

Ministerium für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr
des Landes Schleswig-Holstein



Programm

Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein



Herausgeber:
Ministerium für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr des
Landes Schleswig-Holstein
Postfach
24100 Kiel

Foto:
Dieter Schneider, Kiel

Herstellung:
Pirwitz Druck & Design, Kiel

Oktober 1998

ISSN 0935-4719

Diese Broschüre
wurde aus
Recyclingpapier
hergestellt.

Diese Druckschrift wird im
Rahmen der Öffentlich-
keitsarbeit der schleswig-
holsteinischen Landesregierung
herausgegeben.

Sie darf weder von Parteien
noch von Personen, die Wahl-
werbung oder Wahlhilfe
betreiben, im Wahlkampf
zum Zwecke der Wahlwer-
bung verwendet werden.
Auch ohne zeitlichen Bezug
zu einer bevorstehenden
Wahl darf die Druckschrift
nicht in einer Weise verwen-
det werden, die als Parteinahme
der Landesregierung zugunsten
einzelner Gruppen verstanden
werden könnte.

Den Parteien ist es gestattet,
die Druckschrift zur Unterrich-
tung ihrer eigenen Mitglieder
zu verwenden.

Die Landesregierung im Internet:
<http://www.schleswig-holstein.de/landsh>

Inhalt

Radverkehrspolitik in Schleswig-Holstein	3
<i>Ausgangslage.....</i>	<i>3</i>
<i>Grundzüge des Programmes Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein.....</i>	<i>4</i>
<i>Potentiale und Vorteile der Fahrradnutzung.....</i>	<i>7</i>
Radverkehr als System	10
Handlungsfelder.....:	12
<i>Stärkung des innerörtlichen Alltagsradverkehrs.....</i>	<i>12</i>
<i>Fahrrad und öffentlicher Verkehr.....</i>	<i>18</i>
<i>Fahrrad, Freizeit, Naherholung und Tourismus</i>	<i>19</i>
<i>Radwege an Bundes- und Landesstraßen.....</i>	<i>21</i>
<i>Fahrrad und Verkehrssicherheit.....</i>	<i>23</i>
<i>Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung.....</i>	<i>25</i>
Finanzierung und Zuwendungen.....	27
<i>Kommunale Radverkehrsanlagen.....</i>	<i>27</i>
<i>Bike+Ride-Anlagen und Öffentliche Verkehrsmittel.....</i>	<i>28</i>
<i>Touristische Rad- und Wanderwege.....</i>	<i>28</i>
<i>Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen.....</i>	<i>29</i>
<i>Verkehrssicherheitsarbeit und Verkehrsmittelwahlbeeinflussung</i>	<i>29</i>
<i>Sonstige Finanzierungsmöglichkeiten... ..</i>	<i>30</i>
Resumee und Ausblick.....	31
Anhang	33
Karte: Radwege an Bundes- und Landesstraßen.....	37

Radverkehrspolitik in Schleswig-Holstein

Ausgangslage

In den 60er und 70er Jahren weitete sich der Autoverkehr in der Bundesrepublik Deutschland erheblich aus. Der Pkw wurde zum Inbegriff und Maßstab individueller Mobilität. Der Radverkehr wurde zurückgedrängt.

Für die wirtschaftliche Entwicklung, Beschäftigung und individuelle Entfaltungsmöglichkeit ist der Pkw-Verkehr eine unverzichtbare Voraussetzung. Andererseits wird die wachsende Automobilität auf Kosten von Natur und Umwelt erkaufte. Energieverbrauch, Abgasbelastung, Ozonbildung, Treibhauseffekt, Lärm, Flächenverbrauch und Zerschneidung von Landschaften und Städten sind der **Preis für das Kulturgut Auto - Mobilität**.

Seit den 80er Jahren hat das Fahrrad für die Alltagsmobilität und die Freizeitgestaltung wieder an Bedeutung gewonnen. Der Fahrradbestand hat sich in Deutschland von 1980 bis 1995 auf etwa 74 Millionen Stück verdoppelt. 1993 verfügten 75% aller Privathaushalte über mindestens ein Fahrrad. Für Schleswig-Holstein stellt die Verbraucherstatistik mit rund 85% der Haushalte einen der höchsten Ausstattungsgrade fest.

Der Verkehrsanteil des Radverkehrs an der Gesamtzahl der Wege der über sechs Jahre alten deutschen Wohnbevölkerung in den alten Bundesländern betrug 1991 rund 12%, in den Niederlanden vergleichsweise rund 27%. in Großbritannien etwa 2%. Regional hat der Radverkehr in Deutschland mit zwischen 2 und über 30% stark unterschiedliche Verkehrsanteile. In den größeren Städten Schleswig-Holsteins liegen die Anteile zwischen 8 und 16%, in Neumünster über 25%. In den Kreisen hat der Radverkehr Anteile zwischen 7 und 14%.

In **Schleswig-Holstein** liegen auf mehreren Handlungsfeldern der Radverkehrspolitik eine vergleichsweise **gute Ausgangsbasis und umfangreiche Erfahrungen** vor. So nimmt das Land im Vergleich zu allen anderen Bundesländern bei der Dichte des Radwegenetzes an klassifizierten Straßen bereits heute eine Spitzenstellung ein.

Von den jährlich etwa 70.000 in Deutschland verunglückenden Radfahrerinnen und Radfahrern entfallen etwa 5% auf Schleswig-Holstein. Die Zahl der getöteten und schwerverletzten Radfahrerinnen und Radfahrer in Schleswig-Holstein sank von 1990 - 1996 um 32% von 911 auf 616 und damit erheblich stärker als im Durchschnitt der alten Bundesländer. Dazu haben auch die zahlreichen Aktionen im Rahmen der Aktion „MINUS 50%“ beigetragen.

Schleswig-Holstein ist traditionell ein **Fahrrad-Urlaubsland** und mit einem Marktanteil von 10,8% vor Niedersachsen (9,6%) das beliebteste Ziel für Touristinnen und Touristen, die während des Urlaubs ihr Rad benutzen. 39% der Urlauberinnen und Urlauber nennen als

Urlaubsaktivität Radfahren. Im Bundesdurchschnitt liegt der Anteil bei 24%. Der Fahrradtourismus ist dadurch auch zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor geworden. Von den jährlich fast 5,3 Mrd. DM tourismusbedingten Umsatzen in Schleswig-Holstein entfällt nach vorsichtigen Schätzungen etwa ein Drittel auf radfahrende Urlauberinnen und Urlauber. Auch von den etwa 3,3 Mrd. DM Umsatz durch Tagesausflüge, die 1996 zu einem touristischen Gesamtumsatz von etwa 8,6 Mrd. DM beitrugen, kommt ein erheblicher Anteil aus dem Freizeitradwandern.

Bei der Stärkung des ***Umweltverbundes von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln*** hat sich die Landesregierung bereits in der Vergangenheit stark engagiert. Die Förderung der Einrichtung von Bike+Ride-Plätzen zeigt im ganzen Land Erfolge. Große hochwertige Anlagen, zum Teil Fahrradparkhäuser, gibt es u.a. in Elmshorn (870 Plätze), Norderstedt (336 Plätze) und Itzehoe. Mehrere Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein und die Deutsche Bahn AG unterstützen den Umweltverbund durch ein breites Angebot an Mitnahmemöglichkeiten in Verkehrsmitteln, u.a. auch mit speziellen Fahrradbussen.

Aufgrund der weiterhin steigenden Pkw-Dichte, wegen des drohenden Verkehrsfarktes in den städtischen Ballungsräumen und unterstützt durch das wachsende Bewusstsein für die schwerwiegenden ökologischen Folgen des Pkw-Verkehrs soll der Radverkehr jedoch eine noch erheblich höhere Verkehrsbedeutung erhalten.

Grundzüge des Programmes Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiges Anliegen und ein vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik des Landes Schleswig-Holstein. Das Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ dient dabei den Zielen,

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

Das Programm greift bewährte Ansätze auf und entwickelt bisherige Aktivitäten weiter. Auf wichtigen Handlungsfeldern setzt es neue Schwerpunkte.

Dabei gilt es, die ***unterschiedlichen Anforderungen von ländlichen und städtischen Regionen*** zu berücksichtigen. Liegen im ländlichen Raum die Schwerpunkte eher in der Schaffung eines verkehrssicheren Grundangebotes und der Förderung des Fahrradtourismus, so steht in der Stadt die bessere Ausnutzung der Umsteigepotentiale vom Auto auf das Rad im Vordergrund.

Durch einen breiten Ansatz, der weit über die bauliche Infrastruktur (Radverkehrsanlagen) hinausgeht, wird ***Radverkehr als ein System*** verstanden, das die Nutzung des Fahrrades erleichtert und potentiellen Radfahrerinnen und Radfahrern attraktive Anreize zum Umsteigen bietet.

Wegen der schwierigen Haushaltslage der öffentlichen Hand und der geringen finanziellen Handlungsspielräume legt das Programm großen Wert auf einen effektiven Mitteleinsatz im Bereich der Radverkehrsförderung. Es fördert z.B. eine stärkere Einbeziehung von wirksamen Low-Cost-Maßnahmen. Für die parlamentarische Beratung und für die politische Diskussion der Prioritäten der Radverkehrsförderung stellt die Landesregierung die geplanten Mittel für Radverkehrsanlagen an den Landesstraßen sowie zur Bezuschussung kommunaler Radverkehrsmaßnahmen jährlich in den Haushaltsplänen und Förderprogrammen zusammen. Auf Basis dieser Grundsätze definiert das Programm sechs Handlungsfelder, in denen das Land Aktivitäten im eigenen Aufgabenbereich greift oder die Aktivitäten anderer Handlungsträger unterstützt.

