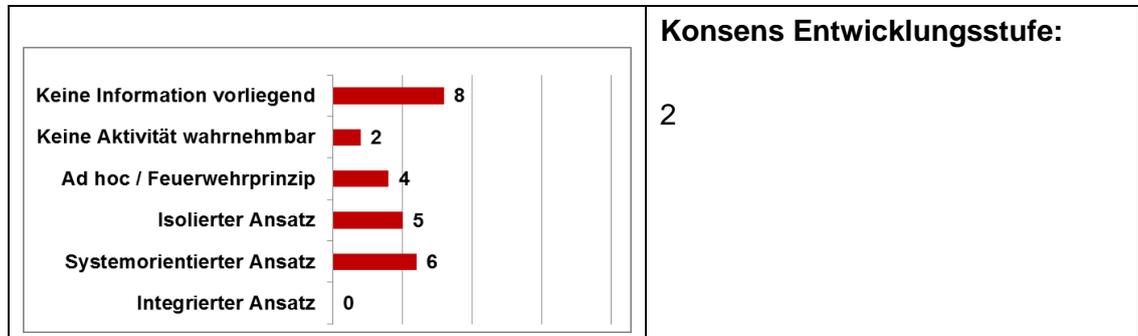


Abb. 4-32: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Die Verfügbarkeit der erhobenen Daten ist grundsätzlich für alle vorhanden, die beim Land vorliegenden Daten können auf Anfrage auch von Dritten eingesehen werden. Allerdings besteht häufig keine Kenntnis über das Vorhandensein von Daten.
- Einige Daten werden auch veröffentlicht (z.B. Verkehrssicherheitsbericht, Landesstraßenzustandsbericht)
- Die Nutzung der Daten ist nach Region bzw. Institution insgesamt sehr unterschiedlich. Eine systematische Nutzung und Pflege der Daten findet nicht statt.

Frage 33:

Wie erfolgt nach Ihrer Einschätzung die Pflege der vorliegenden Daten?

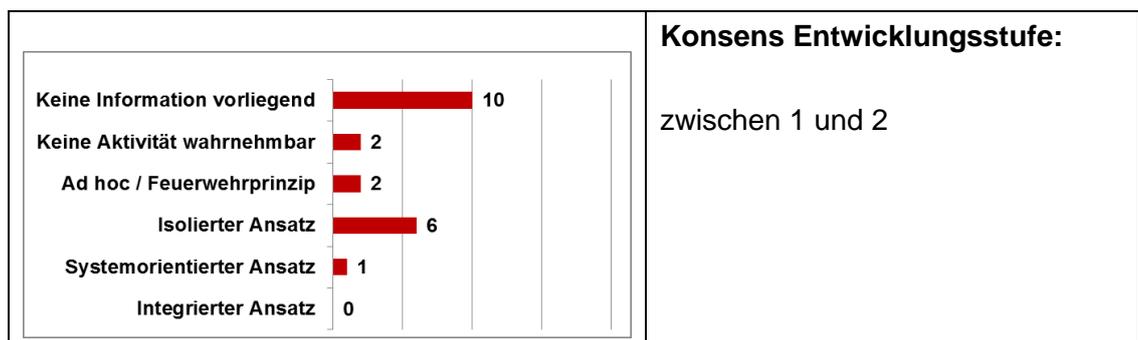


Abb. 4-33: Einschätzung der Teilnehmenden: Angaben aus den Fragebögen (links) und Konsensbewertung beim 1. BYPAD-Treffen (rechts)

- Daten zu einzelnen Themenfeldern (z.B. Verkehrssicherheit) werden wiederholt und regelmäßig erhoben. Dabei werden auch Veränderungen analysiert und notwendige Maßnahmen abgeleitet.

- Die Überprüfung und Aktualisierung der Daten zur vorhandenen Radwegweisung (touristische Routen) erfolgt regelmäßig.
- Vielfach ist bei den Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe auch bezüglich der Pflege der vorhandenen Daten keine Kenntnis vorhanden. Die Regelmäßigkeit bzw. die Häufigkeit der Datenerhebung, wird generell in Frage gestellt.

Zusammenfassende Einschätzung zum Handlungsfeld landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

Für einzelne Themenfelder werden im Land regelmäßig Daten erhoben und analysiert. Die beim Land vorliegenden Daten können auch von Dritten abgefragt werden. Über den Raderlass ist die turnusmäßige Überprüfung der Radwegweisung geregelt. Die Radwegweisung ist nicht überall in einem digitalen Kataster dokumentiert.

Generell besteht jedoch außerhalb der Ministerien vielfach keine Kenntnis über die Durchführung von Datenerhebungen oder die Datenverfügbarkeit. Eine regelmäßige bzw. systematische Erfassung oder Nutzung der relevanten Daten zum Radverkehr erfolgt nicht. Auch besteht keine landesweit einheitliche Datenbasis oder Datenplattform zur Nutzung und Veröffentlichung der Daten.

4.8 Zusammenfassung Status quo

Die folgende Abbildung gibt einen zusammenfassenden Überblick über die Einschätzung der Teilnehmenden des 1. BYPAD-Treffens zum Status quo in den einzelnen Handlungsfeldern.

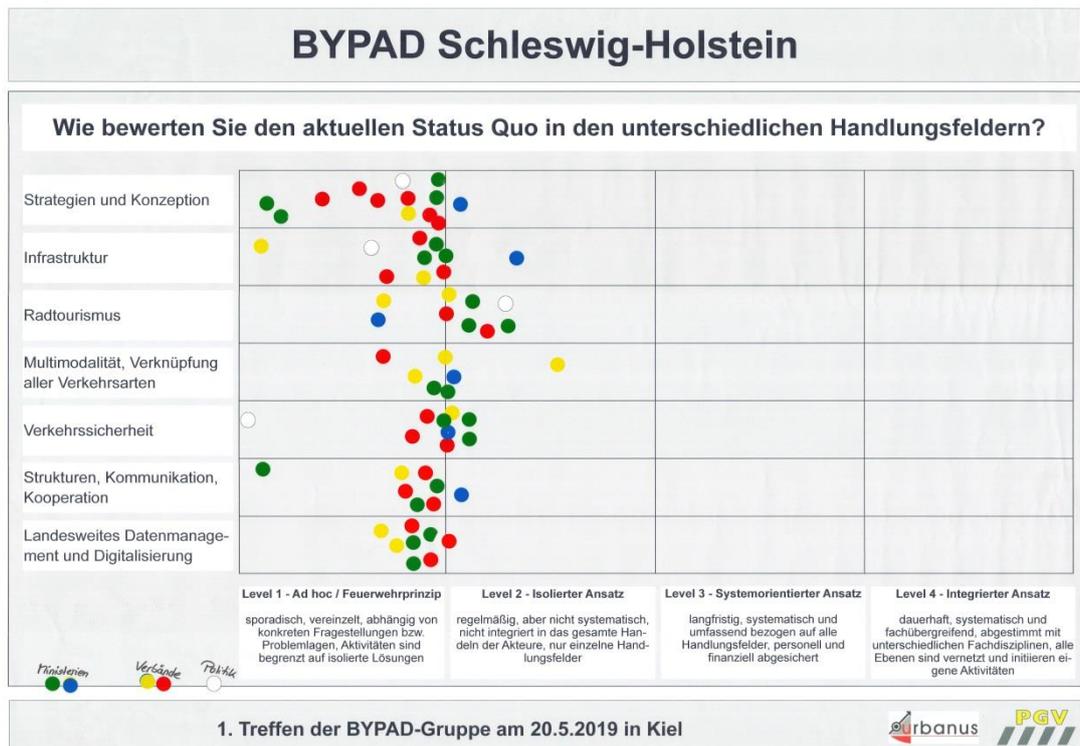


Abb. 4-34: Stimmungsbild zum Status quo Radverkehrsförderung am Ende des Konsenstreffens. Die verschiedenen Farben beziehen sich dabei auf die unterschiedlichen Institutionen: Die Vertreterinnen und Vertreter der Ministerien setzten blaue und grüne Punkte, die der Politik weiße Punkte und die der Verbände bzw. weiteren Akteure gelbe und rote Punkte.

Stärken bzw. den Radverkehr fördernde Maßnahmen und Fakten

In den letzten Jahren hat das Engagement für den Radverkehr und die Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein spürbar zugenommen. Dies gilt für nahezu alle Gebietskörperschaften. Insbesondere im Kontext mit Strategien und Aktivitäten zum Klimaschutz hat sich das Fahrrad als wichtige Komponente im Mobilitätssystem inzwischen weitgehend etabliert und ist in den meisten neueren verkehrlichen Rahmenplänen konzeptionell entsprechend stark positioniert.

Gleichzeitig wächst die Anzahl der Kommunen, die eine systematische Radverkehrsförderung betreiben. Nachdem beispielsweise die Landeshauptstadt Kiel und die Stadt Norderstedt über lange Jahre als einzige Vorbilder für die Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein fungierten, nehmen sich vor allem immer mehr Kreise, Mittel- und Kleinstädte der Qualitätsverbesserung im Radverkehr an. Dazu sind zahlreiche Radverkehrskonzepte entstanden oder gerade in Arbeit, zum Teil auch im Rahmen von Klimaschutz-Teilkonzepten (auf kommunaler Ebene u.a. Kiel,

Flensburg, Neumünster, Husum, Heide, Plön, Itzehoe, Eutin, Trittau). Dieser aktuelle Trend dürfte sich mit einem anhaltend hohen Stellenwert des Klimaschutzes und einer nachhaltigen Mobilität weiter fortsetzen.

Dieses verstärkte Engagement auf allen Akteursebenen wird auf Landesebene unterstützt durch die Gründung der RAD.SH, einem Netzwerk zur Förderung der Nahmobilität und dem Einrichten einer neuen Stelle für Radverkehrspolitik im MWVATT hinterlegt. Gerade bezüglich der RAD.SH bestehen - auch im Hinblick auf das Engagement der Landesregierung - große Erwartungshaltungen.

Im Bereich der Infrastruktur ist Schleswig-Holstein in Bezug auf Radverkehrsanlagen im klassifizierten Straßennetz schon gut aufgestellt. Die vom Land durchgeführte Straßen-Zustandserfassung unter Einbeziehung der Radinfrastruktur, das Entwicklungskonzept für die Landesstraßen und die regelmäßige Erfassung von Daten u.a. zur Verkehrssicherheit bilden wichtige Grundlagen für eine systematische Verbesserung der Infrastrukturqualität, aber auch Potenzial für Optimierung und Weiterentwicklung. In Bezug auf radtouristische Routen besteht hier noch größerer Nachholbedarf, da diese oft auch außerhalb des Straßennetzes verlaufen.

Auch bei den anderen Handlungsfeldern bestehen positive Ansätze, allerdings mit erheblichen inhaltlichen und räumlichen Unterschieden. Vielfach liegen hier „Licht und Schatten“ dicht nebeneinander. Die Grundlage einer landesweiten Radwegweisung, derzeit allerdings noch überwiegend fokussiert auf den Freizeit- und Tourismusverkehr, ein hoher Stellenwert der Verkehrssicherheit mit entsprechenden Aktivitäten, Machbarkeitsstudien für Radschnellwege oder die Bike + Ride-Offensive der NAH.SH sind einige Beispiele dafür, dass der Radverkehr zunehmend stärker in den Fokus der Verkehrsentwicklungsplanung rückt.

Schwächen bzw. den Radverkehr hemmende Maßnahmen und Fakten

Vorliegende wichtige Grundlagen der Radverkehrsförderung wie das Programm Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein oder das LRVN sind z.T. veraltet und entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen. Andere Grundlagen sind zu wenig bekannt und werden von daher nur unzureichend genutzt bzw. angewendet. Generell mangelt es an der Maßnahmen-Umsetzung sowie an der Instandhaltung der Radverkehrsanlagen. Dadurch hat sich ein deutlicher Umsetzungstau gebildet.

Wesentliche Ursache für diesen Umsetzungstau, aber auch eine grundsätzliche Problematik, die praktisch alle Handlungsfelder tangiert, sind die unzureichenden Finanz- und Personalressourcen. Die Ressourcenknappheit betrifft sowohl die Landesregierung als auch die kommunale Ebene und hierbei insbesondere die kleineren Gemeinden. Dabei fehlen bei den kleinen Kommunen oft auch planerische Kompetenzen und Ressourcen für das Erstellen von Förderanträgen. Vielfach ist auch nicht ausreichend bekannt, welche Möglichkeiten der Radverkehrsförderung es gibt (Stichwort „Leitfaden“) und welche Beratungs- und Fördermöglichkeiten be-

stehen. Diese Defizite tragen auch zu dem (noch) geringen Engagement vieler Kommunen für den Radverkehr bei.

In der Beantwortung bzw. Bewertung einzelner Fragen im BYPAD-Fragenkatalog gibt es unterschiedliche Einschätzungen zwischen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Landesministerien und den übrigen Mitgliedern der BYPAD-Gruppe. Hierbei zeigen sich Informationsdefizite und eine unzureichende Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Institutionen bzw. Akteuren. Darüber hinaus fehlt ein regelmäßiger Austausch auf Landesebene, zentrale und bekannte Ansprechpersonen sowie insgesamt feste Strukturen zur Radverkehrsförderung im Land. Damit können auch vorhandene Qualitäten und positive Ansätze aus Unkenntnis teilweise nicht ausreichend benannt und gewürdigt werden.

Beim Radtourismus sind neben der TA.SH und dem TV.SH diverse Kommunen und LTOs aktiv. Auch hier führen Defizite in der Vernetzung, aber auch der Wettbewerb zwischen den Tourismusdestinationen zu einer unzureichenden Ausschöpfung der Potenziale - gerade auch im Hinblick auf eine landesweite Außendarstellung. Auch im Radtourismus bilden Maßnahmen-Monitoring, Pflege und Weiterentwicklung von Infrastrukturen und Maßnahmen eine Herausforderung.

Die aktuelle Radverkehrsförderung basiert derzeit im Wesentlichen auf bewährten Basis-Standards. Neue Anforderungen, aber auch Chancen, die sich für die Radverkehrsplanung ergeben (z.B. Einsatz neuer Fahrradtypen wie Pedelecs, Lastenräder, veränderter rechtlicher Rahmen, Digitalisierung etc.) werden noch nicht ausreichend berücksichtigt. Innovative Ansätze der Radverkehrsförderung kommen bisher kaum zum Einsatz bzw. werden nur von wenigen Kommunen verfolgt.

5 Aufstellung des Maßnahmenplans

Nach Abschluss der Analysephase zum Status Quo wurden im weiteren Verfahren die zukünftigen Säulen der Radverkehrsförderung im Land entwickelt und in intensiven Diskussionen abgestimmt.

Um für die zukünftige Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein erste Ideen und Anregungen zu sammeln, wurden gemeinsam mit allen wesentlichen Akteuren im Rahmen des 2. Treffens der BYPAD-Gruppe sowie auf einem Workshop mit weiteren Akteuren mögliche Inhalte der Handlungsfelder diskutiert und daraus ein erster Maßnahmenplan abgeleitet. Dieser wurde auf einem 3. Treffen der BYPAD-Gruppe weiter konkretisiert. Abschließend wurden die einzelnen Maßnahmen durch die Teilnehmenden priorisiert. Auf Basis der Diskussionen, der eingegangenen Rückmeldungen sowie der gutachterlichen Einschätzungen wurde im Anschluss der Maßnahmenplan als Ergebnis des BYPAD-Prozesses abgestimmt. Dieser ist in Kapitel 6 näher erläutert.

5.1 Konkretisierung der Handlungsfelder beim 2. BYPAD-Treffen

Die BYPAD-Gruppe traf sich im Juni 2019 ein zweites Mal, um nach der Konsensfindung zum Status quo den Blick nach vorne zu lenken. Einleitend wurde dabei auch „über den Tellerrand“ hinausgeschaut und die Situation im Land Schleswig-Holstein mit ausgewählten Aspekten in anderen Bundesländern verglichen (vgl. Positionsbestimmung in Kapitel 3). Anschließend erfolgte ein schriftliches Brainstorming zu wichtigen Zielen und Maßnahmen aus Sicht der Teilnehmenden. Die so gesammelten Aspekte wurden aufgelistet und in einer gemeinsamen Diskussion weiter konkretisiert.

Nachfolgend sind unter „Dokumentation der Karten“ die von den Teilnehmenden genannten Maßnahmen und Ziele sowie die vom BUND beim Termin übergebene vorbereitete Liste zu weiteren Ideen je Handlungsfeld aufgeführt. Anschließend werden die zum jeweiligen Handlungsfeld gehörenden Diskussionsergebnisse dokumentiert.

Handlungsfeld 1: Strategien und Konzeption

Dokumentation der Karten:

- Integration vom Radverkehr im Alltag
- Das 15 Punkte-Papier von BM Scheuer schnell umsetzen
- Strategisches Ziel: 1.integrierte Radstrategie mit -wenig prägnanten Zielen
 - RV-Anteil:25%
 - Top 10-Raddestination
 - 10% Umsteiger pro Jahr
- Strategien + Konzepte: Ziel: Radstrategie ist Konsens
 - Allen Akteuren bekannt
 - Wird regelmäßig evaluiert + fortgeschrieben
- Radstrategie in die Landesplanung integrieren
- RAD.SH finanziell absichern:
 - 1 ½ Personalstellen
 - Sachmittel für digitalen Wissenstransfer
 - Tagungen, Expertenworkshops
 - Kampagnen
- Mitgliedschaft des Landes bei RAD.SH
- Land Mitglied bei RAD.SH
- Strategisches Ziel: 1.integrierte Radförderstrategie
- Integrierte Radverkehrskonzepte weitergehend flächendeckend mit Unterstützung durch Land + RAD.SH
- Maßnahme: Förderprogramm des Landes
- Ziel: Kommunen (Kreise und Gemeinden erstellen Radverkehrskonzepte)
- Zertifizierung: „Fahrradfreundliche Kommune“
Gerne digital analog zu EV/ADFC-Projekt „Fahrradfreundliches Unternehmen“
- Abbau bürokratischer Hürden bei der Ausweisung „sicherer“ Radwege
- Erstellung von Modulen für Radverkehrsmaßnahmen in den Kommunen
- Radschnellwege als Bundes- oder Landesstraße klassifizieren
- Förderung und Aufklärung über:
 - Einbahnstraße Freigabe
 - Fahrradstraßen

- Öffnung von Sackgassen
- Qualitative Bestandserfassung von Radwegen auch an Kreisstraßen und von Fernradwegen
- IMAG als feste Einrichtung
- Zusammenarbeit verschiedener Träger/Verbände
- Ziel in den Großstädten ab 100.000 EW 50% der Arbeitnehmer nutzen das Rad zur Arbeit bis 20..
- Maßnahme: -Bund: Steuerbegünstigung fürs Rad
- Maßnahme: Mobilitätsmanager SH
- Maßnahme: Aktive Ansprache von Arbeitgebern mit Tipps und Auszeichnung der Besten
- Förderprogramm für:
 - baulastübergreifende Lückenschlüsse
 - Sanierung, nicht nur an Bundes- und Landesstraßen
 - orientiert an sinnvollem Netz
- Förderprogramme im Hinblick auf Radverkehr auch in Kommunen optimieren:
 - Förderquote
 - Geringer Verwaltungsaufwand
- Förderung baulastträgerübergreifender Planung
- Strategisches Ziel: 30% RV Anteil in 2030
- Ziel Erhöhung Modalsplit:
 - 2020: 15%
 - 2022: 17%
 - 2025: 20%
- Ziel: Radverkehrsanteil in SH bis 2030 auf 25% steigern
- Landesgesetze/Verordnungen/Richtlinien/Land
 - Stellplatzsatzung/Richtlinie
 - LBO
 - Straßen- und Wegegesetz
 - Landesgaragenverordnung (verhindert parken von Fahrrädern aus Brand-schutzgründen)
 - Weitere??
 - Landesbehörden als Vorbild (Tarifverträge Jobrad, Fahrradparken an Mini-sterien, jährliche Mobilitätstage organisieren, „.)

- Einrichtung von integrierten Planungsgruppen (MWVATT, LBV.SH, NAH.SH, NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein, Kommunen, Verbände, Tourismus)
- Mehr Personal und Finanzen
10 Mio. € für 5 Jahre sind nicht viel, wenn erst wirklich Radwege saniert werden und Radschnellwege geplant und gebaut werden
- RAD.SH finanziell absichern
- Fördermöglichkeiten überarbeiten, vereinfachen, (GVFG, „„)
- Weiterentwicklung LRVN

Diskussionsergebnisse:

- Radverkehrskonzepte oder vergleichbare Konzeptionen sollten künftig Bedingung bzw. Voraussetzung für eine Förderung sein. Bei GVFG-Mitteln ist dies bereits gegeben. Auch im Tourismus müssen sich Maßnahmen schlüssig aus einem Tourismusedwicklungskonzept ergeben.
- Im Radtourismus gibt es bereits Strategien / Konzeptionen. Um die Kommunen zu entlasten, wäre über Radverkehrskonzeptionen auf Kreis- oder Amtsebene nachzudenken.
- Auch die Förderung nicht investiver Maßnahmen oder die Unterstützung bei der Formulierung z.B. von Ausschreibungen wurden gewünscht.
- Bei der Rekrutierung von Fördermitteln sollte eine Einbeziehung von Planungsleistungen bzw. Leistungen für Erstellung von Radverkehrskonzepten geprüft werden.

Handlungsfeld 2: Infrastruktur

Dokumentation der Karten:

- In Abhängigkeit des Ist-Standes der Radwege einen Maßnahmenkatalog erstellen
- Fahrradwegeplanung in einer Hand
- Alle Fahrradwege in einer Zuständigkeit
- Ziel: Landesweites Konzept, das insgesamt als Orientierung dienen kann
- Konzentration!
Qualitätsstandards definieren (landesweit geltend)
Qualitätssicherung (langfristig, nachhaltig)

- Infrastruktur: Ziel:
Sicher, Komfortabel, Einladend
Auch für unsichere Menschen
- Infrastruktur:
Schulwege attraktiv zum Radfahren machen
Schulwegpläne regelmäßig erstellen, aktualisieren
- Schaffen und Einhalten von Standards
- Maßnahme: Konsequente Radwegsanierung, dauerhafte Bereitstellung von Bundes-, Landes-, Komm. Mitteln

Ziel: Qualitätssteigerung der Radwege: 2025: 75 % sehr guter bis guter Zustand
- Infrastruktur: Sofortmaßnahme: Wurzelaufbrüche abfräsen
- Radwegsanierungsprogramm, ERA 2010
- Ziel: Sanierung der bereits bestehenden Radwege
- Instandsetzung maroder Fahrradwege in der Fläche
- Schneeräumpflicht der Radwege
- Entwicklung Wegemanagements Radfernwege
 - Pflege/Unterhaltungskonzepte entwickeln (regional, solidarisch)
 - Mängelmanagement
- Zweisprachige Beschilderung
- Ziel Infrastruktur: Nachhaltige Qualitätssicherung der (touristischen) Beschilderung
- Maßnahmen Modal Split Erhöhung:
 - Bahn & Rad zusammen planen
 - B & R-Offensive fortsetzen und ausweiten
 - Kompakt-Rad-Kampagne
 - Mitnahmemöglichkeiten erhöhen
 - Projekte an Bahnstrecken
- Ziel: Modal Split Erhöhung
Maßnahmen:
 - Fahrrad-Bügel-Programm
 - B&R-Offensive ausweiten
 - Sanierungs-Programm

- Höherer Anwendernutzen beim Radverkehr
- Infrastruktur:
RV-Infrastruktur in den Städten und in die Nachbargemeinden als Schwerpunkt
- Ziel: Ausbau und Vernetzung von Radschnellwegen
- Radschnellwege:
 - Kriterien
 - Förderprogramm
 - Als Landesstraße (Straßen-+Wege-Gesetz)
- Ausbau von Fahrradstraßen (fest abgegrenzt!) im städtischen Bereich
- Maßnahmen zur Modal Split Erhöhung:
 - Sanierung von Radwegen
 - Förderprogramme attraktivieren
- Maßnahme: Finanzrahmen insg. erhöhen. Jetzige 10 Mio. reichen nicht aus
- Maßnahme: Erhöhen bzw. Erweitern der Fördermöglichkeiten, insb. bzgl. der Sanierung von Radwegen
- Finanzierung der Radwegeunterhaltung und Radwegeneubaus sicherstellen
- GVFG: Förderung auch ohne Benutzungspflicht
- Berücksichtigung des Fahrrads bei allen (Neu-) Bauvorhaben z.B. Fahrradparkplätze und Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten auch mit Hänger/Kindern
- LBO – Anspruch auf Fahrradboxen
- Attraktives Förderprogramm für Neu- und Ausbau und Sanierung von Radwegen als Zu- und Abbringer zu den Bahn-Haltepunkten
- Attraktives Förderprogramm für Sanierung von Radwegen (nicht nur für Neubau/Ausbau)
- Baulastträgerübergreifende Planung (aber wie??, z.B. Radwegspezifische Arbeitsgruppen)
- Bestandserfassung der Radwege öffentlich machen
- landesweites Fahrradbügel-Programm: 100 % der Bügel-Kosten durch das Land, Kommune zahlt den Einbau > ca. je 50% der Kosten, ggf. einen einheitlichen SH-Bügel vorgeben

- landesweites Einbahnstraßen-Programm: Land zahlt Erfassung und Schilder, Kommunen hängen auf
- landesweites Fahrradstraßen-Programm: Land zahlt Erfassung und Schilder, Kommunen hängen auf
- landesweites Sackgassen-Programm: Land zahlt Erfassung und Schilder, Kommunen hängen auf
- Radschnellwege
 - Wettbewerb des Landes für die ersten 100 km Radschnellwege
 - Förderkonzept (auch für Planung)
 - Aufnahme ins Straßen- und Wegegesetz (oder Initiative, dass der Bund Baulastträger wird)
 - Qualitätskriterien
 - Erarbeitung von Korridoren für die Rahmenpläne des LEP (ohne langwierige Potential-Analyse wie in MetropolRegion HH)

Diskussionsergebnisse:

- Beim Ausstattungsgrad der Radwege ist genauer zu untersuchen, wo der Bestand ausreichend ist und wo Defizite bestehen. Fehlende Radverkehrsanalgen werden vorrangig im verdichteten Bereich erwartet.
- Es sollte eine Konzentration auf städtische Verkehrsräume stattfinden, da hier die größten Umsetzungsschwierigkeiten bestehen, gleichzeitig aber auch die größte Nachfrage vorhanden ist.
- Der Vorschlag Beschilderungen zweisprachig auszuführen (deutsch, dänisch) wird aus Marketingsicht begrüßt.
- Synergien sind z.B. bei der Anschaffung und Nutzung von Geräten zu suchen.
- Gezielte Förderprogramme sollen helfen Defizite landesweit zu beseitigen. Mögliche Themenfelder könnten sein: Bordsteinabsenkungen, Öffnung von Einbahnstraßen, Sackgassen.

Bestehende und neue Förderprogramme sollen transparent sein und weite Verbreitung finden. Auch die Anwendung der Förderprogramme sollte für die Kommunen vereinfacht werden. Als weniger gutes Beispiel wird das zweistufige Verfahren der Mittel aus der Klimaschutzförderung des Bundes genannt, welches insbesondere kleinere Kommunen oft überfordert.

- Bei der Infrastruktur müssen E-Scooter zukünftig mitgedacht werden.

Handlungsfeld 3: Radtourismus

Dokumentation der Karten:

- Tourismus: Fahrradausflug/ Reise beliebter als Auto-/Flug-Reise
- Bedeutung Radtourismus:
 - Bewusstsein schaffen in den Regionen, wie? Kampagnen?
 - Kennzahlen? Zählungen
- Ziel: SH Radverkehrsland Nr. 1
- Ziel: SH unter den beliebtesten Radreiseregionen
- Ziel: 1-2 Radfernwege unter Top 10
- Ziel Fahrradtourismus: Radfernwege -> überregionale Verantwortlichkeiten für Instandhaltung und Vermarktung
- Radtourismus, Teil 3 Premiumprodukte entwickeln:
 - 5-7 Radregionen
 - 3-4 Top-Radfernwege
 - Bahn&Rad-Angebote
- Radtourismus, Teil 2 Basis: Flächendeckende Pflege der Radwegebeschilderung
- Entwicklung Serviceangebote, mehr fahrradfreundliche Betriebe
- Radregionen entwickeln
- Erlebnisparks (z.B. Parcours für Mountainbikers) entwickeln (als touristisches Angebot)
- Radtourismus Teil 1: Ergebnisse der Binnenlandstudie für Radtourismus übernehmen
- Konzept/Strategie Radtourismus SH:
 - Bestand Fernradwege/Themen + regionale Routen
 - regionale/kreisweite Konzeptionen
 - Qualitätsoffensive
- Begleitinfrastruktur Rad aufbauen
- Tourismus: Nähe entdecken per Fahrrad (eigene Gegend, HH -> SH)
- Einheitliches touristisches Radwegekonzept für SH erstellen -> einheitliche durchgängige Beschilderung
- Qualitative Erfassung und Bewertung der Fahrradwege

- Tourismus: -Konzentration auf wichtigste Radfernwege:
 - D-Netz- Routen
 - Eurovelorouten
- Wiedereinrichtung Radkoordinierungsstelle (bei der RAD.SH)
- Radroutenplaner

Diskussionsergebnisse:

- Gegenüber Niedersachsen hat Schleswig-Holstein nur knapp die Hälfte an Radfernwegen (ca. 12-13 zu ca. 30 Radfernwegen), hier sind sowohl ein höheres Budget als auch flankierende Maßnahmen erforderlich.
- Insbesondere bei den Übernachtungsangeboten gibt es Nachholbedarf.
- Wichtig ist nicht nur an den Radtourismus zu denken, sondern auch an den Freizeitradverkehr. Potenziale sind hier sowohl bei der eigenen Bevölkerung als auch bei den Touristen zu sehen, denn rund ein Viertel von denen fährt im Urlaub auch Rad.
Tagestourismus und Tagesausflüge im Freizeitverkehr stellen ein großes, bisher noch zu wenig beachtetes Potenzial dar.
- Qualitätsausbau und Qualitätssicherung sind nur möglich, wenn auch die Kommunen ihren Beitrag dafür leisten. Dabei sollte auch über Solidarkonzepte (z.B. Finanzierung über Kreise oder Zweckverbände) nachgedacht werden.
Inwieweit die finanziellen Mittel der Kommunen als ausreichend für solche Aufgaben anzusehen sind und die Vorbildfunktion einzelner Kommunen hilft, ein solches Solidarkonzept umzusetzen, wurde aus unterschiedlichen Blickwinkeln und kontrovers diskutiert.
- Um die Qualitätssicherung erfolgreich machen zu können, ist eine Prioritätensetzung wichtig. Ein Vorschlag besagt, dass zunächst die Radfernwege als bedeutendstes radtouristisches Angebot angegangen werden sollten und hier ggf. sogar eine Konzentration auf ausgewählte Premiumrouten erfolgen sollte. Es gibt aber auch Einwände, die besagen, dass ein Basisangebot flächendeckend im Land vorhanden sein sollte.

Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten

Dokumentation der Karten:

- Praktikable Nutzung vom Radspeichern/Veranstaltungsinfrastruktur
- Klimafreundliche Mobilität -> Radwandertage für größere Gruppen
- Rahmensetzung für Bike-Sharing in Zentren und Ballungsräumen
- Nicht kommerzielles Leihangebot für das ganze Land (inkl. Lastenräder)
- Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten auch im touristischen Angebot
- Bahnhöfe als Netzknoten auch für Radtouren entwickeln (ergänzende Angebote, Service an Bahnstationen)
- Förderung von Fahrradabstellanlagen (nicht nur an Bahnhöfen)
- Bike+Ride auch für Busse + Pendlerparkplätze (Fahrgemeinschaften „Parkt vor Stadt“, jeder fährt zu seinem Arbeitsplatz)
- B+R Förderprogramm fortsetzen
- Maßnahme Multimodalität: Ausbau von Radstationen bzw. Mobilitätspunkten (Auto, Rad, ÖV,....)
- Ausbau Radstationen + B+R
- Mit dem Pedelec zum Schnellbus
- Fahrradtransport als Normalität im ÖPNV, Bus/Bahn etc.
- Ziel: Einfaches Mitnehmen des Rads in öffentlichen Verkehrsmitteln -> fördert den Umstieg vom Auto aufs Rad
- Schnittstellen ÖPNV und Rad besser ausstatten, bzw. mit geeigneter Finanzierung die Kommunen in die Lage versetzen, diese Aufgabe umzusetzen
- Ziel: Fahrrad vielfältig kombinierbar mit Bus+Bahn
- Fortsetzung und Ausweitung (Bushaltestellen, Mobilitätsstationen) B+R-Offensive
- Ausweitung der Kapazitäten der Fahrradmitnahme in Zügen, ggf. Fahrradwaggons (falls überhaupt noch möglich, die XMU-Ausschreibung für 53 landeseigene Fahrzeuge, die auf 30 Jahre geleast werden sollen (a) Alstom-Wasserstoff, b) Akku, c) Hybrid) ist gerade fertig geworden).
Hinweis: Hier sind 9 Radabstellplätze je Triebwagen vorgesehen.
- Kompakt-Rad-Kampagne, z.B. mit dem I:SY-Kompakt-Rad der Firma Hartje

Diskussionsergebnisse:

- Zunächst wird das Missverständnis aus der ersten Sitzung geklärt und erläutert, dass GVFG Mittel für die Förderung von Bike+Ride Anlagen nach wie vor bereit stehen. Aus dem Bundes-GVFG wurden Mittel des Landes-GVFG.
- Fahrradparken wird ein zunehmend wichtiges Thema und Abstellanlagen sind sowohl hinsichtlich der Qualität als auch Hinsicht ihrer Quantität zu prüfen und auszubauen. Das Land mit seinen Einrichtungen sollte hier eine Vorbildfunktion übernehmen. Darüber hinaus sollten große Arbeitgeber als Partner gewonnen werden.
- Beim Fahrradparken kann mit einfachen Mitteln viel erreicht werden. Beispielsweise könnten gezielte Förderprogramme („Bügelprogramme“) aufgelegt werden.
- Berücksichtigt werden muss aber auch die Situation in den Kommunen, die oftmals andere Prioritäten setzen bzw. aufgrund sehr knapper Ressourcen setzen müssen.
- Für größere Unternehmen kommen auch Radstationen in Frage und bei Veranstaltungen sollten mobile Radstationen eingesetzt werden
- Es sollte auch eine Förderung für das Fahrradparken angedacht werden,

Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit**Dokumentation der Karten:**