1. Stärkung des Alltagsradverkehrs in den Kommunen

Eine Stärkung des Alltagsradverkehrs ist zur Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen besonders bedeutend, weil die alltäglichen Fahrten mit dem Kraftfahrzeug überwiegend in die Städte führen oder rein innerörtliche Fahrten sind. Ein hoher Anteil dieser, Autofahrten ist kürzer als 3 bis 4 km, liegt also in einem für das Fahrrad günstigen Entfernungsbereich. Gerade in den Städten und den dichter bebauten Räumen im Umland liegen daher die größten Chancen, Kfz-Fahrten auf den Radverkehr zu verlagern und damit möglichst viele Bürgerinnen und Bürger von Lärm und Schadstoffen zu entlasten. Dies kann auch dazu beitragen, ein attraktives Wohnumfeld zu schaffen und die Tendenz vieler Bewohnerinnen und Bewohner, aus den Städten wegzuziehen, abzuschwächen.

Die Bausteine dieses Handlungsfeldes erstrecken sich auf

eine Anpassung der **Zuwendungsbestimmungen** zur Förderung eines breiten, an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) und der StVO-Novelle von 1997 orientierten Infrastrukturangebotes zum Fahren und Abstellen von Rädern,

- die Initiierung von breiteren Aktivitäten zur Nutzung des **Fahrrades im Berufsverkehr** sowie
- die Bereitstellung von **Serviceangeboten**.

2. Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr

Besonders auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung ist der **Umweltverbund** von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln die Alternative zum Auto, wenn der Weg mit dem Fahrrad zu weit ist oder die nächstgelegene Haltestelle zu weit entfernt liegt, um zu Fuß zu gehen. Daher ist die Stärkung des Umweltverbundes ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel der Landesregierung. Dieses Handlungsfeld ergänzt die „Stärkung des Alltagsradverkehrs in den Kommunen“, hat aber auch Auswirkungen auf den ländlichen Raum und die Förderung des Fahrradtourismus.

Das Programm greift die bisherigen Aktivitäten auf und intensiviert sie. Verbessert werden sollen die Angebote zum **Fahrradparken** an Bahnhöfen und Haltestellen sowie zur **Fahrradmitnahme** in den öffentlichen Verkehrsmitteln.

3. Förderung des Fahrradtourismus

Als umweltbewusste, naturnahe und gesundheitsfördernde Fortbewegung ist der Fahrradtourismus die beste Werbung für das Urlaubsland Schleswig-Holstein und für die von der Landesregierung verfolgte Strategie des „**sanften Tourismus**“. Einen entsprechenden Stellenwert räumt die Landesregierung dem Fahrradtourismus in der „Tourismuskonzeption für Schleswig-Holstein“ ein. Um die Belastung der Urlaubsregionen durch den Individualverkehr zu vermindern, ist die Förderung des Fahrradtourismus eine wichtige Querschnittsaufgabe.

Das Programm legt neben der weiteren Verdichtung und Vernetzung der Radwanderwegeinfrastruktur und der Verbesserung der Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr vor allem auf eine **verbesserte Koordinierung, die kundenfreundliche Angebotsgestaltung** sowie auf eine **professionelle Vermarktung** der verschiedenen Angebote Wert.

4. Radwege an Bundes- und Landesstraßen

In seinem eigenen Aufgabenbereich wird das Land den bereits hohen **Radwegebestand** auf der Basis einer Dringlichkeitsreihung **weiter ausbauen**. Um auch hier dem Gesichtspunkt der Kosteneffizienz Rechnung zu tragen, werden, wo möglich, verstärkt kostengünstige Führungsformen (z.B. Wirtschaftswege, Radfahrstreifen an Ortsdurchfahrten) in die Überlegungen einbezogen und ein Pilotprojekt zu einem Kooperationsmodell mit den Kommunen gestartet.

5. Verkehrssicherheitsarbeit

Das Land wird in diesem Handlungsfeld seine auch weit über die Landesgrenzen hinaus anerkannten Aktivitäten im Rahmen der Aktion „**MINUS 50%**“ zusammen mit Verbänden, privaten Trägern und Sponsoren fortsetzen und mit weiteren öffentlichkeitswirksamen Kampagnen und Schwerpunktaktionen neue Impulse geben. Die finanzielle Unterstützung von Maßnahmen der **Verkehrsaufklärung** durch Kommunen, Verbände und Vereine wird fortgeführt. Außerdem engagiert sich das Land im Bereich der schulischen Verkehrspädagogik und bei der Identifizierung von Sicherheitsdefiziten.

6. Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung

Die Öffentlichkeitsarbeit soll die Einstellungen der Bürgerinnen und Bürger zugunsten des Fahrrades beeinflussen und über neue Aktivitäten zur Nutzung des Fahrrades informieren. Sie hat die besten Wirkungen, wenn sie „vor Ort“ ansetzt und an den Erfahrungen der Bürgerinnen und Bürger anknüpft.

Neben der weiteren finanziellen Unterstützung entsprechender Aktivitäten der Kommunen und von Verbänden wird sich das Land verstärkt der Erweiterung des Kenntnisstandes und des Erfahrungsaustausches unter den Handlungsträgern der Fahrradförderung widmen. Dazu soll ein regelmäßig tagendes "Fahrradforum" mit Beteiligung von Kommunen und Verbänden eingerichtet werden. Ferner sollen öffentliche Fachtagungen aktuelle Themen aufgreifen und einem breiten Kreis von Interessierten Informationen vermitteln.

Potentiale und Vorteile der Fahrradnutzung

Das Fahrrad befriedigt unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse. **Über 60% aller Fahrradfahrten** in Städten mit mehr als 20.000 Einwohner sind **Alltagsfahrten**. Mit 27% erreicht das Rad im westdeutschen Schul- und Ausbildungsverkehr den höchsten Verkehrsanteil. Im Einkaufsverkehr liegt der Verkehrsanteil bei 12%, im Freizeitverkehr bei 11% und im Berufsverkehr bei etwa 9%. Diese Verteilung der Fahrtzwecke entspricht auch den Erfahrungen in Schleswig-Holstein. Eine besondere Bedeutung hat das Fahrrad derzeit für Kinder und Jugendliche. Frauen nutzen das Fahrrad auf ihren alltäglichen Wegen häufiger als Männer.

1991 betrug die durchschnittlich mit dem Fahrrad zurückgelegte Entfernung in Westdeutschland rund 3 km, die durchschnittliche Fahrtdauer rund 17 Minuten pro Fahrt. Mit etwa 16% erreicht das Fahrrad seine höchsten Verkehrsanteile auf Wegen bis etwa 3 km Länge; noch 28% dieser kurzen Wege werden aber mit dem Pkw zurückgelegt. Über 40% der Pkw-Fahrten sind bis zu 5 km lang, knapp die Hälfte überschreiten eine Entfernung von 6 km nicht. Der Radverkehr und die Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln haben hier ein großes Potential, das noch dadurch an Gewicht gewinnt, dass die Pkw-Fahrten in jüngster Zeit durchschnittlich kürzer werden, der Zeitaufwand für sie jedoch steigt. Beim Fahrrad ist eine gegenläufige Entwicklung festzustellen.

Untersuchungen zeigen, dass insbesondere in städtischen Räumen **bis zu einem Drittel der heutigen Pkw-Fahrten auf das Rad zu verlagern sind**, wobei hier vor allem der Alltagsradverkehr (Einkaufs- und Berufsverkehr) im Vordergrund steht. In Regionen mit langer Fahrradtradition und konsequenter Förderung des Radverkehrs werden auch in Deutschland Verkehrsanteile des Rades von über 30% erreicht (z.B. Münster, Freiburg, Landkreis Borken). In der Stadt Troisdorf bei Köln konnte durch vielfältige Infrastrukturmaßnahmen und eine intensive Öffentlichkeitsarbeit der Radverkehrsanteil von 1988 auf 1996 von 16 auf 21% gesteigert werden. Der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege ging entsprechend zurück.

Ausgehend von den heutigen mittleren Radverkehrsanteilen sind vor allem in den **Städten und Ballungsräumen Schleswig-Holsteins ortsspezifische Ziele für Radverkehrsanteile von 15 - 30%** realistisch. Diese Zielvorgaben sollten die Kommunen in der politischen Diskussion über ihre zukünftige Verkehrsentwicklung für einen etwa 10jährigen Zeithorizont festlegen. Eine an diesen Zielen orientierte Fahrradförderung ist nicht nur unter dem Kostenaspekt zu bewerten, sie wirkt sich vielmehr in vielfältigen individuellen und gesellschaftlichen Nutzen aus.

Fahrrad, Umwelt und Qualität von Stadt- und Straßenräumen

Neben und in Verbindung mit der Förderung des ÖPNV ist die Verkehrsverlagerung vom Auto auf das Fahrrad der vielversprechendste Weg, um die Umweltbelastung und -schäden des Individualverkehrs zu verringern:

- Das Fahrrad ist leise, verbraucht keine fossile Energie und verursacht damit auch keine Schadstoffbelastungen. Es ist nach den Füßen das **umweltfreundlichste Verkehrsmittel**.
- Das Fahrrad ist mit einem **geringen Flächenanspruch** ein gerade für die Stadt geeignetes Verkehrsmittel. Zum Fahren braucht es erheblich kleinere Flächen als das Auto, und auf

einem Pkw-Parkplatz können acht Fahrräder komfortabel parken - dies entlastet private Stellplätze ebenso wie den knappen öffentlichen Raum.