- Anreize für das Tragen von Fahrradhelmen (Schulen-Senioren)
- Konsequente Kontrollen
- Maßnahmen: -Verstärkte Kontrollen durch Ordnungsamt, um Parken, Halten von Autos auf Radwegen zu sanktionieren
- Bewusstsein für Ablenkungen schärfen (Smartphones...)
- Elterntaxi reduzieren
- Prävention verstärken
- Fahrschulen für RV sensibilisieren
- Bewegungsförderung, Frühradfahren
- Radfahrunterricht an Schulen (Motorik) in der Grundschule (Konkurrenz E-Scooter)
- Zielgruppe: 15-17 Jahre ->Augenöffnerschulungen

- Schulungsprogramme für „Wiedereinsteiger“ (Pedelec etc.)
- CO-Nutzung von verschiedenen Mobilitätsformen
- Kompetenzförderung, Fahrradbeherrschung
- Ziel: Erhöhung Verkehrssicherheit
 - Radfahr Kurse (Ausbildungsprogramm)
 - Pedelec Kurse
 - Verkehrskompetenz Kurse
 - Sanierung von Radwegen
- Autofahrer machen Führerschein, Wie schule ich Radfahrer?
- Ziel: „Gefühlte“ Verkehrssicherheit erhöhen
Doppelziel: Dadurch Modal Split erhöhen
- Ziel: Vision Zero
- Ziel: Verbessertes Schutz der Fahrradfahrenden
- Senkung der Unfallzahlen bei Jugendlichen allgemein
- Stärkung der subjektiven Sicherheit
- Maßnahme: Barken o.ä., die es dem Autofahrer verhindern auf dem Radweg zu fahren, parken etc.
- Maßnahme: Deutliche Markierung der Radwege, z.B. durch farbige Unterlegung
- Keine aufgemalten Radwege mehr!
- Maßnahme: Ziel erreichen durch Förderung der Sanierung von Radwegen des Ausbaus von Radwegen, die vom Kfz-Verkehr getrennt sind
- Grünphasen für Radverkehr
- Pflicht für Abbiegeassistenzsysteme
- In der Stadt Radwege auf beiden Seiten
- Trennung der Verkehre (soweit möglich)
- Ausbildungsprogramm für Radfahrlehrer und Finanzierung von Radfahrkursen, insbesondere Flüchtlingen (Radfahren auch zur Integration)
- Vision Zero mit Förderprogramm

Diskussionsergebnisse:

- Mehrere Anwesende betonen die Notwendigkeit, die Verkehrsformen füreinander zu sensibilisieren, damit ein besseres Miteinander statt Gegeneinander erfolgt. Es ist z.B. wichtig Kampagnen durchzuführen.
- In den Fahrschulen wird ein wichtiger Multiplikator gesehen, hier sollten die radverkehrlichen Themen und Belange sowie Neuerungen im Verkehrsrecht besser vermittelt werden.
- Auch Berufskraftfahrer sind eine wichtige Zielgruppe der Verkehrssicherheitsarbeit.
- Inwieweit die Kontrollinstanzen durch mehr Präsenz zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr beitragen wird kontrovers diskutiert. Konsens ist, dass es Kontrollen geben muss, dass die Ordnungsbehörden aber auch nicht überfordert werden dürfen und Fehlverhalten – insbesondere bei den Radfahrenden – nicht selten auch auf fehlende gute radverkehrliche Angebote zurückzuführen sind.
- Eine Fahrradhelmpflicht sollte noch einmal diskutiert werden.
- Um zielgerichtet Verkehrssicherheitsarbeit angehen zu können, ist eine landesweite Unfallanalyse zum Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung wichtig.
- Durch die Neuregelung der Radwegebenutzungspflicht ist eine Umbruchsituation entstanden, die Fehlverhalten verstärkt und daher eine verstärkte Kommunikation erfordert.
- Generell ist eine Zunahme der Aggressivität im Straßenverkehr erkennbar, der durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit begegnet werden sollte. Der Blick in andere Länder sollte hier helfen die richtigen Schritte zu gehen.
- Inwieweit durch Strafen / Sanktionen ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet wird, wurde von den teilnehmenden unterschiedlich gesehen.

Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation**Dokumentation der Karten:**

- Komm.-Ziel: Menschen für das Radfahren begeistern
- Kreise haben zentrale Rolle und Mittlerfunktion
- Vernetzung, Zusammenarbeit
- Ziel: Hohe Transparenz - Starke Vernetzung
- Ausreizen aller Gesetze: -Fahradaffine Auslegung z.B. der StVO....

- Integrierte Planung:
 - Bahn, Rad, Fußverkehr, Bus, Straßen
 - Lokal, regional, landesweit
- Zeichnung: „Dach“ mit Säulen Infrastruktur, Marketing, Daten
- Radslogan für den echten Norden mit 1. Kommunikationsstrategie
- Anwenderfreundliche Plattform zum Austausch zwischen den Akteuren
- Multiplikatorenrolle besser wahrnehmen
- RAD.SH als Koordinierungsstelle für touristischen Radverkehr
- RAD.SH als Bindeglied zu den Kommunen mit Aufgaben betrauen (Wissens-transfer, Fachveranstaltungen, Tagungen)
- RAD.SH als professionelle zentrale Organisation für die Kommunen
- Touristische Radkoordinierungsstelle bei RAD.SH ansiedeln
- Maßnahme: (Finanzielle) Stärkung der RAD.SH zur besseren überregionalen Zusammenarbeit/„Werbung“ für Beitritt
- RAD.SH massiv unterstützen
- Strukturen Radtourismus:
 - Verknüpfung/ Zusammenarbeit Kommunen/ Tourismus/ Land
 - Zuständigkeiten, Aufgaben, Verantwortlichkeiten
- Fahrradforum /Verbände, alle Ministerien, NAH.SH, NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein, LBV.SH,...)
- Wiedereinführung eines regionalen Rad-Gesprächs-Kreises
- RAD.SH finanziell absichern
- Finanzierungstopf für Fortbildungen von RAD.SH-Mitgliedern (Fahrrad-Akademie u.ä.)
- Ggf. Finanzierung von STADTRADELN-Orga-Kosten nur für RAD.SH-Mitglieder
- Land als Mitglied für mind. 2 Personalstellen
- Radkoordinierungsstelle wiedereinrichten
- Mitgliedschaft des Landes in der RAD.SH zur Finanzierung von mind. zwei Stellen

- Finanzierung STADTRADELN (Anmeldgebühren laufen schon übers Umweltministerium, aber drüber hinaus fallen Organisationskosten an)
- landesweites Fahrradforum,
 - aber nur mit Politik und
 - allen Ministerien (Innen, Gesundheit, Umwelt, Kultur)
- Zentrale Kommunikationsplattform mit festen Ansprechpartnern

Diskussionsergebnisse:

- Für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist die Vernetzung besonders wichtig.
- Die integrierte Planung muss sowohl in der Fläche auch bei den Themen erfolgen.
- Die RAD.SH kann Aufgaben bei entsprechender Ressourcenausstattung übernehmen, sollte aber nicht überfordert werden und muss Spielräume für inhaltliche Aufgaben behalten.
- Für eine erfolgreiche Vernetzung müssen die Zuständigkeiten transparent sein und kommuniziert werden.
- Es ist zu überlegen, wie die Kommunikation mit den potenziellen Radnutzenden verbessert werden kann, da diese bisher unzureichend berücksichtigt sind.

Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

Dokumentation der Karten:

- Kartenmanagement bekannt machen
- Ziel: Zentrale Datenbank (die von einer unabhängigen Stelle gepflegt wird)
- Open Data, Internet als Datenbank
- Datenbasis vereinheitlichen (Geodaten, Open Data etc.)
- Nutzung Möglichkeiten der Digitalisierung für Mängel-/Wegemanagement, Datenpflege/-erfassung
- Kennzahlen ->Nutzung
- Landesweites Bike Benefit Programm (Belohnung + Datenerhebung)
- Gute Datenbasis für die Festlegung von Prioritäten schaffen
- Quantitative und Qualitative Erfassung aller Radwege

- Radwegkataster online frei zugänglich, so dass Radfahrerinnen laufend aktualisieren können
- Radwegkataster analog zum Straßenkataster erstellen -> online
- landesweite Bike Benefit Belohnungssystem von Bike Citizens, 2 Jahre, Datenerhebung
- Internet-Plattform mit allen Aktivitäten im Land
 - Daten
 - Fördermöglichkeiten
 - Akteure

Diskussionsergebnisse:

- Kontrovers wird diskutiert, ob alle Daten für jeden jederzeit verfügbar sein sollten und von allen gepflegt werden sollten. In diesem Zusammenhang wird ein konkretes Beispiel zur Dokumentation des Wegebestandes vorgestellt. In solchen Systemen wird aber auch die Gefahr gesehen, dass sie zu bestandsorientiert angewendet werden. Auch auf die Probleme bei der Pflege der Daten wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

Mehrheitlich sprechend sich die Teilnehmenden dafür aus, dass es vermutlich sowohl ein öffentliches als auch ein internes System geben sollte.

- Es ist wichtig genau zu sehen, was es schon heute für Datengrundlagen gibt, um Dopplung im Datenbestand zu vermeiden. Viele Datenbestände sind bereits vorhanden (z.B. Straßenkataster in einigen Gebietskörperschaften).
- Bei der Weiterentwicklung des Bestandes muss im Vorfeld geklärt werden, was wofür gebraucht wird, um eine sinnvolle Ergänzung der heutigen Datenlage zu ermöglichen (ggf. ist die Nutzbarmachung der vorhandenen Daten schon ausreichend) und ein „Datendurcheinander“ zu vermeiden.
- Aus dem Ministerium wird darauf hingewiesen, dass es eine Digitalisierungsstrategie des Landes gibt. Hier sollen wichtige Grundlagen geschaffen werden, die auch für die zukünftige Radverkehrsplanung genutzt werden können.
- Es ist wichtig ist genau zu prüfen wie die Datenerfassung erfolgen soll. Erfahrungen mit dem landesweiten Radroutenplaner haben gezeigt, welche Probleme es geben kann, wenn die zugrunde gelegten Technologien nicht weiterentwickelt werden. Es soll von daher generell geschaut werden, was andere Länder und der Bund bereits machen.
- Aus dem Ministerium wird darauf hingewiesen, dass es eventuell auch auf Bundesebene Aktivitäten geben wird, da das Thema Datenmanagement auch auf der Verkehrsministerkonferenz im April 2019 diskutiert wurde.

Kontrovers diskutiert wird noch, inwieweit es erforderlich ist, dass das Land genaue Vorgaben zur Datenerfassung macht. Dies wird im Rahmen der weiteren Konkretisierung zu klären sein.

5.2 Vertiefung der Handlungsfelder im Workshop

Um neben den Teilnehmenden der BYPAD Gruppe auch weitere Akteure sowie die Kommunen im Land in den Prozess einzubinden, fand Ende am 26. Juni 2019 ein extern moderierter Workshop statt. Nach einem kurzen inhaltlichen Input zum Verfahren und der Vorstellung der bisherigen Ergebnisse, wurden die Visionen der Teilnehmenden zur zukünftigen Radverkehrsförderung im Land Schleswig-Holstein abgefragt. Zentrales Element des Workshops war das Sammeln sowie der vertiefende Austausch unter den Teilnehmenden zu wichtigen Zielen und Maßnahmen im Land. Durch die neuen Aspekte und Diskussionen konnte der Maßnahmenplan weiter konkretisiert werden.

Die Anwesenden beim Workshop wurden zunächst gebeten, sich in Murmelgruppen jeweils zu Dritt zu ihren Visionen für die Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein austauschen.

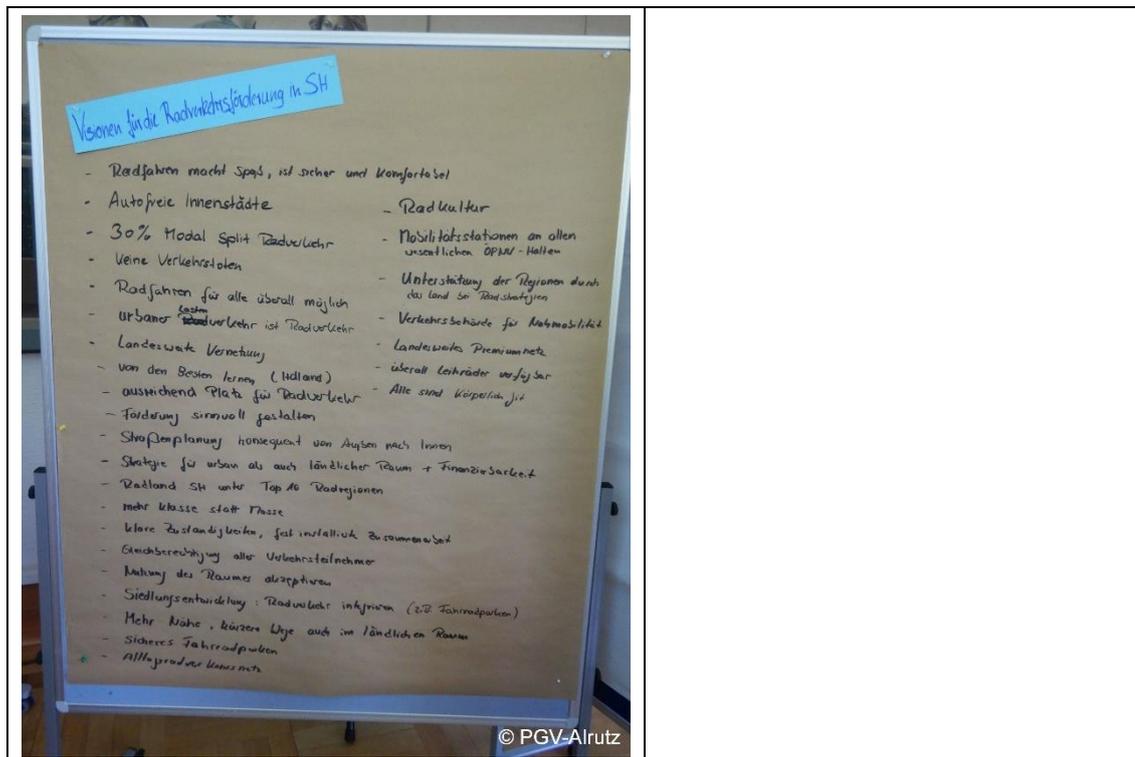


Abb. 5-1: Visionen für die Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein

Folgende Visionen wurden genannt:

- Radfahren macht Spaß, ist sicher und komfortabel
- Autofreie Innenstädte

- 30 % Modal Split Radverkehr
- keine Verkehrstoten
- Radfahren für alle überall möglich
- urbaner Lastenverkehr ist Radverkehr
- Landesweite Vernetzung
- von den Besten lernen (Holland)
- ausreichend Platz für Radverkehr
- Förderung sinnvoll gestalten
- Straßenplanung konsequent von außen nach innen
- Strategie für urbanen als auch ländlichen Raum + Finanzierbarkeit
- Radland SH unter Top 10 Radregionen
- mehr Klasse statt Masse
- klare Zuständigkeiten, fest installierte Zusammenarbeit
- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
- Nutzung des Raumes akzeptieren
- Siedlungsentwicklung: Radverkehr integrieren (z. B. Fahrradparken)
- mehr Nähe, kürzere Wege auch im ländlichen Raum
- sicheres Fahrradparken
- Alltagsradverkehrsnetz
- Radkultur
- Mobilitätsstationen an allen wesentlichen ÖPNV-Halten
- Unterstützung der Regionen durch das Land bei Radstrategien
- Verkehrsbehörde für Nahmobilität
- landesweites Premiumnetz
- überall Leihfahrräder verfügbar
- alle sind körperlich fit

Als Grundlage für die anschließende Diskussion in vier Kleingruppen wurden den Teilnehmenden die bisherigen Ergebnisse der BYPAD Gruppe zum Maßnahmenplan vorgestellt. Sie erhielten im Anschluss die Möglichkeit, sich mit allen sieben Handlungsfeldern zu befassen. Diskutiert wurde in den Gruppen jeweils anhand der Leitfragen

- „Was sind wichtige Ziele in diesem Handlungsfeld?“ und
- „Was sind wichtige Handlungsansätze, um die Ziele zu erreichen?“

Eine Zusammenfassung zu den Diskussionen in den jeweiligen Handlungsfeldern ist nachfolgend aufgeführt.

Handlungsfeld 1 - Strategie und Konzeption



Abb. 5-2: Gruppenarbeit – Moderation Elke Willhaus

Im Handlungsfeld „Strategie und Konzeption“ sind die verschiedenen Handlungsebenen diskutiert worden, deren Weiterentwicklung als Voraussetzung für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung gesehen wird. Hierzu zählt neben der Entwicklung einer integrierten Radstrategie kurzfristig insbesondere die Stärkung des Themas Radverkehr im Landesentwicklungsplan (LEP) sowie die explizite Aufnahme des Themenfeldes „Radverkehr“ in die Regionalpläne. Darüber hinaus sollen Spielräume in den gesetzlichen Grundlagen für den Radverkehr dazu genutzt werden, um auch innovative Lösungen im Land zu ermöglichen. Hierfür können auch Beispiele aus anderen Bundesländern berücksichtigt werden.

Ambitionierte Zielsetzungen wie z.B. zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split sollen gesucht werden. Wichtig ist dabei, Zwischenziele zu definieren, deren Evaluierung auch eine Korrektur der Zielsetzungen ermöglicht.