- Die Verlagerung des nicht notwendigen Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr verbessert die **Erreichbarkeit der Innenstädte** erheblich.
- Radfahren erschließt eine **neue Lebensqualität**. Während viele Autofahrerinnen und Autofahrer die Zeit zwischen Start und Ziel als verbrauchte Zeit empfinden, erzeugen die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegstrecken das Gefühl einer im Raum verbrachten Zeit, einer häufig als angenehm, vielfältig und entspannend empfundenen „Erfahrung“.
- Das Fahrrad erlaubt zudem, ohne schwerwiegende Eingriffe in die Natur abseits der verkehrreichen Straßen die Landschaft zu erkunden, und verbessert so das **Verhältnis der Menschen zu ihrer natürlichen Umwelt**.

Fahrrad, Gesundheit und körperlich-geistige Entwicklung

- **Radfahren ist gesund.** Es beugt Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems vor. Die regelmäßige Benutzung des Fahrrades z.B. auf dem Weg zur Arbeit trägt zur Senkung des Blutdruckes bei und kann das Herzinfarktrisiko verringern. Wer regelmäßig Fahrrad fährt, vermeidet Übergewicht und stärkt sein Immunsystem. Radfahren begünstigt die allgemeine Fitness, hilft Stress zu bewältigen und hebt das subjektive Wohlbefinden. Radfahren beugt der Arthritis und der Arthrose in Hüft-, Knie- und Fußgelenken vor. Es kräftigt zudem die Rückenmuskulatur und beugt damit Haltungsschäden vor.
- Mehrere einzelbetriebliche Untersuchungen haben nachgewiesen, dass sich regelmäßiges Radfahren positiv auf die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auswirkt und den Krankenstand senkt. Betriebe und Krankenkassen engagieren sich deshalb zunehmend, um Betriebsangehörige und Versicherte zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen.
- In einer Zeit, in der Erzieherinnen und Erzieher, Lehrerinnen und Lehrer sowie Kinderärzte in wachsendem Maße motorische Störungen bei Kindern beklagen, gewinnt das Fahrrad für die körperliche Entwicklung Heranwachsender an Bedeutung. Viele Eltern transportieren ihre Kinder mit dem PKW zum Kindergarten, zur Schule oder zu Freizeitaktivitäten, um Sicherheitsgefährdungen für die Kinder zu vermeiden. Diejenigen Kinder, die das Fahrrad stärker als Spiel- und später auch als Verkehrsmittel nutzen, entwickeln jedoch besser Muskulatur, Motorik, Konzentrationsvermögen und den Gleichgewichts- und Orientierungssinn. Sie sind im höheren Maße aktiv, selbstsicher und zu sozial differenzierendem Lernen fähig

Fahrrad und Mobilität

- Für die täglichen Fahrten zum Arbeitsplatz, zum Einkauf, zur Schule oder zur Berufsausbildungsstätte ist das Fahrrad ein sehr verlässliches **und zeitsparendes Verkehrsmittel**, das eine hohe kleinräumige Beweglichkeit bietet.
- Getreu der Volksweisheit „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr“ wird auch die Verkehrsmittelorientierung im Kindesalter angelegt. Kinder, die häufig das Rad benutzen, stellen sich erheblich seltener vor, als Erwachsene Auto zu fahren, als diejenigen Kinder, die häufig den Bus benutzen oder im Auto transportiert werden.
- Die Förderung des Radverkehrs eröffnet nicht nur Kindern, sondern auch vielen Erwachsenen bessere Chancen zur Mobilität. So können in einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt viele Seniorinnen und Senioren sich leichter und sicherer bewegen, vielen

Frauen und - einer zunehmenden Zahl von - Männern sind Wegeketten mit mehreren Aktivitäten gerade auf kurzen Entfernungen - z.B. von der Wohnung zur Kindertagesstätte, von dort ohne Parkplatzsorgen zur Arbeit und anschließend zum Einkauf - erleichtert.

Das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor

Die Radverkehrsförderung kann das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor stärken und neue Arbeitsplätze sichern:

- Die Fahrradwirtschaft sieht ein großes Potential im Bereich der hochwertigen Fahrräder für den Alltagsverkehr, wo vor allem deutsche und europäische Hersteller vielfältige Angebote machen. Heute liegt der Anteil der deutschen Hersteller bei 65% des Gesamtumsatzes der verkauften Räder. Im Fahrradhandel und in Reparaturwerkstätten sind viermal so viele Menschen wie in der Herstellung beschäftigt.
- Die Nutzerinnen und Nutzer kaufen hochwertige Fahrräder vor allem dann, wenn sie diese diebstahlsicher parken können, Ein diebstahlsicheres Parken ist u.a. in bewachten Anlagen möglich.
- Die Feriengäste, die im Urlaub auch Rad fahren, tragen schon heute einen wichtigen Teil des touristischen Umsatzes - ein weiteres Potential besteht im **Radwandertourismus**, also bei einer Gruppe von Touristinnen und Touristen, die auf mehrtägigen Radtouren überdurchschnittlich hohe Ausgaben tätigt.
- Über die wirtschaftliche Bedeutung der **Serviceangebote** des Radverkehrs ist noch wenig bekannt, hier ist jedoch mit zunehmenden Beschäftigtenzahlen zu rechnen. Allein in Frankfurt/Main z.B. arbeiten etwa 80 **Fahrradkuriere**, einzelne Firmen haben bis zu 30 Beschäftigte. Die Zusammenarbeit der Fahrradkuriere mit der OB-AG hat auch den Einstieg in den überörtlichen Verkehr geschaffen.
- Ein Großteil des städtischen Kfz-Verkehrs findet auf kurzen Distanzen statt. Hier haben insbesondere die Kommunen Möglichkeiten, die teilweise gleichen Mobilitätsanforderungen mit dem Radverkehr bei **geringeren Investitions- und Betriebskosten** als mit dem Kfz-Verkehr zu befriedigen. Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen liegen nach Schätzungen bei 10 - 20 % der Kosten für gleich lange Kfz- bzw. ÖV-Verkehrsanlagen. Gegenüber dem ÖPNV ist der Radverkehr bei zum Teil vergleichbaren Reisezeiten nach Expertenmeinung für die Kommunen in den Investitions- und Betriebskosten günstiger. Der Radverkehr ermöglicht in besonderem Maße ein kostenbewusstes Verkehrsmanagement.
- Nach einigen Schätzungen ist es volkswirtschaftlich am günstigsten, innerörtliche Kurzstreckenfahrten mit dem Pkw auf den Radverkehr zu verlagern. Danach ist das monetäre Kosten-Nutzen-Verhältnis am günstigsten, wenn die Kurzstreckenfahrten vor allem mit dem Radverkehr erfolgen und die Kfz-Verkehrsanlagen hierfür nicht weiter ausgebaut werden. Die radverkehrsorientierte Strategie erscheint volkswirtschaftlich auch günstiger als eine Strategie, die Pkw-Kurzstreckenfahrten vorrangig auf den ÖPNV zu verlagern. Die monetären Nutzungen einer radverkehrsorientierten Strategie kommen den Kommunen, dem Staat wie auch den Bürgerinnen und Bürgern zugute.

Radverkehr als System

Um das Fahrrad als Verkehrsmittel attraktiver zu machen, ist mehr nötig als der Bau von Radverkehrsanlagen. Denn beim Radverkehr handelt es sich, wie beim Autoverkehr, um ein System aus mehreren Komponenten und Randbedingungen, deren Ausprägung und Zusammenwirken darüber entscheiden, ob wir das Fahrrad benutzen oder nicht.

Zu diesem System zählen u.a. folgende Komponenten:

1. *Fahrrad und Ausstattung*

- Fahrräder für alle Nutzergruppen
- Komponenten (Licht, Bremsen etc.)
- Transportmöglichkeiten (für Lasten und Kinder)
- Ausstattung (Regenkleidung, Helm etc.)

2. *Infrastruktur*

- Planung (Stadt- und Regionalplanung sowie Gesamtverkehrsplanung)
- Radverkehrsanlagen (Bau und Unterhaltung)
- Wegweisung
- Parkmöglichkeiten (im Wohnbereich und bei den Zielen)
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

3. *Dienstleistungen*

- Fahrradkaufberatung
- Reparaturservice bis hin zu langfristigen Wartungsverträgen
- Vermietung von Fahrrädern und Zubehör
- Serviceangebote von Arbeitgebern und Einzelhandel
- Fahrradfreundliche Hotellerie und Gastronomie
- Diebstahlschutz und Versicherungen

4. *Verkehrssicherheit*

- Schulische Verkehrspädagogik
- Verkehrsaufklärung Erwachsener
- Identifizierung von Sicherheitsdefiziten

5. *Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung*

- Werbung für das Fahrrad
- Mobilitätsberatung zur Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr
- Information über neue Aktivitäten
- Vorbildfunktion wichtiger Arbeitsgeber und öffentlicher Persönlichkeiten
- Beratung von Beherbergungsbetrieben
- Erfahrungsaustausch zwischen Fahrradbeauftragten, Verkehrs- und Stadtplanerinnen und -planern
- Erforschung radverkehrspolitischer Einzelfragen.

Die Stadtplanung kann die Entfernungen auf Alltagswegen für das Fahrrad günstig beeinflussen, und die Gesamtverkehrsplanung kann auch über die Rahmenbedingungen für den Kfz-Verkehr die Umsteigepotentiale auf den Radverkehr vergrößern.

Leicht zugängliche Fahrradabstellplätze im Wohnungsbereich sind wesentlich für eine Entscheidung für die Nutzung des Fahrrades. Mobilitätsketten zwischen ÖV und Fahrrad bleiben für die Nutzer lückenhaft, wenn es an der Schnittstelle an Abstellmöglichkeiten fehlt und man beim Parken des Fahrrades nicht weiß, ob oder in welchem Zustand man es am nächsten Tage wieder vorfinden wird.

Über die öffentliche Radverkehrsinfrastruktur hinaus haben auch Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber die Möglichkeit, die Fahrradnutzung auf den Arbeitswegen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch Anreize zu fördern, z.B. durch einen gut erreichbaren und geschützten Fahrradabstellplatz auf dem Betriebsgelände, Reparaturmöglichkeiten oder das Angebot eines Firmenfahrrades auch zur privaten Nutzung. Die Radnutzung für Einkaufszwecke wird attraktiver, wenn es in der Innenstadt eine Fahrradwache gibt, die neben dem bewachten Parken z.B. auch Gepäckschließfächer oder einen Kinderwagenverleih anbietet.

Eine Radverkehrsförderung als System, dessen Bestandteile einzeln weiterentwickelt, vor allem aber besser als bisher aufeinander abgestimmt werden müssen, ist eine wichtige Voraussetzung, damit das Fahrrad wesentlich größere Verkehrsanteile erobern kann.

Mit dem **Programm Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein** will die Landesregierung diejenigen stärken, die sich schon in der Radverkehrsförderung engagieren, und sie auch zu Aktivitäten auf neuen Handlungsfeldern ermuntern. Insbesondere aber sollen, im Sinne eines Radverkehrs als System, auch neue Akteure für die Förderung des Radverkehrs gewonnen werden.

Handlungsfelder

Stärkung des innerörtlichen Alltagsradverkehrs

Die meisten Fahrten im Radverkehr finden für alltägliche Verkehrszwecke statt, sie führen also zu Schulen und Ausbildungsstätten, zum Einkaufen oder zum Arbeitsplatz. Während im Schul- und Ausbildungsverkehr das Fahrrad traditionell eine wichtige Rolle spielt, muss vor allem im Berufsverkehr die Fahrradnutzung gefördert werden. Jede Fahrt, die im Berufsverkehr mit dem Fahrrad statt mit dem Kfz absolviert wird, entlastet die knappen innerstädtischen Kfz-Parkplätze, den Unternehmen kommen eine bessere Gesundheit und Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zugute.

Ein hoher Prozentsatz der Berufstätigen in Schleswig-Holstein zählt zu den Pendlerinnen und Pendlern, 65% von ihnen nutzen den Pkw. Hier kommt der Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle zu.

Eine **Stärkung des Alltagsradverkehrs** hat für das Land Schleswig-Holstein daher **besondere Bedeutung**. Das Land engagiert sich hier bei der

- Gestaltung der Rahmenbedingungen für die innerörtlichen Radverkehrsanlagen der Kommunen,
- Verknüpfung des Fahrrades mit öffentlichen Verkehrsmitteln (S. 18),
- bei den Radwegen an den Bundes- und Landesstraßen (S. 21) sowie
- im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung (S. 25).

Handlungsträger für den Alltagsradverkehr

Eine Stärkung des Alltagsradverkehrs ist, über die Aktivitäten des Landes hinaus, Aufgabe der Kommunen, von Arbeitgebern, Privaten und von Verbänden:

- Die **Kommunen** sind die wichtigsten Handlungsträger. Sie gestalten die Radverkehrsnetze und -anlagen, stellen einen Großteil der öffentlichen Fahrradstellplätze bereit, sie können sich in der Öffentlichkeitsarbeit sowie bei der Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr engagieren und sie können Serviceangebote bereitstellen.
Für eine systematische und effiziente Radverkehrsförderung sind umfassende Radverkehrskonzepte, wie sie bereits einige Städte in Schleswig-Holstein erarbeitet haben, ein wichtiges Instrument. Diese Konzepte verzeichnen sowohl die Wegeinfrastruktur als auch die übrigen Komponenten des Radverkehrssystems, wie Umsteigeanlagen, Fahrradparkplätze, Wegweisungen sowie ggf. auch die Öffentlichkeitsarbeit. Nur umfassende Konzepte lassen erwarten, dass vorhandene Umsteigepotentiale effektiv ausgeschöpft werden.
- **Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber** und der **Einzelhandel** können mit besonderen Aktivitäten, z.B. im Bereich des Fahrradparkens, und mit Anreizen die Radnutzung auf dem Arbeitsweg oder zum Einkaufen stärken.
- Betriebe, die privatwirtschaftlichen Service anbieten, sollten in Schleswig-Holstein künftig mit breiteren Aktivitäten zu einer Stärkung des Radverkehrs beitragen.

- Mehrere **Verbände** schließlich stellen den Radnutzern schon heute Serviceangebote. Informationen und Beratung zur Verfügung.

Radverkehrsnetze der Kommunen

Radverkehrsplanung ist eine pragmatische, auf ausführlichen Ortskenntnissen beruhende Planung. Die planerische und gestalterische Initiative für eine in die Stadtentwicklung und Gesamtverkehrsplanung integrierte Radverkehrsplanung liegt bei den Kommunen. Die Flächennutzungs- und Stadtentwicklungsplanung sollte sich künftig stärker am Fahrrad als Maßstab der räumlichen Entwicklung ausrichten. Eine moderne Stadtentwicklungsplanung verfolgt die Strategien der Nutzungsmischung und Innenentwicklung. Sie begünstigt damit das Rad als Alltagsverkehrsmittel. Da die bisher entstandenen Stadt- und Verkehrsstrukturen jedoch nur sehr langfristig zu ändern sind - die Stadtplanung hatte sich lange Zeit nahezu ausschließlich am Kraftfahrzeug orientiert - ist es geboten, eine Radverkehrsplanung zu betreiben, die zwar eigenständig ist, aber in ein Entwicklungskonzept des Gesamtverkehrs integriert ist.

Radfahrerinnen und Radfahrer sind Umwege empfindlich. Sie nutzen Verkehrsanlagen nur, wenn diese auf ihren Strecken liegen oder nur geringe Umwege erfordern. Der Netzplanung kommt damit zentrale Bedeutung zu, um knappe Investitionsmittel sachgerecht einzusetzen. Nur eine ***baulasträgerübergreifende, in der Konzeption und zeitlichen Realisierung abgestimmte Netzplanung*** kann zum gewünschten Erfolg führen. Dabei ist zu bedenken, dass eine stufenweise Verwirklichung der Radverkehrsnetze möglich sein muss. Dort, wo Radverkehrsbeziehungen über die kommunalen Grenzen hinweg verlaufen, sollen die Anschlüsse der Radverkehrsnetze aufeinander abgestimmt sein und den Radfahrerinnen und Radfahrern eine durchgehende Fahrt ermöglichen.

Die ***örtliche Netzplanung*** der Kommunen sollte insbesondere ein Netz der Hauptverbindungen und der untergeordneten Verbindungen ausweisen und Dringlichkeiten für die Radverkehrsanlagen aufzeigen. Die Dringlichkeiten richten sich vor allem danach,

- wo hohe Umsteigepotentiale vom Auto auf das Rad bestehen,
- wo Gefährdungen zu beheben oder im Unfallgeschehen auffällige Punkte zu verbessern sind, und
- wo hohe Radverkehrsstärken bestehen oder ein hohes Radverkehrspotential möglich ist.
- Daneben sollten auch Radverkehrsmaßnahmen, die kostensparend z.B. im Zusammenhang anderer Straßenbau- oder Tiefbaumaßnahmen durchgeführt werden können, örtlich eine hohe Priorität erhalten.

Durch Änderung der "Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau" sollen die ***Hauptradverkehrsverbindungen*** nach der örtlichen Netzplanung sowie Anlagen, die eine örtlich besonders hohe Bedeutung haben, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel ***bevorzugt bezuschusst*** werden. Dies soll dazu beitragen, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr in Schleswig-Holstein weitest möglich zu steigern.

In den Städten können attraktive Anlagen, die für den Radverkehr wichtige Verbindungsfunktionen haben, auch abseits von Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs liegen.

Entsprechend den Zuwendungsrichtlinien sind **alle Anlagen zuwendungsfähig**, die nach der örtlichen Netzplanung **wichtige Verbindungsfunktion** haben oder die **eine örtlich begründete, hohe Bedeutung** tragen. Damit sind auch Radverkehrsverbindungen, die z.B. Teilfunktionen von Hauptverkehrsstraßen übernehmen oder unabhängig davon wichtige Verbindungsfunktionen haben, zuwendungsfähig.

Das Land setzt sich zudem beim Bund dafür ein, mit einer Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Zuwendungsmöglichkeiten für verkehrswichtige Maßnahmen des Radverkehrs nach GVFG auch unabhängig von den verkehrswichtigen Straßen des Kfz Verkehrs zu schaffen.