Für die erfolgreiche Umsetzung sollen Strategien entwickelt werden, die sich z.B. an bestimmte Zielgruppen orientieren. Aber auch die baulasträgerübergreifende Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen soll ein Umdenken zu Gunsten des Radverkehrs erfahren. Eine Verkehrswende kann nicht erfolgen, wenn dem Kfz-Verkehr weiterhin höchste Priorität eingeräumt wird. Weiterbildungsangebote und Schulungen sollen einen Beitrag dazu leisten, dass alle relevanten Akteure möglichst den gleichen Wissensstand haben und somit die Radverkehrsförderung landesweit möglichst nach einheitlichen Vorgaben umgesetzt wird. Radverkehrsförderung soll für alle Akteure selbstverständliches Handeln werden.

Um auch auf kommunaler Ebene den Radverkehr voranzubringen, werden Unterstützungsangebote als notwendig erachtet. Neben finanzieller Unterstützung werden insbesondere Beratungsleistungen als notwendig erachtet.

Wichtiges Ziel ist die Verankerung der Radverkehrsförderung in allen relevanten Konzepten. Bei der Zielsetzung zum Modal Split soll ein ambitioniertes Ziel gewählt werden, welches durch Zwischenziele evaluiert werden kann. Um diese zu errei-

chen, muss die Radverkehrsförderung - möglichst als Teil der Nahmobilität - auf allen Ebenen und bei allen Akteuren fest verankert sein und durch selbstverständliches Handeln bestimmt werden.

Handlungsfeld 2 - Infrastruktur

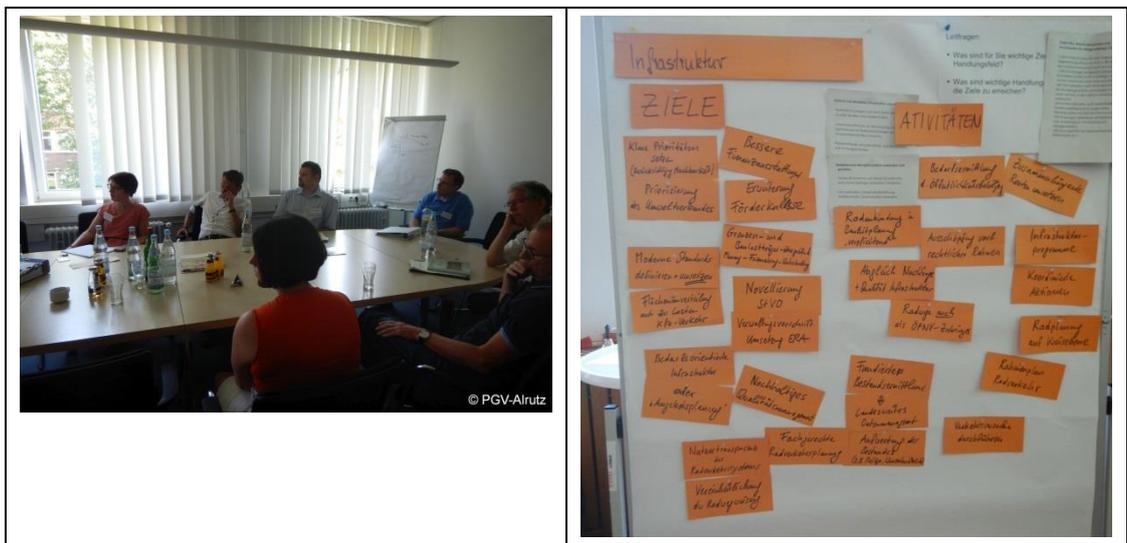


Abb. 5-3: Gruppenarbeit – Moderation Stefan Luft

Im Handlungsfeld „Infrastruktur“ wurde signifikanter Nachholbedarf deutlich. Die Infrastruktur bildet das Fundament der Radverkehrsqualität und bedarf einer besseren Finanzausstattung, wobei die Kommunen für ihre Zuständigkeit durch eine Erweiterung bzw. Anpassung der Förderkulisse unterstützt werden sollten. Als Zielsetzung wurde auch eine grenzen- und baulastträgerübergreifende Planung, Finanzierung und Unterhaltung der Radverkehrsanlagen ins Gespräch gebracht.

Grundsätzlich bedarf es übergeordnet neuer Qualitätsstandards mit ausreichenden Flächen für den Radverkehr in Verbindung mit einer fachgerechten Radverkehrsplanung („kompetente Radplaner“) sowie eines konsequenten Qualitätsmanagements, wobei die Bestandspflege und -aufwertung in der Priorität noch vor Neubauprogrammen einzuordnen ist. Dahingehende Aktivitäten sind am Oberziel bzw. einer klaren (verkehrspolitischen) Prioritätensetzung zugunsten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) auszurichten. Radverkehrsrelevante Anpassungen der StVO und der Richtlinien sind vom Land zu unterstützen. Kontrovers diskutiert wurde in diesem Zusammenhang, ob zur Zielerreichung nicht künftig noch mehr eine angebotsorientierte anstatt einer bedarfsorientierten Planung, dann aber mit fundierter Bedarfsermittlung und auf Grundlage eines zuverlässigen Datenbestandes, erfolgen soll.

Für ein konsequentes Angehen der Zielsetzungen sind eine Rahmenplanung bzw. entsprechende Infrastrukturprogramme erforderlich, wobei die Ertüchtigung zusammenhängender Routen und eine Bestandsaufwertung im Vordergrund stehen soll.

ten. Die Kreise könnten bei der Radverkehrsförderung eine stärkere Rolle übernehmen und auch die Kommunen entlasten und/oder unterstützen (vor allem mit Know-how und Finanzmitteln (z.B. Vorbild Kreis Segeberg mit seinem kreisweiten Radförderprogramm).

Bei der Planung sollten noch konsequenter die rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft und bei Konfliktpotenzialen auch Verkehrsversuche durchgeführt werden. Als erfolgsversprechend wurden auch koordinierte und öffentlichkeitswirksame Aktionen mit festen Zielwerten wie „100 Fahrradstraßen“ oder „100 Überquerungshilfen an Hauptverkehrsstraßen“ in die Diskussion gebracht.

Handlungsfeld 3 - Radtourismus

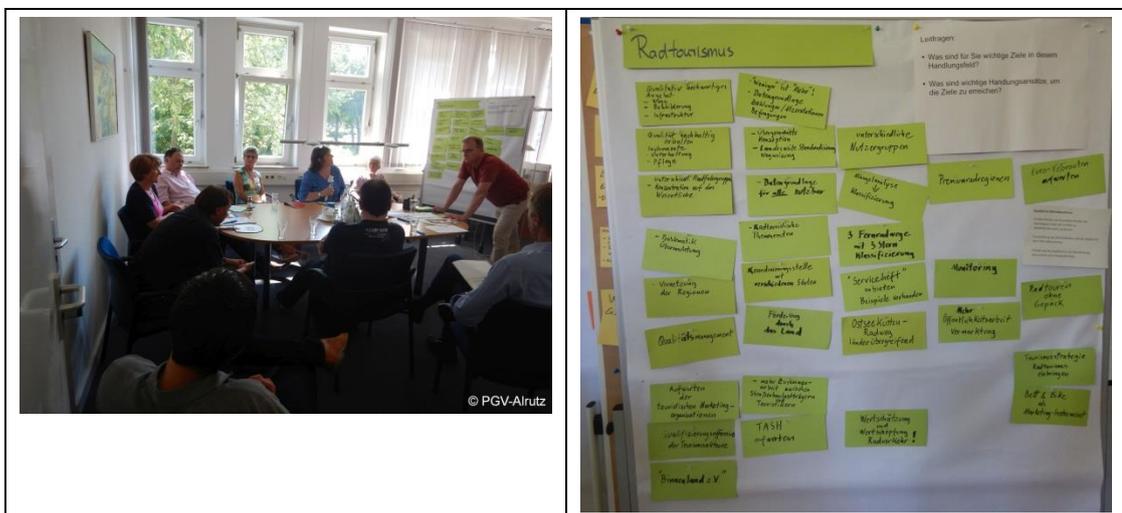


Abb. 5-4: Gruppenarbeit – Moderation Peter Krausse

Konsens in der Gruppe zum Handlungsfeld „Radtourismus“ bestand darin, dass Schleswig-Holstein nahezu ideale und attraktive Grundvoraussetzungen für den Fahrradtourismus bietet. Günstige topografische Bedingungen, hoher Anteil verkehrsarmer Straßen, abwechslungsreiche Landschaften und vielfältige Sehenswürdigkeiten prägen die positiven Rahmenbedingungen. Um das Potenzial zu erschließen, ist eine deutlich aufgestockte und zielgerichtete Förderung durch das Land notwendig mit einer klaren Strategie zur Verbesserung des Radtourismus.

Die Routenführung muss sicher, verkehrsarm und abwechslungsreich sein sowie Erlebniswert bieten. Gute Oberflächenqualität, ausreichende Breiten und Barrierefreiheit sind dabei Basisanforderungen. Die Radwegweisung muss vor allem transparent und nutzerfreundlich sein („Weniger ist Mehr“).

Es besteht für den Freizeit- und Tourismusradverkehr die Notwendigkeit einer guten und erweiterten Infrastruktur mit Informationstafeln, Rastplätzen, Schutzhütten usw. sowie mit Fahrradservice wie Reparatur- und Luftpumpstationen. Darüber hinaus ist für die Außendarstellung auch ein Qualitätsmanagement mit einer systematischen

Mängelerfassung (einschließlich Radwegweisung) und vor allem auch einer konsequenten Mängelbeseitigung von besonderer Bedeutung.

Das radtouristische Marketing ist deutlich zu intensivieren. Dazu gehören u.a. ansprechendes Kartenmaterial, professionell gestaltete Internetauftritte mit Download-Tracks und hinterlegten Informationen zu den Radrouten sowie Regionsübergreifende Kampagnen. Zu berücksichtigen sind dabei, wie auch bei der Planung von Angeboten, die unterschiedlichen Nutzergruppen wie Tagesausflügler, Kurzurlauber, Radfahrende am Urlaubsort und Nutzende von Fernradwegen. Flankierend dazu sind die touristischen Marketingorganisationen und weitere Akteure im Bereich Fahrradtourismus entsprechend zu qualifizieren („Qualifizierungsoffensive“).

Auszubauen ist die Vernetzung der Regionen mit zentraler Koordinierungsstelle für die verschiedenen Handlungsfelder im Tourismusbereich sowie die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen, Touristikern und den Straßenbausträgern mit dem Ziel, eine durchgängig attraktive Befahrbarkeit der touristischen Radrouten zu erreichen. Radfernwege (insbesondere D-Netz- und Euro-Velo-Routen) sind als Aushängeschilder des Landes Schleswig-Holstein zu Qualitätsradrouten auszubauen und professionell zu vermarkten. Dazu ist auch eine länderübergreifende Zusammenarbeit anzustreben (Niedersachsen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Dänemark).

Für den touristischen Radverkehr sollten regelmäßig Daten (durch Messstationen, Zählungen, Befragungen, Marktforschung etc.) erfasst und in einem einheitlichen und transparenten System zusammengeführt sowie für alle relevanten Akteure nutzbar gemacht werden.

Das übergeordnete Ziel soll sein, das Land Schleswig-Holstein in der Bewertung durch die Rad fahrenden Touristen ganz vorne bei den Rankings zu platzieren. Investitionen in den Radverkehr seien „nicht nur eine Wertschätzung, sondern auch eine Wertschöpfung“ (Zitat aus der Diskussionsrunde).

In Kooperation mit den benachbarten Ländern bzw. Verkehrsverbänden ist ein einheitliches übersichtliches Tarifsystem für den ÖPNV weiterzuentwickeln mit attraktiven Angeboten speziell für kombinierte Fahrten von Fahrrad und ÖPNV. Angeregt wird eine Mobilkarte mit der die kombinierte Nutzung von Bahn/Bus/Schiff und Fahrrad ohne den Kauf weiterer Fahrscheine möglich ist.

Ziel sollte es sein, dass die Kombination von Rad und ÖPNV zur Fahrt in bzw. von den Stadtzentren schneller ist als mit dem Pkw.

Handlungsfeld 5 - Verkehrssicherheit



Abb. 5-6: Gruppenarbeit – Moderation Stefan Luft

Beim Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“ wurde zunächst noch einmal hervorgehoben, dass es bereits diverse Aktivitäten gibt, die aber zum Teil nicht ausreichend kommuniziert bzw. bekannt sind. Generell besteht aber auch zu diesem Handlungsfeld ein Ressourcenproblem, so dass in den letzten Jahren einige Aktivitäten auch reduziert werden mussten.

Bei den Zielsetzungen bestand weitgehend Einigkeit über eine deutliche Reduzierung der Unfälle mit Radbeteiligung bis hin zur langfristigen „Vision Zero“. Verkehrssicherheit beginnt bereits bei der Infrastrukturplanung und sollte hier mehr Einfluss bzw. Gewicht erhalten (z.B. im Rahmen von Straßen-Audits). Es gibt schon heute diverse Möglichkeiten und Instrumente, um Unfallzahlen und Unfallfolgen zu minimieren, die aber konsequent genutzt werden müssen (rechtlich-organisatorisch, baulich, technisch), z.B. auch durch Helmpflicht und LKW-Abbiegeassistenten. Perspektivisch geht es darum, eine stärkere Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmenden und eine neue Mobilitätskultur zu entwickeln.

Bei den Maßnahmen und Aktivitäten stehen planerische und rechtliche Aspekte auf den Ebenen Gesamtverkehr und Radverkehr im Vordergrund. Die Bereitstellung ausreichender Flächen und eine weitergehende Verkehrsberuhigung insbesondere in den Städten sind hierbei zentrale Anliegen, die im Hinblick auf die Nutzung von Pedelecs und E-Scootern zusätzlich an Bedeutung gewinnen. Als räumliche

Schwerpunkte werden vor allem Knoten und Radführungswechsel benannt. Auch gute und gepflegte Beläge tragen zu mehr Verkehrssicherheit bei.

Die gezielte Auswertung von Unfallursachen und Unfallhergängen auf der einen Seite (landesweite Datenbank) und eine konsequente Überwachung und Ahndung der Verkehrsregeln auf der anderen Seite bilden eine wichtige Basis für mehr Verkehrssicherheit.

Es bestand Einigkeit, dass sich die Zielsetzungen bzw. eine hohe Verkehrssicherheit ohne intensive Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmenden nicht erreichen lassen. Dies beginnt bereits bei der Verkehrserziehung und Schulung in den Schulen, die zuletzt reduziert wurden. Ein zweiter Baustein umfasst eine intensive Kommunikation zum „richtigen“ Verkehrsverhalten und zu neuen Verkehrsregeln (z.B. Verhalten bei Schutzstreifen), wobei in diesem Zusammenhang auch zeitlich begrenzte Fahrerlaubnisse und Nachschulungen zu diskutieren sind. Für eine solche Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind aber auch entsprechende Ressourcen bereitzustellen.

Handlungsfeld 6 - Strukturen, Kommunikation, Kooperation

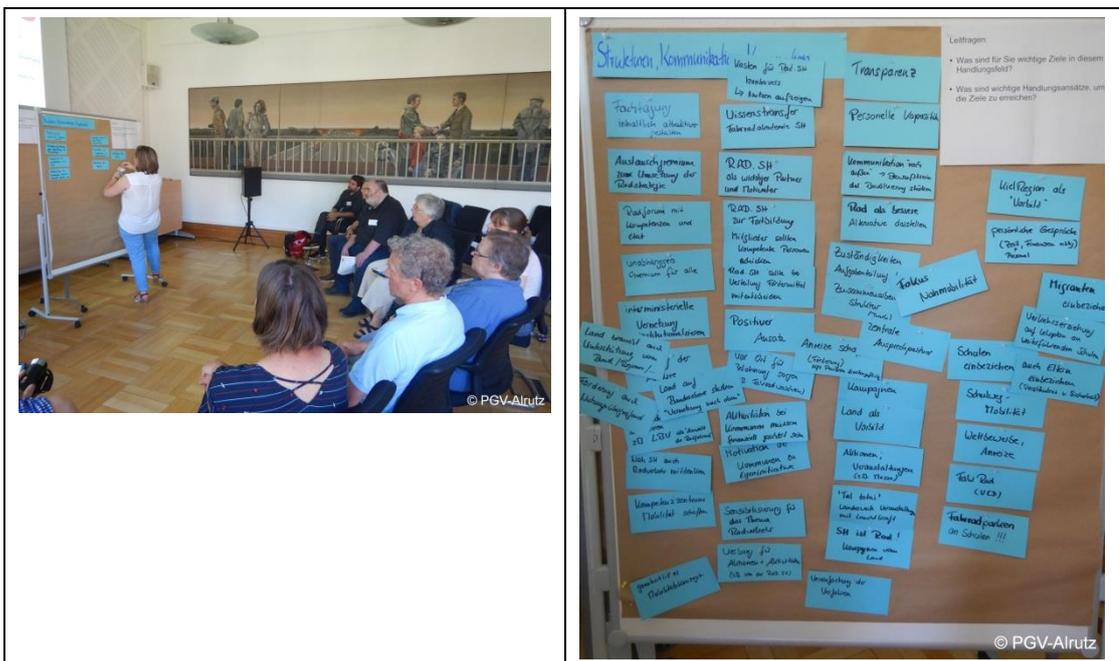


Abb. 5-7: Gruppenarbeit – Moderation Heike Prahlow

Im Handlungsfeld „Strukturen, Kommunikation, Kooperation“ wurden die wesentlichen Akteure und deren sinnvolle Vernetzung bzw. Zusammenarbeit diskutiert. Dabei war die RAD.SH als wichtiger Motivator zur Radverkehrsförderung im Land immer wieder genannt.