Die hohe Bedeutung, die das Land dem Alltagsradverkehr beimisst, spiegelt sich in den Zuwendungen zu kommunalen Radverkehrsbaumaßnahmen. Seit 1995 liegen die Zuwendungen bei jährlich über 7 Mio. DM, 1997 erreichten sie die Höhe von 10 Mio. DM. Mit der neuen schleswig-holsteinischen Bauordnung hat das Land im Jahre 1994 eine weitere Finanzierungsmöglichkeit für Radverkehrsanlagen eröffnet. Die Kommunen können auch Ablösebeträge, die bei der Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen infolge einer Entlassung aus der Kfz-Stellplatzpflicht zu zahlen sind, für Radverkehrsmaßnahmen einsetzen.

Innerörtliche Radverkehrsanlagen

Sichere und attraktive Verkehrsanlagen sind Grundelement eines Radverkehrssystems. Für den Radverkehr im Innerortsbereich steht ein breites Spektrum unterschiedlicher Anlagen zur Verfügung. Neben den straßenbegleitenden Radwegen kann der Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen z.B. auch auf Radfahstreifen und Angebotsstreifen sicher und komfortabel fahren. Diese Streifen sind oftmals mit geringeren Kosten und zeitlich schneller einzurichten als Radwege. Oftmals bietet es sich auch an, weniger stark von Kfz befahrene Straßen, z.B. in Tempo 30-Zonen oder spezielle Fahrradstraßen, sowie selbständige Radwege in das Radverkehrsnetz aufzunehmen.

Viele Radfahrerinnen und Radfahrer akzeptieren keinen Radweg mit Unebenheiten, sondern weichen auf die ebene Straßenfahrbahn aus. Auf der Unterhaltung und der Qualitätssicherung der bestehenden Radverkehrsanlagen sollte daher besonderes Gewicht liegen. Zum anderen gilt auch aus Gründen der Verkehrssicherheit heute mehr denn je: Lieber keinen Radweg, als einen schlechten Radweg bauen. Diese Einsicht begrenzt vor allem im Außerortsbereich, im Einzelfall aber auch innerorts die Möglichkeiten für Kosteneinsparungen bei der bautechnischen Ausführung. Angesichts der ungünstigen Entwicklung aller öffentlichen Haushalte ist gleichzeitig jedoch ein besonderes Augenmerk auf die Kostenentwicklung bei der Herstellung neuer Straßen- und Radverkehrsinfrastruktur zu richten. Innerorts wird daher den neuen, kostengünstigen Radverkehrsanlagen eine besondere Bedeutung zukommen. Ihr Einsatz bedarf, wie auch bei den baulichen Radwegen, jeweils intensiver Einzelfallprüfungen. Neue Radverkehrsanlagen sollen nicht zu Lasten der Fußverkehrsanlagen eingerichtet werden.

Diese Anlagen sind, ebenso wie die bis zum 31.12.2000 zunächst versuchsweise mögliche Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 95) dargestellt und seit dem September 1997 auch in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgenommen. Bei der Beantragung von Zuwendungen sollen daher die Regellösungen der ERA 95 bzw. der Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93) und der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte (RAS-Q 96) beachtet werden. Abweichungen sollen jeweils begründet werden. Das Land hat im Herbst 1997 die Diskussion mit den Kommunen über die StVO-Novelle eingeleitet und wird diese weiterführen.

Verbesserung des Diebstahlschutzes

Die Angst vor einem Diebstahl des Fahrrades hält viele Menschen davon ab, Alltagswege mit dem Fahrrad zu absolvieren oder ein hochwertiges, verkehrssicheres Fahrrad zu nutzen. Um dem zu begegnen, haben die Kommunen in den letzten Jahren viele anforderungsgerechte öffentliche Stellplätze errichtet.

Mit einem weiterhin **wachsenden Angebot an Stellplätzen** soll der Radverkehr wirkungsvoll gestärkt werden. Einen guten Diebstahlschutz bieten sogenannte Rahmenhalter, an denen der Fahrradrahmen und ein Laufrad angeschlossen werden können. Eine noch höhere Sicherheit ist von geschlossenen Boxen, automatischen Fahrradparkhäusern sowie von Fahrradwachen zu erwarten. Wo viele Fahrräder angestellt sind, kommen auch - wie etwa am Itzehoeer Bahnhof - abgeschlossene Anlagen, die nur einem begrenzten Nutzerkreis per Chipkarte zugänglich sind, in Betracht. Bei günstigen Standorten sind mit voll- oder teilautomatisierten Anlagen wirtschaftlich tragbare Betriebskosten möglich. Damit kommen auch private Betreiber in Betracht.

Das Land engagiert sich auf mehreren Feldern für einen wirksamen Diebstahlschutz für Fahrräder:

- Neben den Bike+Ride-Anlagen (Verknüpfung von Fahrrad- und öffentlichem Verkehr) beabsichtigt das Land durch Änderung der Zuwendungsrichtlinien, auch für sonstige **öffentliche Abstellanlagen**, die mit einer größeren Kapazität zentrale Bedeutung für das Fahrrad parken haben, Zuwendungen zu gewähren. Die Zuwendungen, die im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel gewährt werden, sollen daran gekoppelt sein, dass die Abstellplätze einen guten Diebstahlschutz bieten.
- Mit der neuen Bauordnung verlangt das Land seit dem Jahr 1994 bei der Errichtung baulicher Anlagen auch die Herstellung von Abstellanlagen für Fahrräder.
- Die **Investitionskosten für Fahrradwachen, Fahrradstationen** mit erweitertem Serviceangebot (z.B. Reparatur, Verleih) und für automatische oder abgeschlossene Abstellplätze an Bike+Ride-Umsteigeanlagen sind aus GVFG-Mitteln für den ÖV zuwendungsfähig.
- Für Unternehmen, deren Geschäftszweck beispielsweise die Bewachung von Fahrrädern oder der Service ist, besteht die Möglichkeit einer Unterstützung aus Mitteln der Existenzgründungsprogramme, sofern wirtschaftlich tragfähige Konzepte vorliegen. Beim

Einsatz entsprechender Arbeitskräfte können ggf. auch Fördermittel nach dem Sozialgesetzbuch 111 eingesetzt werden. Eine vorteilhafte Betriebsform kann auch den Service mit Ausbildungsplätzen im Bereich des Zweiradhandwerks kombinieren. Fahrradwachen können weiterhin, wie es z.B. bei temporären Wachen (u.a. Volksfeste) üblich ist, z.B. von den Werbegemeinschaften des Einzelhandels oder von Verbänden organisiert werden.

- Angestrebt wird eine Codierung von Fahrrädern nach einem bundeseinheitlichen System, wie sie z.B. in einem begrenzten Bereich von der Polizei in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub" (ADFC) angeboten wurde. Zugleich soll die Information der Verbraucher und Fahrradnutzer über einen guten Diebstahlschutz verstärkt werden.

Stärkung der Fahrradnutzung im Berufsverkehr

Die Fahrradnutzung im Berufsverkehr können neben den Kommunen insbesondere die Unternehmen und die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber fördern. Neben einer - auch werbewirksam einsetzbaren - **Imageverbesserung** hinsichtlich der, Aktivitäten für den Umweltschutz können daraus unmittelbar wirksame Vorteile entstehen. So kann eine höhere Fahrradnutzung auf den Berufswegen die **Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter** stärken und die Zahl der Krankheitstage senken. Bislang für Kfz-Stellplätze benötigte Flächen stehen u.U. für wirtschaftlichere Nutzungsmöglichkeiten, z.B. Betriebserweiterungen, zur Verfügung. In größeren Betrieben können innerbetriebliche Wege sowie Botendienste schneller und effektiver bewältigt werden.

Diese Vorteile haben bereits zahlreiche Betriebe und öffentliche Verwaltungen in Deutschland (z.B. Lufthansa in Hamburg, Chemische Werke Hüls in Marl, Uniklinik Freiburg, Stadtverwaltung Nürnberg oder das Pharmaunternehmen Merck in Darmstadt) zu einem verstärkten Engagement angeregt. Auch aus der Schweiz, den Niederlanden und Norwegen sind viele erfolgreiche Beispiele bekannt.

Die Möglichkeiten zur Fahrradförderung sind vielfältig und hängen von der Betriebsstruktur ab. Im Vordergrund stehen qualitativ gute, diebstahlsichere Fahrradparkanlagen mit kurzen Wegen zu den Arbeitsplätzen. Darüber hinaus gibt es eine breite Palette von Maßnahmen, vom Angebot eines betrieblichen Reparaturservice oder von entsprechendem Werkzeug über Umkleide- und ggf. Duschmöglichkeiten bis zur Ausarbeitung von Routenempfehlungen auf den Arbeitswegen. Auch die Bereitstellung von Firmen- oder Dienstfahrrädern, die ggf. auch zur privaten Nutzung zur Verfügung stehen, hat sich bewährt.

Das Land Schleswig-Holstein ermutigt die Unternehmen, die Fahrradnutzung für betriebliche Zwecke und auf den Arbeitswegen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu stärken. Hierzu wird das Land einen **Wettbewerb "Erfolg mit dem Fahrrad: Radverkehr in Betrieben und Verwaltung"** ausschreiben, an dem Betriebe und öffentliche Verwaltungen teilnehmen können, und die Erfahrungen der Betriebe zu einem geeigneten Zeitpunkt dokumentieren. Das Thema "Fahrrad im Berufsverkehr" wird darüber hinaus Schwerpunkt einer Fachtagung (voraussichtlich 1999) sein. In diesem Zusammenhang soll auch eine Broschüre erstellt werden, die den

Kommunen und Betrieben, die den Fahrradverkehr fördern wollen, praxisbezogene Hinweise gibt.