Generell spielen vor allem positive Ansätze wie Motivation sowie die bessere Ausstattung bezüglich Personal und Finanzen eine große Rolle. Die Vernetzung der Ak-

teure soll sowohl unter den Kommunen bzw. Fachrichtungen aber auch zwischen Bund, Land und Kommunen erfolgen. Gewünscht wird neben klaren Zuständigkeiten und festen Ansprechpersonen insgesamt ein festes Gremium für den Radverkehr im Land, das mit klaren Kompetenzen und einem festen Etat ausgestattet werden sollte.

Bezüglich der Zielgruppen, die auf kommunaler Ebene einbezogen werden sollten, sind vor allem die Schulen (Schülerinnen und Schüler, Eltern und Lehrkräfte) aber auch Migranten genannt. Dabei soll der Radverkehr jedoch nicht isoliert, sondern immer im Zusammenhang mit allen Verkehrsarten (Nahmobilität) betrachtet werden.

Neben der Kommunikation spielen auch Aspekte der Öffentlichkeitsarbeit eine große Rolle. Hier wurden einzelne Beispiele genannt, die auf Schleswig-Holstein übertragen werden könnten (z.B. Autofreier Tag). Auch bei der Öffentlichkeitsarbeit ist insbesondere auf den positiven Ansatz (u.a. Anreize, Belohnung, Kampagnen) zu achten.

Als übergeordnetes Ziel wurden vor allem die Vernetzung und der Austausch untereinander sowie eine klare Transparenz der Aktivitäten genannt. Eine klare Aufgabenverteilung unter den Akteuren mit festen Gremien bzw. einer Koordinierungsstelle mit eigenen Kompetenzen und eigenem Etat wird hierfür als eine wesentliche Grundvoraussetzung gesehen.

Insgesamt soll das Thema Radverkehr offensiv in Schleswig-Holstein beworben und gefördert werden. Hierfür sind klare Strukturen zu schaffen sowie Personal und Finanzen bereitzustellen.

Handlungsfeld 7 - Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung



Abb. 5-8: Gruppenarbeit – Moderation Heike Prahlow

Die Inhalte des Handlungsfeldes „Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung“ waren zunächst nicht allen Teilnehmenden klar. Hier wurde sehr kontrovers über die Struktur einer möglichen Datenbank zum Radverkehr diskutiert. Dabei waren vor allem Datenschutz, Verfügbarkeit von Daten und Nutzungsmöglichkeiten thematisiert. Vor allem die Aspekte Transparenz und Übersichtlichkeit wurden als wichtig betrachtet.

Die Tatsache, dass eine landesweite Datenbank sinnvoll erscheint, wird nicht in Frage gestellt. Allerdings sollte im Vorfeld genauestens überlegt werden, wer welche Daten benötigt und wie diese bereitgestellt werden könnten. Ebenfalls zu berücksichtigen ist das aktuelle Digitalisierungsprogramm des Landes.

Die Akteure, die die Datenbank füllen oder auch nutzen könnten, sind vielfältig. Es sind sich alle einig, dass die Zuständigkeiten und die Pflege der Daten gewährleistet sein müssen, damit kein „Datenmüll“ oder „Datenfriedhof“ entsteht.

Genannt wurden ebenfalls konkrete Anwendungswünsche wie Apps zur Routenwahl, Wegemanagement oder auch die Veröffentlichung von Best-Practice-Beispielen.

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.

5.3 Abstimmung und Konkretisierung des Entwurfs zum Maßnahmenplan

Die bisher im Verfahren genannten und diskutierten Ziele und Maßnahmen wurden zusammengestellt und bezüglich Plausibilität geprüft. Für einzelne Aspekte und um weitere Akteure, Einschätzungen und Informationen in den Prozess einzubeziehen, die bislang noch nicht hinreichend berücksichtigt waren, wurden vertiefende Expertengespräche (schriftlich und persönlich) geführt. Die Aussagen der Experten unterstützen und präzisieren im Wesentlichen die Ergebnisse der BYPAD-Gruppe.

Aus allen vorliegenden Informationen wurde der Entwurf zum Maßnahmenplan erstellt. Dabei wurden die einzelnen Maßnahmen innerhalb der Handlungsfelder thematisch zusammengefasst und kurz beschrieben. Jeder Maßnahme wurden Hauptakteur und mögliche weitere Akteure zugeordnet sowie ein grober Zeithorizont und Finanzbedarf aufgezeigt.

x Handlungsfeld				
x.x Übergeordnete Maßnahme bzw. Thema				
Beschreibung der Maßnahme	Nennung Hauptakteur	Mögliche Akteure	Zeithorizont	Finanzbedarf
			kurzfristig (bis 2022) mittelfristig (bis 2027) langfristig (nach 2027)	geringfügig (unter 100.000 €) gering (100.000 - 500.000 €) mittel (500.000 - 3 Mio. €) hoch (über 3 Mio. €)

Abb. 5-9: Aufbau Maßnahmenplan - Schematisch

Dieser Entwurf zum Maßnahmenplan wurde mit dem Ministerium abgestimmt und diente als Grundlage für die weitere Abstimmung und Priorisierung der Maßnahmen beim 3. Treffen der BYPAD Gruppe Ende Oktober 2019. Im Vorfeld war der Entwurf zum Maßnahmenplan verschickt worden.

Beim Treffen wurden die einzelnen Maßnahmen kurz vorgestellt und Anmerkungen von Seiten der Teilnehmenden aufgenommen. Anschließend priorisierten die Teilnehmenden die aus der Diskussion heraus geänderten Maßnahmen des Maßnahmenprogramms.

Bei der Fachtagung im Dezember 2019 wurden als Ergebnis die am höchsten priorisierten Maßnahmen der einzelnen Handlungsfelder vorgestellt:

Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption

- **Entwicklung einer Radverkehrsstrategie**
- **Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetzes (LRVN)**
Entwicklung von Standards und Einführung landesweit verbindlicher Strukturen zur Unterhaltung und Pflege des landesweiten Netzes
- **Zielgruppenorientierte Radverkehrsförderung**
 - Unterstützung von betrieblichen Mobilitätskonzepten, Aufstellung von Radschulwegplänen für alle weiterführenden Schulen, Auslobung von Wettbewerben, Einführung von Belohnungssystemen etc., um z.B. Einkaufsverkehr zur Radnutzung zu motivieren
 - Entwicklung von Konzepten oder (Jahres)Themenschwerpunkten, die auf bestimmte Zielgruppen wie SchülerInnen oder Berufspendelnde ausgerichtet sind.
- **Verankerung des Radverkehrs in der Landes-, Regional- und Kommunalplanung (auch in Bauleitplanung und Baurecht)**
Vorgaben und Hinweise geben, wie der Radverkehr bei der Stadt- und Regionalentwicklung besser berücksichtigt werden kann (Stadt der kurzen Wege)

- **Landesweites Fahrradforum**

Wiedereinrichtung eines landesweiten Fahrradforums zum regelmäßigen Austausch und zur Begleitung der Umsetzung des BYPAD bzw. der Radstrategie.

Handlungsfeld 2: Infrastruktur

- **Aktionen zum Ausbau der Radinfrastruktur**

Regelmäßiges Auflegen von Programmen zur Bereitstellung flankierender Infrastruktur mit quantifizierten Zielgrößen z.B. 1000 Fahrradbügel, 100 Radstationen, Unterhaltung regeln, usw.

- **Vereinbarung übergreifender Qualitätsstandards**

Entwicklung einer Leitlinie für die Planung bedarfsgerechter Infrastruktur sowie Bau und Unterhaltung von Radverkehrsanlagen, unter Ausschöpfung des rechtlichen Rahmens, mit einheitlichen Qualitätsstandards (auch für Radschnellverbindungen) sowie unter Einbeziehung des bestehenden Handbuchs für die Radverkehrswegweisung (HBR-SH).

- **Förderung einer Baulasträger-übergreifenden Zusammenarbeit**

Weiterentwicklung der interkommunalen Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen.

Handlungsfeld 3: Radtourismus

- **Entwicklung und Umsetzung touristischer Premiumradrouten**

- Systematische Bestandserfassung und Bewertung aller vorhandenen 13 Radfernwege im Land
- Festlegung von Qualitätsstandards für touristische Premiumradrouten / Radfernwege und Themenrouten
- Sukzessive Entwicklung von Premiumradrouten auf Basis des bestehenden Netzes unter Einbeziehung der EURO-Velorrouten mit besonderen Qualitätsstandards und zentraler Planung, Organisation und Vermarktung

- **Optimierung der landesweiten Radwegweisung**

Aktualisierung der Standards für die Radwegweisung (HBR-SH), z.B. zweisprachige Beschilderung

Handlungsfeld 4: Multimodalität und Verknüpfung der Verkehrsmittel

- **Förderung innovativer Ansätze zur Multimodalität**

Ausbau / Weiterentwicklung von Radstationen, Fahrradparkhäusern und Mobilitätsstationen

- **Ausbau B&R-Angebot mit Ausdehnung auf Bushaltestellen**

Fortsetzung der B&R-Offensive mit erhöhten Komfortstandards und sukzessi-

ver räumlicher Ausweitung auf Bushaltestellen, Perspektive: Basisausstattung aller ÖPNV-Haltestellen

- **Ertüchtigung der „letzten Meile“**
Förderung der Fuß- und Radverbindungen zwischen den ÖPNV-Knoten und den Siedlungslagen / Orts-kernen einschließlich Wegweisung ggf. auch als Bestandteil der Ortsentwicklung

Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit

- **Flächendeckende Überprüfung der Wegeinfrastruktur unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit**
 - Konsequente und regelmäßige Überprüfung
 - Sofortmaßnahmenprogramm zur Behebung unfallauffälliger Situationen und Bereiche
- **Ausweitung öffentlichkeitswirksamer Aktionen und Kampagnen zur Prävention und Rücksichtnahme** (alle Verkehrsarten berücksichtigen)
Verstärkung der Kontrollinstanzen
- **Förderung von Einzelaktionen**
Unterstützung bei der Entwicklung und Durchführung von Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, z.B. Abbiegeassistenten bei Lkw, Gefahren bei der Nutzung von Mobiltelefonen, Aktion Toter Winkel, Helm tragen. Land geht mit gutem Beispiel voran.

Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation und Kooperation

- **Übernahme einer Vorbildfunktion durch die Landesregierung**
Kompetenzstärkung Radverkehr beim LBV.SH
- **Bewerbung der Radnutzung**
Zielgruppenorientierte Informationen zum Radverkehrssystem und Motivation zur Radnutzung mit Durchführung landesweiter Kampagnen ggf. auch im Rahmen einer integrierten Mobilitätsstrategie
- **Durchführen öffentlichkeitswirksamer Aktivitäten zum Radverkehr**
Initiierung und Unterstützung von Aktionen / Veranstaltungen mit Bezug / Schnittstellen zum Radverkehr wie Mobilitätstag, Stadtradeln, Fachtagungen, Schulungen, Fort- und Weiterbildung
- **Stärkung und Weiterentwicklung der RAD.SH**
Erstellen eines Aufgaben- und Zuständigkeitsprofils für die RAD.SH

Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

- **Aufbau eines modernen Verwaltungssystems**

Aufbau eines Traffic-Data-Ware-House über die schleswig-holsteinischen Verkehrsinfrastrukturen zur umfassenden Digitalisierung der Straßenbauverwaltung.

Aufbau eines Landes-Radportals für Alltagsverkehr und Radtourismus

Zum Abschluss des BYPAD Prozesses wurde dem Verkehrsminister, stellvertretend für das Land Schleswig-Holstein das BYPAD-Zertifikat überreicht. Das Zertifikat bestätigt dem Land den aktiven Einsatz der relevanten Akteure für eine moderne und qualitativ hochwertige Radverkehrsförderung sowie den Impuls für eine zukünftige Radverkehrsförderung durch die Erstellung eines Maßnahmenplans gegeben zu haben.

6 Maßnahmenplan

Alle Ergebnisse des BYPAD-Prozesses sind im nachfolgenden Maßnahmenplan zusammengeführt. Den einzelnen Handlungsfeldern der tabellarischen Zusammenstellung wird jeweils eine kurze textliche Einführung vorangestellt.

6.1 Maßnahmenplan Strategien und Konzeption

Das Handlungsfeld Strategie und Konzeption stellt für die landesweite Radverkehrsförderung den übergeordneten Rahmen. Im gesamten BYPAD-Verfahren hat sich gezeigt, dass die Beteiligten aus allen Bereichen auf der einen Seite die strategisch-konzeptionellen Grundlagen als sehr wichtig ansehen, auf der anderen Seite aber auch einen erheblichen Nachholbedarf für Schleswig-Holstein erkannt haben. Die vorhandenen konzeptionellen Grundlagen wurden als veraltet oder aber unzureichend angesehen.

Dementsprechend wurde einer neuen „Landesstrategie Radverkehr“ höchste Bedeutung beigemessen. Diese kann auf Basis der aus dem BYPAD-Verfahren gewonnenen Erkenntnisse entwickelt werden und sollte entsprechend dem Wunsch der BYPAD-Gruppe auch unter ihrer Mitwirkung aufgestellt werden. Als wesentlich wurde im Prozess herausgearbeitet, dass es Vereinbarungen zu einheitlichen Standards und Umsetzungen geben soll, wobei die kleineren und ländlicheren Kommunen andere Vorgaben und andere Unterstützung benötigen als größere Kommunen. Hierfür sind auch personelle und finanzielle Strukturen und Ressourcen zu bedenken.

Damit die Maßnahmen und Ziele, die in der Strategie festgehalten – und nach Möglichkeit auch politisch beschlossen – werden, auch entsprechende Verankerung in allen den Radverkehr betreffenden Ebenen und Bereichen finden, sollte das Thema eine bessere Berücksichtigung als bisher in den Landes-, Regional- und Kommunalplanungen erhalten. Die rechtlichen Vorgaben - sofern Landesrecht betroffen ist - sollten soweit möglich angepasst werden bzw. bei Bundesrecht sollten entsprechende Gesetzesinitiativen durch das Land Schleswig-Holstein eingebracht werden.

Einig waren sich die Beteiligten darin, dass der mit dem BYPAD begonnene intensive Austausch und die damit verbundene Vernetzung der Akteure - über die RAD.SH hinaus - fortgesetzt werden soll. Hierfür kann z.B. das „Landesweite Fahrradforum“ wieder etabliert werden, wenn auch ggf. in modifizierter Form.

Als wesentliche Grundlage für den Ausbau der Weeginfrastruktur ist eine Aktualisierung der LRVN angesehen worden. Hierbei sind nicht nur die neuen Anforderungen an die Netz- und Wegestruktur zu berücksichtigen, wie sie sich aus der Weiterentwicklung der Entwicklungsstrukturen heraus ergeben, sondern auch die Anforderungen an den schnelleren und vielseitigeren Radverkehr, der sich aus der Entwicklung der E-Mobilität heraus ergibt. Darüber hinaus sahen die Beteiligten es als wichtig an, dass Ausbaustandards und auch verlässliche Regelungen für die Unterhal-

tung gefunden werden. Hier haben andere Bundesländer wie Nordrhein-Westfalen oder Baden-Württemberg bereits Erfahrungen sammeln können, auf denen Schleswig-Holstein aufbauen kann.

Für das Erreichen des angestrebten Modal-Split ist es aus Sicht der BYPAD-Gruppe sinnvoll, die übergeordnete Radverkehrsförderung zielgruppenorientiert aufzubauen. Hierfür wurde z.B. diskutiert, die Schülerinnen und Schüler in Form von Kampagnen und Maßnahmen gezielt anzusprechen oder aber die betriebliche Mobilitätsbildung als Schwerpunktthema für einen bestimmten Zeitraum zu vereinbaren. Damit sollen Ressourcen möglichst zielgerichtet und effektiv eingesetzt werden können. In anderen Bundesländern haben sich entsprechende landesweite Kampagnen und Jahresthemenschwerpunkte bereits bewährt. In Schleswig-Holstein wird aktuell mit dem Verkehrssicherheitsjahr 2020 ein erster Grundstein gelegt.

Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit-horizont	Finanz-bedarf geringfügig unter 100.000
1.1 „Landesstrategie Radverkehr“				
<p>Entsprechend dem Koalitionsauftrag Erstellung einer Radstrategie, die die Ideen und Ansätze des BYPAD-Verfahrens aufgreift und weiterentwickelt. Sie stellt eine zentrale Grundlage für eine längerfristige Verankerung der Radverkehrsförderung im Land dar, indem feste Strukturen für die integrierte Radverkehrsförderung geschaffen werden</p> <p>Vereinbarung von Zielsetzungen in der Radstrategie wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modal Split <ul style="list-style-type: none"> ○ im Jahr 2022 mindestens wieder auf den Wert von 2008 (15 %) steigern und wieder die Spitzenposition unter den Flächenländern einnehmen.¹² ○ 2025 Anteil von 22 % und 2030 Anteil von 30 % anstreben 	Land	<ul style="list-style-type: none"> - Nachgeordnete Landesbehörden - RAD.SH - Verbände 	kurzfristig	geringfügig

12 Hinweis: Der Radanteil in Schleswig-Holstein lag 2017 bei ca. 13 % (gemäß MiD)

Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000
<ul style="list-style-type: none"> Die Modal Split Entwicklung durch verbindliche Teilnahme an der kommenden bundesweiten MID¹³ überprüfen, ggf. Zwischenerhebungen nach gleichem methodischen Vorgehen auf Landesebene vorsehen. Entwicklung mindestens einer Radregion, die sich unter den TOP 10 der Radregionen der Radreiseanalyse des ADFC findet (innerhalb von 5-10 Jahren), s.a. 3.2 Entwicklung von mindestens zwei Radfernwegen zu Premiumradwegen, s.a. 3.1 Entwicklung und finanzielle Absicherung der RAD.SH zu einer zentralen Beratungs- und impulsgebenden Stelle für die Kommunen Die Vision Zero ist als Ziel der Landesstrategie Radverkehr zu prüfen. Die Bereitstellung von (ausreichenden) personellen und finanziellen Ressourcen soll im Rahmen der Landesstrategie Radverkehr konkretisiert werden. 			kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €

13

Mobilität in Deutschland (MiD) des BMVI

Die bundesweite Haushaltsbefragung zum alltäglichen Verkehrsverhalten wurde 2002, 2008 und aktuell im Jahr 2017 durchgeführt. Dabei werden zentrale Kenngrößen zur Mobilität und dem Verkehrsaufkommen für das Bundesgebiet erhoben. Einzelne Bundesländer, Verkehrsverbände, überregionale Verbände, Großräume, Teilregionen oder Kommunen haben darüber hinaus auch regionale Vertiefungsstichproben in Auftrag gegeben um für die eigene Region bzw. das Land konkretere Zahlen zu erhalten.

Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000
			kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
1.2 Verankerung des Radverkehrs in der Landes-, Regional- und Kommunalplanung (auch in der Bauleitplanung und im Baurecht)				
Verankerung des Radverkehrs generell im LEP und konkret in den regionalen Entwicklungsplänen (z.B. mit Radschnellverbindungen (RSV) als regionale Entwicklungsachsen)	- Land - Kreise - kreisfreie Städte		kurzfristig	geringfügig
Radverkehr in der Stadt- und Regionalentwicklung besser berücksichtigen. Vorgaben und Hinweise geben, wie der Radverkehr bei der Stadt- und Regionalentwicklung besser berücksichtigt werden kann (Stadt der kurzen Wege)	Land	- Kreise - Städte und Gemeinden	kurzfristig	geringfügig
Flächendeckende Erstellung von Radverkehrs- oder Mobilitätskonzepten (ggf. nach einheitlichen Vorgaben des Landes und mit personeller und finanzieller Unterstützung kleinerer Kommunen)	Land	- Kreise - Städte und Gemeinden - Ämter - RAD.SH	Kurz- mittel- fristig	gering
1.3 Rechtsrahmen und Regelwerke				
Unterstützung radverkehrsfreundlicher Anpassungen der StVO und der Planungs-Richtlinien u.a. in den Verkehrsministerkonferenzen	Land	- Bund - andere Bundesländer - FGSV	Dauerauf- gabe	geringfügig
Verbindliche Einführung der ERA auf Landesebene	Land		kurzfristig	geringfügig
Verbindliche Einführung der Hinweise zum Fahrradparken (FGSV) Reformierung der GarVO und Anpassung Stellplatzlerlass mit überarbeiteter Richtzahltabelle	Land		kurzfristig	geringfügig

Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000
			kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
1.4 Weiterentwicklung des Landesweiten Radverkehrsnetz (LRVN)				
Fortschreibung und Umsetzung des heutigen LRVN mit Durchsetzung auf Kreisebene und als Grundlage für kommunale Radverkehrsnetze (intensive Beteiligung)	Land	Kreise RAD.SH	kurzfristig	gering
Entwicklung von Standards und Einführung landesweit verbindlicher Strukturen zur Unterhaltung und Pflege des landesweiten Netzes	Land	- LBV.SH - Kreise - Städte und Gemeinden - RAD. SH	kurzfristig	geringfügig
1.5 Vernetzung stärken				
Radverkehr als Teil der Nahmobilität stärken und im Nahverkehrsplan dauerhaft verankern ¹⁴ Klimaschutz generell integrieren und mitdenken	Land	- NAH.SH - Kreise - Städte und Gemeinden - Verbände - RAD.SH	kurz- bis mittelfristig	geringfügig

14 Hinweis:
Der Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP) sieht eine Detaillierung bis auf Radwege im Nahverkehr bislang nicht vor, sondern konzentriert sich auf den SPNV und überregionale Busverkehre. Das Fahrrad wird im LNVP nur im Rahmen von Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltedpunkten berücksichtigt. Eine stärkere Berücksichtigung überregionaler Strecken mit dem Rad, im Besonderen mit Möglichkeiten zur Nutzung von E-Bikes, wäre wünschenswert. Auch analoger Radverkehr auf überregionalen Strecken gilt es zu fördern.

Die Fahrradmitnahme in Zug und Bus (SPNV u. ÖPNV) könnte deutlich gefördert werden; dies ist bislang nicht im LNVP explizit thematisiert.

In regionalen Nahverkehrsplänen, RNVP, kann es anders sein; hier sind die Kreise zuständig.

Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit-horizont kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	Finanz-bedarf geringfügig unter 100.000 gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
Verbesserte Zusammenarbeit von Straßenbaulastträgern und Verkehrsbehörden mit dem Ziel, landesweit einheitlichen Umgang mit Rechts- und Regelrahmen zu ermöglichen (z.B. durch verbindliche Schulungsmaßnahmen zu Fragen der Radverkehrsplanung und -führung)	- Verkehrsbehörden - LBV.SH - Kreise	- Städte und Gemeinden - RAD.SH	kurzfristig	mittel
Etablierung eines festen Ansprechpartners für Radverkehr bei allen vier Dienststellen des LBV.SH und bei den Kreisen.	- Verkehrsbehörden - LBV.SH - Kreise	Städte und Gemeinden	kurzfristig	mittel
1.6 Zielgruppenorientierte Radverkehrsförderung				
Entwicklung von Konzepten oder (Jahres)Themenschwerpunkten, die auf bestimmte Zielgruppen wie Schülerinnen und Schüler oder Berufspendelnde ausgerichtet sind.	Land	- Kreise - Städte und Gemeinden - Berufsverbände - Schulen - Krankenkassen - Einzelhandel	kurz- bis mittelfristig	mittel
Unterstützung von betrieblichen Mobilitätskonzepten, verpflichtend für alle Landeseinrichtungen, Aufstellung von Radschulwegplänen für alle weiterführenden Schulen, Auslobung von Wettbewerben, Einführung von Belohnungssystemen etc., um z.B. Einkaufsverkehr zur Radnutzung zu motivieren	Land	- Kreise - Städte und Gemeinden - Berufsverbände - Schulen - Krankenkassen - Einzelhandel	kurz- bis mittelfristig	mittel

Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000
			kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
1.7 Wirkungskontrolle – Effektivitätsprüfung – Evaluierung				
Erarbeitung eines Verfahrens zur Prüfung von Handlungsempfehlungen hinsichtlich der Effektivität der vorgesehenen Maßnahmen (Bedarfs-, Kosten- u. Nutzenanalyse)	Land	Verbände	kurzfristig	geringfügig
Erarbeitung von Bausteinen, Zwischenzielen, Meilensteinen zur Evaluierung der Radstrategie und Durchführung dieser Evaluierung	Land	Verbände	kurzfristig	geringfügig
1.8 Interministerieller Arbeitskreis (IMAK)				
Etablierung eines Interministeriellen Arbeitskreises zur dauerhaften institutionalisierten Abstimmung und Koordinierung. Er dient u.a. als Begleitinstrument für die Umsetzung der zukünftigen Radstrategie bzw. der Maßnahmen aus dem BYPAD-Verfahren.	Land	- MELUND - MILI - MWVATT - MBWK	kurzfristig	geringfügig
1.9 Landesweites Fahrradforum				
Wiedereinrichtung eines landesweiten Fahrradforums zum regelmäßigen Austausch und zur Begleitung der Umsetzung des BYPAD sowie die Entwicklung und Umsetzung der Radstrategie begleitet	Land	- Nachgeordnete Landesbehörden - Kommunen - RAD.SH - Verbände	kurzfristig	geringfügig
Weitere Diskussionsthemen				
Landesweite Regelungen, die bei Entscheidungen – z.B. bei konkurrierenden Flächenansprüchen – das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel behandeln				
Radkultur in Schleswig-Holstein schaffen (für Alltag und Urlaub)				
Individuelle Handlungsspielräume für Kommunen schaffen				

Tab. 6-1: Maßnahmenplan Handlungsfeld 1: Strategie und Konzeption

6.2 Maßnahmenplan Infrastruktur

Die Infrastruktur bildet die Basis des Radverkehrssystems und beeinflusst wesentlich die Radnutzung bzw. die Häufigkeit der Radnutzung. Im Rahmen des BYPAD-Prozesses wurde deutlich, dass bei diesem Handlungsfeld verbreitet signifikante Handlungsbedarfe bestehen, die sich von Instandhaltungs- und Sanierungsbedarfen vorhandener Radverkehrsanlagen, über wichtige erforderliche Netzschlüsse bis hin zur baulasträgerübergreifenden Zusammenarbeit spannen. Insbesondere die kleineren Städte und Gemeinden verfügen häufig nicht über ausreichende Kompetenz und Ressourcen für eine systematische Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur.

Deutlich im Vordergrund der Maßnahmen steht das Auflegen und kontinuierliche Weiterentwickeln von Programmen mit klar definierten Zielgrößen nach dem Vorbild anderer Bundesländer und im Sinne von Innovationsanschüben für den Alltagsradverkehr. Programmbeispiele, die grundsätzlich den gesamten Bereich der Radverkehrsinfrastruktur umfassen, wären z.B. „100 Fahrradstraßen“, „100 Überquerungshilfen an Hauptverkehrsstraßen“ oder „100 Radstationen“. Dies unterstreicht auch den Wunsch nach einer zügigen und öffentlichkeitswirksamen Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur.

Ebenfalls von großer Bedeutung ist aus Sicht der BYPAD-Gruppe die Entwicklung einheitlicher Qualitäts- und Planungsstandards, die unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsrichtlinien und unter Ausschöpfung des rechtlichen Rahmens erfolgt.

Einen dritten Maßnahmen-Schwerpunkt bildet die Förderung des kommunalen Engagements durch das Erstellen eines finanziellen Förderprogramms zur Aufwertung und zum Ausbau bestehender Radwege in einem zukünftigen landesweiten Radverkehrsnetz sowie durch mehr Kommunen übergreifende Planung und interkommunales Wegemanagement.

Eine differenzierte Aufwertung des Fahrradparkens und der Aufbau eines Qualitätsmanagements stehen zunächst noch im Hintergrund, dürften aber nach (Teil-) Umsetzung der vorrangigen Maßnahmen nach vorne rücken.

Handlungsfeld 2: Infrastruktur				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit-horizont kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000 gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
2.1 Vereinbarung übergreifender Qualitätsstandards (ggf. auch zu 1.3)				
Entwicklung einer Leitlinie für die Planung bedarfsgerechter Infrastruktur sowie Bau und Unterhaltung von Radverkehrsanlagen, unter Ausschöpfung des rechtlichen Rahmens, mit einheitlichen Qualitätsstandards (auch für Radschnellverbindungen) sowie unter Einbeziehung des bestehenden Handbuchs für die Radverkehrswegweisung (HBR-SH) z.B. nach dem Vorbild von Hessen	- Land - Städte - Kreise	- LBV.SH, - RAD.SH - Verbände	kurzfristig	geringfügig
2.2 Förderung einer Baulastträger-übergreifenden Zusammenarbeit				
Weiterentwicklung der interkommunalen Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen.	- LBV.SH, - RAD.SH - Kreise	- Städte und Gemeinden - Kreise	kurzfristig	hoch
Entwicklung von interkommunalen Wegemanagements (Mängelmanagement, Unterhaltung) vgl. auch 2.4	- LBV.SH, - Kreise	- Städte und Gemeinden - Kreise	mittelfristig	gering
Unterstützung von Kommunen bei der Planung von Radverkehrsanlagen in eigener Baulastträgerschaft	- LBV.SH, - Kreise	RAD.SH	mittelfristig	geringfügig
2.3 Aufbau eines integrierten Qualitätsmanagements				
Aufbau eines übergreifenden Qualitätsmanagement mit standardisierter Bestandserfassung, Bestandsbewertung, Unterhaltung und Instandhaltung für ein übergeordnetes landesweites Radverkehrsnetz (Landes- und Kreisebene) in Verbindung mit einem entsprechenden Datenmanagement => siehe auch Handlungsfeld 7	- Land, - LBV.SH - Städte und Gemeinden - Kreise		kurz-bis mittelfristig	gering

Handlungsfeld 2: Infrastruktur				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit-horizont kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000 gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
2.4 Erstellen eines finanziellen Förderprogramms für den Radverkehr (auch Sanierung)				
Standardisierung der Bedarfsermittlung und Bewertung von Radverkehrsanlagen im Land SH	- Städte und Gemeinden - Kreise		kurzfristig	geringfügig
Erstellen eines finanziellen Förderprogramms unter Ausnutzung sämtlicher Fördermöglichkeiten (u.a. über das GVFG-SH) zur Aufwertung bestehender Radwege und Schließung von Lücken in einem landesweiten Radverkehrsnetz (einschließlich Sanierung)	- Städte und Gemeinden - RAD.SH	- Städte, - Kreise	mittelfristig	hoch
Erweiterung der Fördermöglichkeiten für Sanierung von Radverkehrsanlagen an Kreis- und Gemeindestraßen ¹⁵ z.B. auch Radschnellwege	Land	- Kreise - Städte und Gemeinden	mittelfristig	hoch
2.5 Aufwertung des Fahrradparkens				
Unterstützung der Landesregierung bei der Verbesserung des Fahrradparkens am Wohnort und an Verkehrszielen durch finanzielle Förderung von Modellprojekten und Übernahme einer Vorbildfunktion durch hochwertige Abstellanlagen bei den Institutionen im Verantwortungsbereich des Landes	Land	Verbände	kurzfristig	geringfügig
Erstellen eines Leitfadens für potenzielle Akteure (z.B. Wohnungsgesellschaften, Einzelhandel, größere Arbeitgeber etc.) zu Anforderungen, vorbildlichen Lösungen und Fördermöglichkeiten zum Fahrradparken.	RAD.SH	Verbände	kurzfristig	geringfügig

15 Hinweis: Über das GVFG-SH ist bereits insbesondere die Förderung von Radwegen an verkehrswichtigen kommunalen Straßen möglich, sofern diese in kommunaler Baulastträgerschaft stehen und der Bedarf für den Radweg nachgewiesen werden kann. Gefördert werden können auch innerörtliche Radwege im Zuge von Hauptverbindungen des Fahrradverkehrs mit überwiegender Bedeutung für den Alltags- und Schulradverkehr (z.B. Velorouten), die nicht im Zusammenhang mit verkehrswichtigen Straßen stehen. Diese müssen in einem Flächennutzungsplan oder einem zur Beurteilung gleichwertigen Plan ausgewiesen sein.
Da über das GVFG-SH aber auch noch andere Fördertatbestände bedient werden, ist es ggf. notwendig eine Priorisierung der beantragten Radwegmaßnahmen vorzunehmen.

Handlungsfeld 2: Infrastruktur				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit-horizont kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000 gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
2.6 Aktionen zum Ausbau der Radinfrastruktur				
Erfassung von Beständen und Ermittlung von Bedarfen für ergänzende Infrastruktur	- Land - Kreise	Kommunen	kurzfristig	geringfügig
Regelmäßiges Auflegen von Programmen zur Bereitstellung flankierender Infrastruktur mit quantifizierten Zielgrößen z.B. 1000 Fahrradbügel, 100 Radstationen, 100 Einbahnstraßen oder 100 Fahrradstraßen	- Land - Kreise	- RAD.SH - Kommunen	kurz- bis mittelfristig	mittel

Tab. 6-2: Maßnahmenplan Handlungsfeld 2: Infrastruktur

6.3 Maßnahmenplan Radtourismus

Der Radtourismus ist für Schleswig-Holstein ein Wirtschaftsfaktor mit Ausbaupotenzial und - insbesondere aufgrund der Topografie - auch prädestiniert für das Land und seine Tourismusdestinationen. Insgesamt bestehen für den Radtourismus nahezu ideale Rahmenbedingungen. Zu beachten gilt es, dass Schleswig-Holstein beim Radtourismus im Wettbewerb mit anderen Regionen im In- und Ausland steht und vorrangig Menschen beworben werden, die nicht im Land ansässig sind. Daher kommt dem Aspekt des „Marketingeffektes“ und der Außendarstellung eine besondere Bedeutung zu.

Im Radtourismus gab und gibt es bereits viele positive Ansätze, die allerdings meist nicht über die Grenzen einzelner Tourismusregionen und LTOs hinaus koordiniert sind und bisher noch wenig Systematik insbesondere in Bezug auf eine landesweite Außendarstellung aufweisen. Auch das Engagement für die Radfernwege und touristischen Themenrouten ist sehr unterschiedlich, positive Beispiele wie der von der Mönchsweg e.V. betreute Mönchsweg oder die von der Touristischen Arbeitsgemeinschaft Nord-Ostsee-Kanal e.V. betreute NOK-Route sind noch nicht ausreichend verbreitet bzw. gelten nicht für alle touristische Routen. Im Hinblick auf die Urlaubs- und Tagesgäste bzw. die potenziellen Zielgruppen fehlt es noch - auch für die Radfernwege - an durchgehenden Qualitäten, Komplettangeboten und Transparenz.