Die Kommunen können die Aktivitäten der Betriebe unterstützen, wenn sie entsprechend den örtlichen Bedürfnissen durch eine Ortssatzung für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen für Kfz untersagen oder einschränken. Das Innenministerium unterstützt die Kommunen konstruktiv bei entsprechenden Ortssatzungen.

Auch die Landesregierung und die weiteren Dienststellen des Landes engagieren sich in der Förderung der Fahrradnutzung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wo immer möglich, sollen z.B. künftig Botenfahrten mit Dienstfahrrädern erfolgen oder bei örtlichen Fahrradkurieren beauftragt werden. Die Polizei erhält 1998 Mittel für eine Ausstattung mit Streifenfahrrädern und -zubehör. Wenn sich der Versuch bewährt, soll diese Ausstattung weiter verbreitet werden. Die Ministerien verbessern die Fahrradabstellplätze und die Erreichbarkeit für radfahrende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie für Besucherinnen und Besucher.

Service für das Fahrrad, Service mit dem Fahrrad

Autofahrerinnen und Autofahrer sind es gewohnt, auf eine entwickelte Dienstleistungsinfrastruktur rund um den Pkw zurückgreifen zu können: Verkehrsnachrichten im Rundfunk, mobile Pannenhilfe, Abschleppdienste, Leihwagen, Werkstätten und Tankstellen als ortsfeste Hilfseinrichtungen, Rastplätze entlang der Wegstrecke. Für Radfahrerinnen und Radfahrer ist dies alles keine Selbstverständlichkeit - sollte es aber sein. Verbesserte Dienstleistungen rund um das Fahrrad würden es als Verkehrsmittel wesentlich attraktiver machen. Dazu kommt eine Vielzahl von Aktivitäten in Betracht; die zum Teil von öffentlichen Dienststellen und Verbänden, vorwiegend aber auch durch private bzw. privatwirtschaftliche Initiativen getragen werden:

Service rund um das Rad

- Information zum Fahrradkauf nebst Zubehör
- Reparatur und Wartung
- Waschanlagen
- Vermietung von Fahrrädern und Zubehör
- Sorglospakete

Diebstahlschutz

- Fahrradcodierung
- Versicherungen
- Verbesserung der Fahrradsicherung
- Bewachte Ein- und Unterstellmöglichkeiten

Fahrradfreundlicher Einzelhandel

- Fahrradwachen im Einkaufsviertel mit Service (Gepäckaufbewahrung, ggf. Parkgebührenerstattung, Buggy- bzw. Kinderkarren-Verleih, Auslieferservice usw.)

Fahrradstation am Bahnhof mit Komplettservice -

- Parken auf Abo
- Reparatur, Vermietung, Verkauf

Touristische Dienstleistungen

- Pauschalreisen und Pauschaltouren
- Beratung über fahrradfreundliche Hotellerie- und Gastronomieangebote
- Ausbildung und Beratung von Radreiseveranstaltern
- Radtouristische Informationen (Karten, Broschüren etc.)

Neue Unternehmen im Bereich des Fahrradservice können aus Mitteln der **Existenzgründungsprogramme** Unterstützung finden. Bei einer möglichen Finanzierung von Serviceangeboten aus Fördermitteln der Arbeitsverwaltung oder in Kombination mit Ausbildungsplatzangeboten bringt sich das Land konstruktiv ein. **Informationen** über die verschiedenen Möglichkeiten, Serviceleistungen anzubieten, sollen besser verbreitet werden. Im Bereich der touristischen Dienstleistungen sind besondere Schwerpunktmaßnahmen vorgesehen (S. 19)

Fahrrad und öffentlicher Verkehr

Das Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel sollen sich im Umweltverbund ergänzen und insbesondere auch den Berufspendlerinnen und -pendlern Umsteigemöglichkeiten öffnen. In der Kette Wohnung - Bahnhof / Haltestelle - ÖV können das Fahrradabstellen und die Fahrradmitnahme die Gesamtreisezeit verkürzen und die kleinräumige Beweglichkeit erhöhen. Im ländlichen Raum läßt sich die häufig längere Entfernung zur nächsten Haltestelle oder zum nächsten Bahnhof gut mit dem Fahrrad überbrücken.

Um das Fahrrad als Zubringer zum ÖV zu stärken, gewährt das Land für Bike+Ride-Plätze Zuwendungen aus Mitteln des GVFG. Zuwendungsmöglichkeiten bestehen für größere Anlagen, z.B. an Zentralen Omnibus-Bahnhöfen, Park-and-Ride-Anlagen oder an Bahnhöfen, ebenso wie für kleinere, dezentrale Anlagen an Haltestellen in der Fläche und in Stadtgebieten. Die Zuwendungen können, z.B. für mehrere kleinere Anlagen, auch in der Form von Sammelanträgen beantragt werden. Auch für Unternehmen, die Serviceleistungen anbieten, etwa im Rahmen von Fahrradwachen oder Fahrradservicestationen, bestehen Zuwendungsmöglichkeiten (S. 12).

Das Land wirbt bei den Eigentümern der Bahnhöfe dafür, die Bahnhöfe besser auf die Anforderungen der Radfahrerinnen und Radfahrer hin zu gestalten. Hier bietet es sich an, leerstehende bzw. bei anstehenden Umbauten verfügbare Räume nach den örtlichen Möglichkeiten als abschließbare Fahrradparkräume, für Fahrradwachen oder für Fahrradservicestationen zu nutzen. Die Zugänglichkeit der Bahnsteige mit dem Fahrrad an wichtigen Bahnhöfen sollte verbessert werden. Bei der Reaktivierung von Schienenstrecken und der Eröffnung von neuen Bahnhöfen, wie sie der landesweite Nahverkehrsplan vorsieht, sollen die Bahnsteige auch mit dem Fahrrad leicht zugänglich sein.

In den Zügen des Schienenregionalverkehrs sowie den S-Bahnen des Hamburger Verkehrsverbundes (HW) ist die Fahrradmitnahme zumeist möglich. Auch auf einigen Stadt- und auf vielen Regionalbuslinien ist es möglich, Fahrräder in den Bussen mitzunehmen. In den Kreisen Nordfriesland, Dithmarschen, Rendsburg-Eckernförde und Ostholstein sind Busse mit Fahrradanhängern im Betrieb.

Das Land engagiert sich für einen **weiteren Ausbau und für fahrgastfreundliche Regelungen bei den Mitnahmemöglichkeiten**. Das Land setzt sich bei den Kommunen und Kreisen dafür ein, diese Angebote für den Alltagsverkehr, insbesondere aber für die Linien in den Gebieten auszubauen, die für das Radwandern und den Radtourismus von Bedeutung sind. Bei der Neuanschaffung von Bussen bestehen für alle technischen Lösungen Zuwendungsmöglichkeiten aus Mitteln des GVFG. Dies gilt auch für Niederflrbusse, die nicht nur Kindern und älteren Menschen das Ein- und Aussteigen erleichtern, sondern auch die Mitnahme von Kinderwagen und Fahrrädern vereinfachen.

Um die Mitnahme im Schienenverkehr zu erleichtern, setzt sich das Land für fahrradfreundliche Lösungen bei der Leistungsausschreibung und langfristig auch bei der Fahrzeugbeschaffung ein. Der landesweite Nahverkehrsplan und das Fahrzeugprogramm des Schienenpersonennahverkehrs SPNV 2002 berücksichtigen die Ausstattung der Regional- und Fernverkehrsfahrzeuge mit Mehrzweckräumen für bis zu 15 Fahrräder. Bewährt hat sich eine telefonische Voranmeldung von Radwandergruppen, für die dann Zusatzkapazitäten zum Fahrradtransport bereitgestellt werden können. Tarifregelungen, die die Mitnahme v.a. für den Tourismus erleichtern, sollten landesweit eingeführt und - insbesondere im Gebiet des HVV - durch fahrradfreundliche zeitliche Regelungen auch im Alltagsverkehr flankiert werden.

Ein **intensiveres Marketing** soll die Angebote im Bereich der Verknüpfung von Fahrrad- und öffentlichem Verkehr breiter bekannt machen. **Mobilitätsberatungsstellen** und die landesweite Fahrplanauskunft können hier für den Alltagsradverkehr langfristig z.B. Informationen über Bike+Ride-Möglichkeiten bereithalten. Auch für den Radtourismus sollten die Mobilitätsberatungsstellen und die Tourismusverbände die Informationen über die Mitnahmemöglichkeiten verstärkt verbreiten. Neben der Werbung für die Fahrrad und ÖVNutzung können hier z.B. auch Informationen über die Mitnahmekapazitäten und Reservierungsmöglichkeiten angeboten werden.

Die bestehenden regionalen Bike+Ride- und Mitnahmeangebote sollen bedarfsorientiert und systematisch ausgebaut werden. Das Land setzt sich über die landesweite Verkehrsservicegesellschaft und in Zusammenarbeit mit den Stellen, die die fahrradtouristischen Angebote gestalten, dafür ein, die regionalen Angebote zusammenzuführen und im Rahmen einer **landesweiten Konzeption „Fahrrad und ÖV“** um überregional bedeutsame Schwerpunktmaßnahmen zu ergänzen.