Der Aufbau eines hochwertigen und integrierten Angebotes steht daher deutlich im Vordergrund der Maßnahmen, beginnend mit einer Bestandsaufnahme der Radfernwege, über die Festlegung von Qualitätsstandards für touristische Routen, bis hin zur sukzessiven Entwicklung und Vermarktung von Premiumradrouten und -regionen. Zu diesem Paket gehören auch die Erfassung, Aktualisierung und Pflege der (touristischen) Radwegweisung und eine entsprechende Marketing- / Kampagnenarbeit.

Handlungsfeld 3: Radtourismus				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit-horizont	Finanzbedarf geringfügig unter 100.000 gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
3.1 Entwicklung und Umsetzung touristischer Premiumradrouten				
Festlegung von Qualitätsstandards für touristische Premiumradrouten / Radfernwege und Themenrouten	- Land - Tourismusregionen / LTOs - Kreise	TVSH Verbände	kurzfristig	geringfügig
Systematische Bestandserfassung und Bewertung aller vorhandenen 13 Radfernwege im Land.	- Land	- Kreise - LTOs	kurzfristig	gering
Sukzessive Entwicklung von Premiumradrouten auf Basis des bestehenden Netzes unter Einbeziehung der EURO-Velorouten mit besonderen Qualitätsstandards und zentraler Planung, Organisation und Vermarktung.	- Bund - Land - TASH	- Bund - LTOs - Tourismusregionen - Kreise	mittel- bis langfristig	hoch
Einrichten von Koordinierungsstellen jeweils für die Premiumradrouten und Radfernwege (z.B. nach dem Vorbild Weserradweg) und Unterstützung der Organisationsentwicklung durch Modellvorhaben	- Land - LTOs	- Bund - Tourismusregionen - TVSH - Kreise	mittelfristig	geringfügig

Handlungsfeld 3: Radtourismus				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit-horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000 gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
3.2 Qualitätssiegel für attraktive Radtourismusregionen				
Entwicklung ausgezeichneter Radtourismusregionen („Sterne-Regionen“), Qualitätskriterien entwickeln und Festlegung des Auswahl- und ggf. Bewerbungsverfahrens	- Land, - Tourismusregionen - LTOs	- TVSH - Verbände	kurzfristig	geringfügig
Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens mit dem Anreiz einer finanziellen Förderung	- Land	- LTOs, - Tourismusregionen - Aktiv-Regionen	mittelfristig	gering
3.3 Optimierung der landesweiten Radwegweisung				
Aktualisierung der Standards für die Radwegweisung (HBR-SH), z.B. zweisprachige Beschilderung	Land	- Kreise - Städte	kurzfristig	geringfügig
Systematische Erfassung und Bewertung der Bestandsbeschilderung	Kreise, Städte		kurzfristig	geringfügig
Kontinuierliche und regelmäßige Aktualisierung der regionalen Beschilderung mit Schließung von Lücken unter Berücksichtigung des Alltagsradverkehrs, Anpassung an Veränderungen im Radnetz und Abstellen von Instandhaltungsbedarfen	-Land - Kreise	- Baulastträger - LTOs	kurzfristig	gering
3.4 Radtourismus als fester Baustein von Tourismusstrategien				
Einwicklung eines Leitfadens zur Förderung des Radtourismus in SH	Land	- Kreise - LTOs - RAD.SH - TVSH	kurz- bis mittelfristig	geringfügig

Handlungsfeld 3: Radtourismus				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit-horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000 gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
Feste Einbindung der Bausteine nachhaltige Mobilität und Radtourismus in die Landestourismusstrategie und regionale Tourismuskonzepte	- Land - LTOs - Tourismusregionen		kurzfristig	geringfügig
3.5 Weiterentwicklung von Serviceleistungen für Radtouristen				
Entwicklung ergänzender Service- und Dienstleistungen wie Steigerung der Zahl fahrradfreundlicher Betriebe, Gepäcktransport, Buchung von Mobilitätsangeboten usw.	- LTOs - Tourismusregionen	- Kommunen - Aktiv-Regionen	kurzfristig	gering
3.6 Einrichten einer zentralen Koordinierungsstelle für den Radtourismus				
Erstellen eines Aufgaben- und Zuständigkeitsprofils	- Land	- TVSH - LTOs	kurzfristig	gering
Einrichten einer Personalstelle zur Koordination der landesweiten Radtourismusedwicklung ggf. auch im Zusammenhang mit Pkt. 3.1 und 1.4	- Land - Tourismusregionen - LTOs	- TVSH - RAD:SH	mittelfristig	gering / jährliches Budget
3.7 Übergreifendes Marketing für das Fahrradland „Der echte Norden“ (ggf. zu Handlungsfeld 6)				
Entwicklung einer landesweiten Marketingstrategie für den Radtourismus => im Zusammenhang mit der Qualitätsentwicklung siehe Pkt. 3.1, 3.2 und 3.3.	- Land - TASH	- LTOs - Tourismusregionen - TVSH	mittelfristig	geringfügig
Durchführung landes- und bundesweiter Aktionen und Kampagnen zum Radtourismus Schleswig-Holstein	- TA.SH - Tourismusregionen	LTOs		geringfügig / jährliches Budget

Tab. 6-3: Maßnahmenplan Handlungsfeld 3:Radtourismus

6.4 Maßnahmenplan Multimodalität und Verknüpfung der Verkehrsmittel

Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel und die Förderung der Multimodalität (bedarfsorientierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel) gehört zu den Kernbausteinen moderner Mobilitätskonzepte und ist ein wesentliches Element für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität. Gerade die Stadtregionen, wie beispielsweise Kiel (basierend auf dem Masterplan Mobilität KielRegion) und Flensburg (basieren auf dem Masterplan Mobilität 2030), verfolgen bereits dahingehende Ansätze und bauen mit CarSharing, Fahrradverleih und Mobilitätsstationen entsprechende Angebote auf. So können unter anderem das neue Fahrradverleihsystem Kieler Sprotte, der Flensburger Klimapakt oder die Bike + Ride-Offensive unter Regie der NASH.SH schon jetzt zu den Best-Practice-Beispielen gezählt werden.

Der Verknüpfung zwischen Radverkehr und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) kommt schon seit vielen Jahren eine große Bedeutung zu. Die Nachfragezuwächse und hohe Belegungszahlen vieler Bike + Ride-Anlagen sind hierfür ein klares Indiz. Daher werden im Handlungsfeld Multimodalität dem Ausbau des Fahrradparkens mit den Komponenten Mobilitätsstationen und Radstationen / Fahrradparkhäuser sowie der Fortsetzung der Bike + Ride-Offensive mit Erweiterung auf das Busnetz, die höchsten Prioritäten eingeräumt. Hier sind auch kurzfristig Aktivitäten und Erfolge möglich. In der Perspektive wird eine Basisausstattung an Fahrradabstellmöglichkeiten an jeder ÖPNV-Haltestelle angestrebt.

In unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bike + Ride-Ausbau steht eine gute Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen, da diese wesentlich die Bike + Ride-Akzeptanz beeinflusst. Die Ertüchtigung der Verbindung zwischen ÖPNV-Knoten und den Siedlungsbereichen bzw. wichtigen Zielen wie Ausbildungsstätten und Arbeitsplatzschwerpunkten ist daher eine wichtige Aufgabe, die vorrangig bei den kommunalen Gebietskörperschaften (Kreise, Ämter, Städte, Gemeinden) liegt.

Auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV wurde intensiv im BYPAD-Verfahren diskutiert. Sie scheitert aber derzeit häufig an den stark ausgelasteten Kapazitäten der Züge und Busse, die vielfach bereits zu Engpässen oder eingeschränkten Beförderungsqualitäten im Personentransport führen. Vor diesem Hintergrund wird ein Ausbau der Fahrradmitnahme zwar angestrebt, erfordert aber langfristige Weichenstellungen in der Planung des Verkehrsangebotes, der Fahrzeugkapazitäten und bei der Fahrzeuggestaltung (Fahrrad-Transportplätze).

Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit-horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000 gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
4.1 Ausbau B&R-Angebot mit Ausdehnung auf Bushaltestellen				
Erfassung von B&R-Bestandsanlagen im SPNV und Busnetz (liegt für den HVV-Bereich bereits vor)	NAH.SH	Kommunen	kurzfristig	geringfügig
Fortsetzung der B&R-Offensive mit erhöhten Komfortstandards und sukzessiver räumlicher Ausweitung auf Bushaltestellen, Perspektive: Basisausstattung aller ÖPNV-Haltestellen	- NAH.SH - HVV - Kreise	- Metropolregion HH - Aktiv-Regionen - Baulastträger - ÖV-Anbieter	kurzfristig	gering / jährliches Budget
4.2 Aufbau eines landesweiten Radverleihsystems				
Auswertung von Erfahrungen und Aktivitäten bei Verleihsystemen in SH	- Städte - KielRegion - Radverleiher		kurzfristig	gering
Entwicklung und Installation eines landesweiten Radverleihsystems für den Alltagsverkehr und Radtourismus (einfach und flächendeckend nutzbar)	-Land - Kreise - Städte	- Tourismusregionen / LTOs - NAH.SH - Radverleiher	mittelfristig	mittel
Prüfung von Betreiber-, Kooperations- und Finanzierungsmodellen	- Tourismusregionen - Kreise - NAH.SH	Radverleiher	kurzfristig	gering
4.3 Verkauf/Leasing/Verleih von Kompakträdern zur ÖPNV-Mitnahme				
Anreize schaffen für die Nutzung von Kompakträdern zur kostenlosen ÖPNV-Mitnahme z.B. als Service für ÖPNV-Abonnenten und als Dienstfahrradleasing	- NSH - ÖV-Anbieter	- Fahrrad(groß)-handel	kurzfristig	gering / jährliches Budget

Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit-horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000 gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
4.4 Weiterentwicklung des ÖPNV-Tarifs zur Fahrradmitnahme				
Vereinheitlichung des Tarifs für die Fahrradmitnahme und Einbindung in integrierte Angebote z.B. Ostseecard, Nordsee-Card	- NSH - NAH.SH - HVV	- LTOs - ÖV-Betreiber	langfristig	mittel
4.5 Ertüchtigung der „letzten Meile“				
Förderung der Fuß- und Radverbindungen zwischen den ÖPNV-Knoten und den Siedlungslagen / Ortskernen einschließlich Wegweisung ggf. auch als Bestandteil der Ortsentwicklung	- Kreise - Städte - Gemeinden	- LTOs - Aktiv-Regionen - Land (MILI)	mittel- bis langfristig	hoch
4.6 Grundangebot an Radservice- und Mobilitätsstationen				
Aufbau von modularen Radservice- und Mobilitätsstationen im landesweiten Corporate Design an ausgewählten Knoten des ÖPNV und des übergeordneten Radverkehrsnetzes	- NAH.SH - Kreise - Städte	- MRH - KielRegion - Mobilitätsdienstleister	mittelfristig	mittel
Einrichtung von Radstationen, Fahrradparkhäuser, Mobilitätsstationen	NAH.SH - Kreise - Städte		kurz- bis mittelfristig	mittel
4.7 Förderung innovativer Ansätze zur Multimodalität				
Unterstützung innovativer Ansätze zur Multimodalität und finanzielle Förderung von Modellprojekten und Wettbewerben (nach Möglichkeit einheitliche und einfach nutzbare Systeme)	- Land	- RAD.SH	kurzfristig	gering

Tab. 6-4: Maßnahmenplan Handlungsfeld 4: Multimodalität, Verknüpfung aller Verkehrsarten

6.5 Maßnahmenplan Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Schleswig-Holstein erfolgt aktuell überwiegend durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen im jeweils eigenen Zuständigkeitsbereich sowie über diverse Projekte zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung unterschiedlicher Zielgruppen. Derzeit ist die Überarbeitung des Verkehrssicherheitskonzeptes geplant, sowie Aktionen zum Thema im Rahmen des Verkehrssicherheitsjahres 2020.

Die von der BYPAD-Gruppe als besonders wichtig erachteten Maßnahmen sollen die derzeitige Verkehrssicherheitsarbeit weiter ausbauen. Dabei könnte vor allem das in 2020 geplante Verkehrssicherheitsjahr genutzt werden, um eine verbesserte Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu erzielen.

Um den Umfang der nötigen Maßnahmen bezüglich der Infrastrukturmaßnahmen abschätzen zu können, ist zunächst die flächendeckende und systematische Überprüfung der vorhandenen Wegeinfrastruktur erforderlich. Dabei sollte durch ein Sofortmaßnahmenprogramm die Möglichkeit bestehen, unfallauffällige Situationen und Bereiche direkt und sofort beheben zu können. Eine baulasträgerübergreifende Abstimmung ist hierbei unerlässlich.

Für eine zügige Verbesserung der Sicherheit im Verkehr und einer zielgruppenspezifischen Kompetenzförderung sollten die bisherigen Aktivitäten der Landesverkehrswacht zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung weiter ausgebaut werden. Ein mögliches Schwerpunktthema stellt hier die Sicherheit für Schülerinnen und Schüler dar. Neben der bisherigen Verkehrserziehung in den Grundschulen wären auch Aktivitäten in weiterführenden Schulen, sowie flächendeckende Radschulwegpläne ein erster Ansatz.

Darüber hinaus tragen weitere Aktivitäten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu einem besseren Verständnis und Miteinander unter den Verkehrsteilnehmenden bei. Hier könnte die Landesverkehrswacht auch von der RAD.SH unterstützt werden. Zahlreiche Beispiele anderer Bundesländer, wie die Aktion „Licht“ in Nordrhein-Westfalen, die Postkatzenaktion „Parke nicht auf unseren Wegen“ in Niedersachsen oder die Nikolaus-Aktion der AGFK Baden-Württemberg, könnten hier als Vorlage oder „Inspiration“ dienen. In den letzten Jahren haben sich in zahlreichen Städten auch Aktivitäten zur Reduzierung von Elterntaxis bewährt (z. B. Hol- und Bringzonen im Schulumfeld).

Die Unterstützung des Landes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit könnte schwerpunktmäßig auf der konzeptionellen Ebene liegen. Durch einen landesweiten Verkehrssicherheitsbericht sollten Daten und Analyse zum Unfallgeschehen bereitgestellt werden. Darüber hinaus sollten klare Zielvorgaben (z. B. Deutliche Senkung der Unfallzahlen – bis hin zur „Vision Zero“) enthalten sein. Auch ist die Information bezüglich der sinnvollen Nutzung von Analysedaten ein wichtiger Aspekt, der als Appell an die Kommunen weitergegeben werden sollte.

Die Verkehrssicherheitsarbeit wird überwiegend durch zahlreiche Akteure im Land umgesetzt. Diese gilt es zu motivieren, zu informieren und zu unterstützen indem z.B. ein übergeordneter koordinierender Rahmen geschaffen wird. Den Aktivitäten im Land sollte dabei überwiegend der Grundsatz der Information und „Belohnung“, weniger der der „Bestrafung“ zugrunde liegen.

Im Rahmen der zu erarbeitenden Landesstrategie Radverkehr sollten die möglichen und für das Land sinnvollen Aktivitäten klar definiert und die landesweiten Zielvorgaben festgelegt werden. Hierfür sind grundlegend die finanziellen und personellen Kapazitäten bei den unterschiedlichen Akteuren bereit zu stellen.

Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000 gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
5.1 Erarbeitung eines landesweiten Verkehrssicherheitskonzeptes				
Schaffen einer landesweiten konzeptionellen Grundlage zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr	Land	-Verbände LVW	mittelfristig	
Bereitstellen zusätzlicher finanzieller und personeller Kapazitäten	Land		mittel- bis langfristig	gering / jährliches Budget
5.2 Flächendeckende Überprüfung der Wegeinfrastruktur unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit				
Konsequente und regelmäßige Überprüfung	- Land - LBV.SH - Städte - Kreise		kurzfristig dauerhaft	gering / jährliches Budget
Baulastträgerübergreifende Abstimmung	- Bund, - Land, - Kreise, - Städte	Baulastträger	dauerhaft	gering / jährliches Budget

Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000
			kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
Sofortmaßnahmenprogramm zur Behebung unfallauffälliger Situationen und Bereiche	- Bund, - Land, - Kreise, - Städte	Baulastträger	kurzfristig	mittel
5.3 Ausweitung öffentlichkeitswirksamer Aktionen und Kampagnen zur Prävention und Rücksichtnahme (alle Verkehrsarten berücksichtigen)				
Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit über Presse und weitere Kommunikationsmedien (regelmäßig, wiederkehrend)	Land	- LVW - RAD.SH - Verbände	dauerhaft	
Zielgruppenspezifische Kompetenzförderung zum Verkehrsverhalten	- Kreise, - Städte	- Polizei - Schulen - Verbände, - LVW	kurzfristig, dauerhaft	gering / jährliches Budget
Verstärkung der Kontrollinstanzen	Land	- Ordnungsamt - Polizei	kurzfristig, dauerhaft	gering / jährliches Budget
Maßnahmen zur Reduzierung von Elterntaxis	- Städte - Kreise	- Schulträger - Schulen	kurzfristig	gering
Sensibilisierung von Kindereinrichtungen und Schulen, einschließlich Bewegungsförderung	- Land - Kreise - Städte	- Träger der Einrichtungen - RAD.SH - Verbände - LVW - Fachberater Verkehrserziehung	kurzfristig, dauerhaft	gering / jährliches Budget
Ausweitung der Verkehrserziehung an allen Schulen	- LVW - Landespolizei - Schulen	- Schulträger, - Kultusministerium - LVW	kurzfristig	gering

Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000
			kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
Schulungsprogramme für ausgewählte Zielgruppen (Prävention)	- Land	- RAD.SH - LVW - Verbände	kurzfristig, dauerhaft	gering / jährliches Budget
5.4 Landesprogramm Radschulwegpläne				
Erstellen von Radschulwegplänen für alle weiterführenden Schulen	- Kultusministerium - Schulträger - Schulen	- Polizei - Städte - Kreise	mittelfristig	mittel
5.5 Landesweiter Verkehrssicherheitsbericht				
Landesweite vertiefende Analyse Unfalldaten (inkl. Unfallursachen) zum Radverkehr und Ableiten von generellen Konflikten und Zielgruppen (regelmäßig)	- Landespolizei	Land	kurzfristig, dauerhaft	gering / jährliches Budget
Vereinbarung von Zielsetzungen wie: • Deutliche Senkung Unfallzahlen mit Radbeteiligung (50 % bis 2030) • Vision Zero	- Polizei- direktionen			
Appell an die Kommunen, Unfallanalysen durchzuführen, Information/Anleitung zu Art, Umfang und Nutzen systematischer Unfallanalysen	- Land	- Kreise - RAD.SH	kurzfristig, dauerhaft	gering
5.6 Förderung von Einzelaktionen				
Unterstützung bei der Entwicklung und Durchführung von Aktionen und Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, z.B. Abbiegeassistenten bei Lkw, Gefahren bei der Nutzung von Mobiltelefonen, Aktion Toter Winkel, Helm tragen. Land geht mit gutem Beispiel voran.	- Land	- LVW - Kreise - Städte und Gemeinden - RAD.SH - Schulen - Verbände	kurzfristig, dauerhaft	gering / jährliches Budget

Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000
			kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
Schulungsprogramme hinsichtlich der sicheren Beherrschung von Fahrrädern (u.a. auch Pedelec, Lastenräder) und richtigen Einschätzung von Situationen im Verkehrsgeschehen	- Land	- RAD.SH - Verbände - Kreise - Städte und Gemeinden - LVW	kurzfristig, dauerhaft	gering / jährliches Budget
Sensibilisierung von Fahrschulen und Berufskraftfahrenden	- Land	- Verbände - Fahrschulen	dauerhaft	gering / jährliches Budget
Weitere Diskussionsthemen				
Durchgängig Tempo 30 innerorts ggf. auch zu Handlungsfeld 1.1				

Tab. 6-5: Maßnahmenplan Handlungsfeld 5: Verkehrssicherheit

6.6 Maßnahmenplan Strukturen, Kommunikation und Kooperation

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. Die Vernetzung, Motivation und Ausstattung der Akteure auf den verschiedenen Ebenen ist dabei ein zentrales Element einer wirksamen landesweiten Radverkehrsförderung.

Große Erwartungen werden von den Teilnehmenden des BYPAD-Verfahrens in die RAD.SH gesetzt, deren Gründung und Einflusspotenzial auf die landesweite Verbesserung des Radverkehrs sehr positiv gesehen werden. Hier sind mit Unterstützung der Geschäftsführung bereits Aktivitäten in Vorbereitung, das Profil zu schärfen, die Kompetenzen und Leistungsangebote zu erweitern sowie weitere Mitgliedsgemeinden zu gewinnen. Dementsprechend sind die Stärkung und Weiterentwicklung der RAD.SH wichtige Maßnahmen, aber erfordern in der Priorität im Vergleich zu den anderen Maßnahmen keinen signifikanten „externen Anstoß“ mehr.

Wesentlichen Einfluss auf die Ertüchtigung und Unterhaltung der landesweiten Radverkehrsanlagen hat das Land als Baulastträger für die Landesstraßen. Diese Aufgabe wird vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV.SH) wahrgenommen. Fast 3.700 km bzw. rund 37 % des landesweiten Straßennetzes entfallen auf diese Zuständigkeit. Dementsprechend ist das LBV.SH auch für viele Hauptverkehrsstraßen in den Kommunen zuständig und beeinflusst somit auch kommunale Radverkehrsqualitäten. Eine Kompetenzstärkung des LBV.SH in der Radverkehrsplanung wird von der BYPAD-Gruppe als höchste Priorität eingestuft. Mit einer Kompetenzstärkung wäre auch eine Voraussetzung gegeben, die Kommunen bei der Radverkehrsplanung bei Bedarf durch das LBV.SH zu unterstützen.

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 präsenter zu machen, als auch um eine offensive Vermarktung der künftigen Qualitäten im landesweiten Radverkehrssystem. Dahingehende Aktivitäten finden derzeit von Kommune zu Kommune in sehr unterschiedlicher Ausprägung statt und beziehen sich überwiegend auf die administrativen Grenzen der Kreise und Städte. Es gibt nur wenige grenzübergreifende oder landesweite Aktivitäten und nur wenige Gebietskörperschaften, die ein weitgehend professionelles Radverkehrs- oder Mobilitätsmarketing betreiben. Von der BYPAD-Gruppe werden diesen beiden Maßnahmen ebenfalls hohe Prioritäten zugeordnet. Für viele Aktivitäten gibt es bereits gute Beispiele und kurzfristige Umsetzungsmöglichkeiten wie Stadtradeln, Mobilitäts- / Klimaschutztage oder Informationsstände bei öffentlichen Veranstaltungen.

Für den gesamten Maßnahmenbereich Radverkehrsmarketing wird der RAD.SH eine tragende Rolle zugeschrieben.

Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit-horizont	Finanz-bedarf
			kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	geringfügig unter 100.000 gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
6.1 Stärkung und Weiterentwicklung der RAD.SH				
Erstellen eines Aufgaben- und Zuständigkeitsprofils für die RAD.SH	- Land - RAD.SH		kurzfristig	geringfügig
Erweiterung der Kompetenzen und Ressourcen der RAD.SH zur Übernahme weiterer Aufgaben	- Land - RAD.SH		kurz- bis mittelfristig	gering

Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit- horizont	Finanz-bedarf geringfügig unter 100.000 gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
6.2 Durchführen öffentlichkeitswirksamer Aktivitäten zum Radverkehr				
Initiierung und Unterstützung von Aktionen / Veranstaltungen mit Bezug / Schnittstellen zum Radverkehr wie Mobilitätstag, Stadtradeln, Fachtagungen, Schulungen, Fort- und Weiterbildung usw.	- Land - Kreise - RAD.SH	- Kommunen - Difu	kurzfristig	geringfügig
6.3 Bewerbung der Radnutzung				
Zielgruppenorientierte Informationen zum Radverkehrssystem und Motivation zur Radnutzung mit Durchführung landesweiter Kampagnen ggf. auch im Rahmen einer integrierten Mobilitätsstrategie	- Land - Kreise - RAD.SH	- Kommunen - Verbände	kurz- bis mittelfristig	gering
6.4 Verankerung der Radverkehrsförderung in der Landesverwaltung				
Verbesserung der Kommunikationsstruktur zwischen der Landesverwaltung und mit dem LBV.SH und Benennung eines/r Koordinators/in	- Land - LBV.SH		kurzfristig	geringfügig
6.5 Übernahme einer Vorbildfunktion durch die Landesregierung				
Förderung / Anreize für die Radnutzung bei den Beschäftigten ggf. im Rahmen eines Mobilitätsmanagements, z.B. mit Einführung eines Dienstfahrradleasings	- Land	- Landeseinrichtungen - nachgeordnete Landesbehörden	kurzfristig	gering
Kompetenzstärkung Radverkehr im LBV.SH	- LBV.SH - Land		kurzfristig, dauerhaft	gering

Tab. 6-6: Maßnahmenplan Handlungsfeld 6: Strukturen, Kommunikation, Kooperation

6.7 Maßnahmenplan Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

Zum Radverkehr in Schleswig-Holstein liegen den unterschiedlichen Akteuren diverse Daten, Materialien und Informationen vor. Bezüglich des Vorhandenseins, der Nutzung, Auswertung oder Pflege der Daten besteht ein sehr heterogener Kenntnisstand. Eine systematische Erfassung, Nutzung und Pflege radrelevanter Daten findet insgesamt nicht statt, wird aber vielfach für sinnvoll erachtet und zukünftig gewünscht.

Im Rahmen des BYPAD Prozesses wurde über mögliche Inhalte und Nutzungen diskutiert. Die Ideen hierzu waren sehr vielfältig: von der Bereitstellung wichtiger aktueller Fachinformationen über die Veröffentlichung erhobener Mobilitätsdaten bis hin zu Mängelmeldesystemen für die Bevölkerung waren zahlreiche Aspekte genannt worden.

Im Vorfeld zu klären sind vor allem die Aspekte der rechtlichen Rahmenbedingungen, der Nutzungsmöglichkeiten bzw. -rechte, der Pflege und Zuständigkeiten. Die BYPAD-Gruppe war sich darin einig, dass kein Datenmüll produziert werden darf, dass aber die offene Nutzung der Daten unter Umständen auch ganz neue Auswertaspekte bisher nicht eingebundener Akteure bedeuten könnte. Diese Möglichkeit sollte zumindest nicht von vornherein unterbunden werden. Für eine zielgerichtete Nutzung und Pflege der Daten wäre die Einrichtung unterschiedlicher Zugangsbereiche und Nutzungsrechte sinnvoll.

Beim Aufbau eines landesweiten digitalen Datenmanagementsystems 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. Dabei sollte sowohl der Alltags- und Freizeitradverkehr als auch der Radtourismus thematisiert werden. Zu prüfen wäre darüber hinaus auch die Möglichkeit des Austausches mit dem Bund bzw. weiterer Bundesländer.

Im Rahmen der zu erarbeitenden Landesstrategie Radverkehr könnten die Vorstellungen bezüglich Nutzungsmöglichkeiten und Zuständigkeiten weiter diskutiert und die landesweiten Ziele festgelegt werden. Hierfür wäre zu prüfen, inwieweit der Radverkehr im Digitalisierungsprogramm berücksichtigt und thematisiert wird bzw. zukünftig werden könnte. Darüber hinaus sind auch hierfür grundlegend die finanziellen und personellen Kapazitäten insbesondere auf Landesebene bereit zu stellen.

Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000
			kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
7.1 Aufbau eines modernen Verwaltungssystems				
Aufbau eines transparenten (open data) Traffic-Data-Ware-House über die schleswig-holsteinischen Verkehrsinfrastrukturen zur umfassenden Digitalisierung der Straßenbauverwaltung. Ziel: <ul style="list-style-type: none"> • einheitliche Datenbanklösung mit zentraler Informationsplattform für die verschiedenen Akteure • klare Zuständigkeiten bei Datenerfassung, Pflege, Auswertung und Nutzung der Daten • Vermeidung von „Datenmüll“ 	- Land	- Baulastträger - ÖV-Anbieter - ggf. Koordinierungsstelle	bereits in Planung	mittel
Mögliche Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> • Allgemeine Fachinformationen • Übersicht radrelevanter Akteure und deren Angebote • Radwegkataster zum landesweiten Radverkehrsnetz (Alltag- und Tourismus) • Übersicht Fahrradparken (Standorte, Angebote) • Übersicht Begleitinfrastruktur • Wegweiskataster • Mängelmanagement • Radroutenplaner • Schulwegpläne 	- Land	- RAD.SH - Kreise - Städte - Baulastträger - Koordinierungsstelle - Verbände - ÖV-Anbieter	kurzfristig	gering

Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung				
Beschreibung	Hauptakteure	Mögliche Akteure	Zeit- horizont	Finanz- bedarf geringfügig unter 100.000
			kurzfristig bis 2022 mittelfristig bis 2027 langfristig nach 2027	gering 100.000 - 500.000 € mittel 500.000 - 3. Mio. € hoch: über 3 Mio. €
Aufbau eines Landes-Radportals für Alltagsverkehr und Radtourismus als Schnittstelle zu Bund und anderen Bundesländern <ul style="list-style-type: none"> • Interaktiver Bereich (z.B. für Scherbentelefon¹⁶, Meldemanagement, Anregungen) • Anwender-Apps (z.B. „Heatmap“) • Echtzeitdaten ÖPNV • Best practice Beispiele • Informationen zu Aktionen und Kampagnen (z.B. Verkehrssicherheit) • Fachinformationen (Radwegweisung, Leitfäden, Fördermöglichkeiten etc.) 	- Land	- Kreise - Städte - RAD.SH - TASH - LTOs - Tourismusregionen	kurzfristig	gering / jährliches Budget
Bereitstellen der technischen Infrastruktur	- Land		kurzfristig	gering
Weitere Diskussionsthemen				
Bike Benefit Programm (Belohnung für Datenerhebung)				
Übersicht zu Förderprogrammen – inkl. Online-Tool für Anträge				
Erste Schritte – Vorab zu klären – grundsätzliche Fragen				
Klärung rechtlicher Rahmenbedingungen				
Übersicht vorhandener Datenbestände				
Auswahl und Definition nötiger Indikatoren				
Welche Daten sind erforderlich und für wen von Interesse				
Turnus der Datenerfassung - Aktualität				

Tab. 6-7: Maßnahmenplan Handlungsfeld 7: Landesweites Datenmanagement und Digitalisierung

16 Zentrale Servicehotline zum Melden von Verunreinigungen und Schäden an Radrouten. Die Meldungen werden zentral erfasst und zeitnah beseitigt.

7 Fazit und weiteres Vorgehen

Mit dem BYPAD-Verfahren wurde der Grundstein für eine weiterreichende und zukunftsorientierte Radverkehrsförderung im Land Schleswig-Holstein gelegt. Durch das große Interesse und Engagement aller am Prozess Beteiligten konnten bereits wichtigen Grundlagen für die Vernetzung geschaffen werden, die als Voraussetzung für eine erfolgreiche landesweite Weiterentwicklung des Radverkehrs angesehen werden.

Darüber hinaus wurden durch das BYPAD-Verfahren auch aktuelle positive Entwicklungen aufgezeigt, die nicht allen Teilnehmenden gleichermaßen bekannt waren, aber schon jetzt Einfluss auf das jeweilige Handeln haben können.

Im Verlauf des Verfahrens wurden aber auch Defizite und Handlungserfordernisse erkannt. Die Verständigung auf die weitergehenden Schritte und Vereinbarungen zu ihrer Beseitigung ist eine wichtige Basis für die zukünftige Förderung des Radverkehrs auf Landes- und kommunaler Ebene. Gezeigt hat sich zudem, dass die landesweite Radverkehrsförderung nicht alleine mit dem Ausbau der Infrastruktur gleichzusetzen ist. Viele Defizite und auch der starke Wunsch, diese aktiv zu beseitigen, bezogen sich auf die Schaffung eines landesweiten fahrradfreundlichen Klimas. In diesem Zusammenhang sind z.B. zielgerichtete Kampagnen zu etablieren. Darüber hinaus war es den Beteiligten wichtig, dass mehr Transparenz und ein einheitlicher Umgang mit dem geschaffenen Rahmen die landesweite Radverkehrsförderung begleiten.

Mit dem BYPAD-Verfahren ist eine Aufbruchsstimmung initiiert worden. Viele Akteure sind bereit mitzuwirken, damit sich die Situation für den Radverkehr spürbar verbessert, der Radverkehr zunimmt und gleichzeitig sicherer wird. Mit der angestrebten „Landesstrategie Radverkehr“ kann nun ein verlässlicher Rahmen für die landesweite Radverkehrsförderung geschaffen werden. Durch einen politischen Beschluss dieser Strategie sowie die längerfristige Absicherung der Förderkulisse und die Berücksichtigung der erforderlichen personellen Ressourcen ist es möglich, den Kommunen, der RAD.SH, den Tourismusverbänden, der Landesverkehrswacht und allen anderen an der radverkehrlichen Entwicklung im Lande Beteiligten einen verlässlichen und zukunftsweisenden Handlungsrahmen zu schaffen. Mit einer Fortsetzung der positiven Ansätze aus dem BYPAD-Verfahren und der Umsetzung der aufgezeigten Handlungserfordernisse kann die Situation des Radverkehrs in Schleswig-Holstein nachhaltig und dauerhaft gestärkt werden.

A Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen
B&R	Bike&Ride
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BYPAD	Bicycle Policy Audit
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GarVO/GaV	Garagenverordnung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HBR-SH	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
HH	Hansestadt Hamburg
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
I:SY	IkeShops.de: „Markplatz für E-Bikes& Fahrräder
IMAG	Interministerieller Arbeitskreis
INTERREG	europäische territoriale Zusammenarbeit (Teil der Struktur- und Investitionspolitik der Europäischen Union)
LBO	Landesbauordnung
LBV.SH	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
LEP	Landesentwicklungsplan
LPLR	Landesprogramm Ländlicher Raum
LPW	Landesprogramm Wirtschaft
LRVN	Landesweites Radverkehrsnetz
LTO	Lokale Tourismusorganisation
MBWK	Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes-Holstein
MELUND	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein
MiD	Mobilität in Deutschland
MILI	Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWBK	Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur des Landes Schleswig-Holstein
MWVATT	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein
NAH.SH	Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH
NOK	Nord-Ostsee-Kanal
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr

QM	Qualitätsmanagement
RAD.SH	Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SH	Schleswig Holstein
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TA.SH	Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein
TV.SH	Tourismusverband Schleswig-Holstein
VCD	Verkehrsclub Deutschland