Fahrrad, Freizeit, Naherholung und Tourismus

Neben der Förderung der Radverkehrsinfrastruktur hat die Landesregierung den **Fahrradtourismus** in den letzten Jahren bereits in vielfältiger Weise unterstützt und seine wirtschaftliche Bedeutung und Entwicklungsmöglichkeiten frühzeitig thematisiert (vgl.:

Tourismuskonzeptionen von 1990 und 1996). Um dem Fahrradtourismus eine einheitliche Wegweisung bieten zu können, sind Empfehlungen für eine landeseinheitliche Beschilderung von Radwanderwegen erlassen worden. Die Landesregierung hat weiterhin modellhafte Radwanderprojekte gefördert: Den Ostseeküstenradweg und den Alten Heerweg/Ochsenweg, Kirchen-Rundwanderwege auf Eiderstedt, die Erarbeitung einer Radwanderkarte und die Beschilderung in der Region Mittelholstein, die Ausstellung und den Wander-/ Radwanderweg „Ernst-Ludwig-Kirchner“ auf Fehmarn sowie ein Rundwanderwegesystem der vier Hamburger Randkreise.

Mit dem Ostseeküstenradweg und dem Alten Heerweg/Ochsenweg sind die beiden ersten Fernradwege im Angebot, die an die **Fernradwege** der Nachbarländer anknüpfen und gezielt für Radwandertouristen vermarktet werden. Auch der Fernradweg an der Alten Salzstraße und der geplante Nordseeküstenradweg sind für den Radwandertourismus interessante Angebote. Eine Reihe von Kommunen und Kreise haben - zum Teil auch zusammen mit den Nachbarkommunen - mit Rundwanderwegen ein interessantes Angebot vor allem für Naherholungssuchende und für Touristinnen und Touristen, die im Urlaub kurze Strecken mit dem Rad fahren, geschaffen.

In den nächsten Jahren soll sich die **Förderung des Fahrradtourismus und des Freizeitradfahrens** in Schleswig-Holstein auf folgende Schwerpunkte konzentrieren:

- Die Angebote für Radwandertouristinnen und -touristen, die größere Entfernungen auch über mehrere Tage zurücklegen; sollen verbreitert und diese Marktsegmente besser erschlossen werden. Das Land prüft, wie zusammen mit den Kreisen, den Kommunen und den Tourismusverbänden ein **geschlossenes Netz von Fernradwegen** konzipiert und koordiniert werden kann.
Das Fernradwegnetz kann auf den regionalen Radwanderwegen der Kommunen und Kreise aufbauen. Zugleich soll das Netz die schon realisierten und die derzeit geplanten Fernradwege einbeziehen, diese um weitere touristisch interessante Wege ergänzen und miteinander verknüpfen.
- Für die Realisierung weiterer Fernradwege und anderer bedeutsamer Radwanderprojekte gewährt das Land im Rahmen der haushaltsmäßigen Möglichkeiten Zuwendungen. Die Kreise und Kommunen, die Zuwendungen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ oder anderen Förderprogrammen zu Radwanderwegen beantragen, müssen auch entsprechende touristische Entwicklungs- und Vermarktungskonzepte nachweisen.
- Die Fernradwege lassen einen besonderen Erfolg erwarten, wenn parallel das **touristische Marketing** (einschl. Pauschalangebote) ausgebaut, die Angebote der Gastronomie und Hotellerie sowie weiterer Dienstleistungen auf diese Zielgruppe abgestellt werden und die Abstimmung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt. Hierin sollten auch die Kennzeichnung "fahrradfreundlicher Hotels und Gaststätten" und der Service, den die Mobilitätsberatungsstellen bieten, eingebunden werden. Weitere Informationsmaterialien - wie z.B. eine Fernradwegkarte - können dies flankieren.
- Die Kommunen und Kreise sollen eine flächendeckende Vernetzung der Radwege sowie die Schaffung weiterer **regionaler Radwanderwege** für die Naherholung und für Feriengäste,

die im Urlaub Rad fahren, sicherstellen. Die Wegenetze sollten, wie es eine Reihe von Kommunen und Kreisen schon praktizieren, Anschlüsse zu den benachbarten Radwander-netzen herstellen, Unterstellmöglichkeiten bieten und bei der Ausschilderung den Em-pfehlungen zur landeseinheitlichen Beschilderung folgen. Das Land will gemeinsam mit Kommunen, Kreisen und Verbänden den Erfahrungsaustausch über die bisherigen Rad-wanderwegprojekte und künftige Perspektiven intensivieren.

- Auch über die Fernradwege hinaus sollten die **regionalen radtouristischen Angebote** ver-bessert werden. Hierzu zählen z.B. spezielle Pauschalangebote durch Radreiseveranstalter, Kurverwaltungen und Tourismusgemeinschaften.
- Kulturelle und sonstige touristische Sehenswürdigkeiten sollten besser in die Radwanderwege eingebunden sein. So ist beispielsweise auch an spezielle **thematische Fernrad- und Radwanderwege** zudenken.
- Wenn die Wege in der Nähe von Bundes- oder Landesstraßen verlaufen, sollen je nach örtlicher Möglichkeit **Wirtschaftswege** einbezogen werden, die sowohl dem Radwandern als auch dem Alltagsradverkehr dienen.
- An den Deichen bieten sich für den Radwandertourismus außendeichs und binnendeichs sehr attraktive Möglichkeiten. Die *Deichwege* sollten bei der Planung von Radfernwegen unter Beachtung des Schutzzweckes der Deiche besondere Berücksichtigung finden, für die versicherungs- und haftungsrechtlichen Fragen sollten fahrradfreundliche Lösungen angestrebt werden. Auch bei Deichneubauten und bei Verstärkungsmaßnahmen soll der Radverkehr berücksichtigt werden.
- Die Empfehlungen zur touristischen **Radwegweisung** sollen überarbeitet werden, um eine noch bessere Vernetzung der Radwege und Vermarktung des Fahrradtourismus zu ermöglichen.
- Die **Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bahn und Bus** sollen verbessert werden. Die Kreise und die Verkehrsbetriebe sollten die Angebote zur Fahrradmitnahme in Bussen v.a. in touristisch interessanten Gebieten ausweiten, die vom Schienenverkehr wenig erschlossen sind. Das Land wirkt in Urlaubsgebieten auf einen verbesserten Einsatz von Regionalzügen mit Fahrradmitnahme hin. Es setzt sich zudem bei der DB AG für einen verstärkten Einsatz von Fernzügen mit Fahrradtransport in die Urlaubsgebiete ein. Im Rahmen der Mobilitätsbe-ratung und der landesweiten Fahrplanauskunft soll die Information der Rad-Urlauberinnen und -urlauber über die **Reisemöglichkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln** verbessert werden. Als Weiterentwicklung der Broschüre „Unterwegs mit Rad, Bus und Bahn“ des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) sollten Hinweise auf einen autofreien Urlaub auch im Rahmen des Marketings der Tourismusorganisationen erfolgen.

Radwege an Bundes- und Landesstraßen

Rund 84% der Bundesstraßen und 50% der Landesstraßen verfügen über Radwege. Diese deutsche Spitzenstellung wird das Land weiter ausbauen. Allerdings erfordern die finanzielle Enge des Haushaltes und die aufgrund hoher wasserrechtlicher Anforderungen einzelner unterer Wasserbehörden erheblich gestiegenen Radwegebaukosten ein angepasstes Vorgehen und neue Überlegungen zu einer kostensparenden Fortentwicklung der

Radverkehrsinfrastruktur. Bausteine des Handlungsfeldes „Radwege an Bundes- und Landesstraßen“ sind:

- Das Land hat für die Straßen in seiner Baulast die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 95) in Verbindung mit den verkehrsrechtlichen Bestimmungen der 24. StVO-Novelle vom 01.09.1997 als Regelwerk eingeführt. Es wird bei allen Straßenbaumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen, bei denen Belange des Radverkehrs berührt sind, eine **Fahrradverträglichkeitsprüfung** durchgeführt, um sicherzustellen, dass der Radverkehr angemessen berücksichtigt wurde. Die Prüfung obliegt den Straßenbauämtern.
- An den **Bundesstraßen** in Schleswig-Holstein gibt es zur Zeit etwa 1.300 km Radwege. Soweit Ziele des Natur- und Umweltschutzes dem nicht entgegenstehen, können etwa im Jahr 2000 fast alle relevanten Bundesstraßen einen Radweg aufweisen. Radwegführungen parallel zu reinen Kraftfahrzeugstraßen (rd. 10% der Bundesstraßennetzlänge) sind dabei auch künftig nicht vorgesehen.
- Von den **Landesstraßen** weisen bereits etwa 1.800 km einen Radweg auf. Fast für das gesamte übrige Landesstraßennetz liegen Forderungen von Kommunen, Bürgerinitiativen oder einzelnen Bürgern vor. Angesichts der begrenzten Mittel wurde deshalb eine Prioritätenreihung vorgenommen, in die u.a. folgende Aspekte eingehen: Kfz- und Radverkehrsbelastung (inkl. aus Erfahrungswerten geschätztes Potential), Schulstandorte, Standorte zentraler Einrichtungen, Verknüpfung mit öffentlichem Personenverkehr, Bedeutung für Tourismus und Lückenschlüsse.
Für die nachträgliche Schaffung von Radverkehrsanlagen an Landesstraßen sowie für den Bau von Radwegen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen stehen im Straßenbauprogramm des Landes- entsprechend der mittelfristigen Finanzplanung - jährlich rd. 11 Millionen DM zur Verfügung. Damit können den Erfahrungen nach jährlich etwa 30 km Radwege neu erstellt werden.
- Zur besseren Ausnutzung der knappen Mittel werden vor allem in **Ortsdurchfahrten** anstelle aufwendiger baulicher Radwege jeweils auch andere kostengünstige Radverkehrsanlagen geprüft, wie z.B. Radfahrstreifen, Angebotsstreifen, Führungshilfen an Knotenpunkten. Soweit die Einsatzbedingungen gegeben sind und die Verkehrssicherheit gewahrt ist, sollen solche Führungsformen bevorzugt zum Einsatz kommen. '
- **Außerorts** werden, wo immer möglich, forst- und landwirtschaftliche Wege in die Radwegeplanung einbezogen. Durch die Radwegeführung notwendige Überquerungen auf freier Strecke (z.B. bei Seitenwechsel des Radweges oder Radwegenden) sollen möglichst planerisch vermieden werden. Bei bestehenden Querungspunkten wird innerhalb der nächsten zwei Jahre geprüft, ob durch die Anlage von Überquerungshilfen für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für Radfahrerinnen und Radfahrer eine Verbesserung in der Verkehrssicherheit möglich ist.

Fahrrad und Verkehrssicherheit

Fahrräder haben keine Knautschzone. Bei allen Überlegungen zur Förderung des Fahrradverkehrs müssen die Fragen der Verkehrssicherheit im Vordergrund stehen. Besonders hohen Unfallrisiken sind die jungen männlichen Radfahrer im Alter bis zu 15 Jahren ausgesetzt. Auf sie entfallen nahezu ein Viertel aller verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer. Rund 90% der Fahrradunfälle geschehen innerorts. Außerorts ist die Unfallschwere wegen des höheren Geschwindigkeitsniveaus besonders hoch. 65% der getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer verunglücken außerorts.

Aspekte der Sicherheit sind für die Gestaltung der Radverkehrsanlagen besonders wichtig. **Sichere Radverkehrsanlagen** können dabei jedoch nur ein Teil des Sicherheitskonzeptes sein. Sie müssen flankiert werden von den Aktivitäten in der **Verkehrsaufklärung**, in der **schulischen Verkehrspädagogik** und bei der **Identifizierung von Sicherheitsdefiziten**.

Fahrrad und Verkehrsaufklärung

Seit 1991 betreibt das Verkehrsministerium Schleswig-Holsteins eine intensive, bundesweit anerkannte und erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit. Der Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern kam und kommt in der Verkehrssicherheitsarbeit ein sehr hoher Stellenwert zu.

Ein wichtiges Handlungsfeld der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Öffentlichkeitsarbeit. Gemeinsam mit Verbänden, privaten Trägern und mit Unterstützern, wie etwa Versicherungen, Geldinstituten oder Rundfunksendern, führt das Verkehrsministerium seit 1991 **die Aktion "MINUS 50%"** für weniger Verkehrsunfälle" durch. In **"PARTNER-Aktionen"** wird z.B. seit mehreren Jahren öffentlichkeitswirksam für das Tragen von Fahrradhelmen geworben. Das Land wird die Aktivitäten zur Verkehrsaufklärung konsequent fortsetzen und in einigen Bereichen intensivieren:

- **Finanzielle Unterstützung** für die Aufklärungsmaßnahmen von Vereinen und Verbänden.
- Stärkere Verbreitung der **Programme "Fahrrad im Trend"** (Deutsche Verkehrswacht) und **"Sicherheit für den Radverkehr"** (Deutscher Verkehrssicherheitsrat), die sowohl für das Verkehrsmittel Fahrrad werben als auch auf eine höhere Verkehrssicherheit hinwirken.
- **Finanzielle Unterstützung der kommunalen Verkehrsaufklärung** für Radfahrerinnen und Radfahrer, zur Begleitung verkehrstechnischer Sicherheitsmaßnahmen sowie zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl wie etwa im Rahmen des "Fahrradfrühlings".
- Stärkung einer ganzheitlich konzipierten Verkehrssicherheitsarbeit der Kommunen durch den **Verkehrssicherheitspreis**, den das Verkehrsministerium und zwei Versicherungen seit 1992 ausschreiben.
- Die PARTNER-Aktionen im Rahmen der **Aktion "MINUS 50%"** sollten noch stärker auf örtlicher Ebene verankert werden.
- Das Land setzt sich weiterhin für **Aufklärungsaktionen** ein, die auf Gefährdungspunkte für Radfahrerinnen und Radfahrer hinweisen, aber auch risikobehafteten Verhaltensweisen der Radfahrerinnen und Radfahrer selber entgegenwirken. So soll u.a. auch darauf hingewirkt werden, dass sie in höherem Maße auf Fußgängerinnen und Fußgänger Rücksicht nehmen.

Verkehrspädagogik in der Schule: Aktivitäten des Landes

Im Bereich der schulischen Verkehrspädagogik hat das Land 1996 Lehrpläne entwickelt, die die Sicherheitserziehung eng mit der Umwelt-, Gesundheits- und der Sozialerziehung verzahnen. Die Umwelterziehung z.B. vermittelt Kenntnisse über die Umweltwirkungen des Verkehrs, sie verstärkt die Orientierung der Schüler auf das Verkehrsmittel Fahrrad, und sie soll auch Vorschläge zur Gestaltung des Verkehrsumfeldes der Wohnungen und der Schule entwickeln.

Das Bildungsministerium prüft, die **Radfahrausbildung** in der Primarstufe zu aktualisieren. Über die Primarstufe hinaus sehen die schulischen Lehrpläne einen Schwerpunkt bei Radverkehrs-Themen für die 5. und 6. Klasse vor. Eine besonders geeignete Form sind hier fächerübergreifende **Projektstage oder Projektwochen**. Besonders empfohlen werden auch **Schulradwegepläne** und **Schulwegtrainings** zu Beginn der Sekundarstufe. In der **Lehrer- und Lehrerinnenfortbildung** werden regelmäßig verkehrliche Themen angeboten. Die Vorbereitung auf die Radfahrprüfung in der 3./4. Klasse wird gegenwärtig regelmäßig von Lehrerinnen und Lehrern gemeinsam mit den Polizeiverkehrslehrerinnen und -lehrern durchgeführt.

Im Sommer 1998 wird der **Schulversuch "Frühradfahren"** abgeschlossen mit dem Schleswig-Holstein eine bundesweit und international bedeutsame Initiative ergreift und neben den Schulen insbesondere auch die Eltern einbezieht. Nach Abschluss der wissenschaftlichen Auswertung prüft das Bildungsministerium, wie die Erkenntnisse dauerhaft in die Verkehrspädagogik der Primarstufe eingebracht werden können. Als ebenfalls bundesweit bedeutsames Pilotvorhaben soll das **"Projekt Tandem"** Behinderten eine höhere Mobilität und eine höhere Verkehrssicherheit ermöglichen. Die Unterrichtsmaterialien und die Tandems für die Behinderten sollen im Rahmen der PARTNER-Aktionen zur Verkehrssicherheitsarbeit zunehmend Verbreitung finden. In der Verkehrssicherheitsarbeit führt das Land weiterhin **schulische Projekte**, wie etwa die seit 1996 laufende Aktion **"Der tote Winkel"**, und öffentlichkeitswirksame Aktionen, wie z.B. für das Tragen von Fahrradhelmen, durch.

Sicherheit der Schulkinder: Verantwortung der Eltern

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Landesregierung - Verkehrserziehung in den Schulen, Verkehrsüberwachung durch die Polizei und Aktion „MINUS 50%“ - kann jedoch nur einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs leisten. Konkret: Die herbstlichen Schwerpunktaktionen der Polizei zur Überprüfung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Beleuchtung der Fahrräder von Schülerinnen und Schülern, sind wichtig und werden von Eltern, Lehrerinnen und Lehrern gleichermaßen begrüßt. Wichtiger wäre es hingegen, wenn die Eltern selbst die Verkehrssicherheit der Fahrräder ihrer Kinder ernster nähmen. Ähnliches gilt für die Benutzung von Fahrradhelmen. Zwar geht es nicht um „verkehrsgerechte Kinder“, sondern um kindgerechten Verkehr. Aber Fahrradhelme sind zweifellos geeignet, die Schwere von Kopfverletzungen bei Fahrradunfällen abzumildern, bei Kindern und Erwachsenen. Um dieser Einsicht entsprechend auch zu handeln, bedarf es keiner Heimtragepflicht in der Straßenverkehrsordnung, deren Einhaltung polizeilich ohnehin nicht wirksam zu kontrollieren wäre.

Identifizierung von Sicherheitsdefiziten

Um die Anlagen für den Radverkehr verkehrssicher zu gestalten und um Sicherheitsdefizite zuverlässig zu erkennen, ist es erforderlich, das Unfallgeschehen über mehrere Jahre hinweg zu verfolgen. Die Polizeidienststellen führen auf freiwilliger Basis spezielle Dokumentationen für schwere Unfälle (mehrfache Unfalltypensteckkarten), aus denen die schweren Radverkehrsunfälle z.B. für Radverkehrskonzepte zusammengestellt werden können. Das Land prüft zudem, nach Schaffung der technischen Möglichkeiten die Unfälle EDV-gestützt zu erfassen. Dies erleichtert den polizeilichen Arbeitsablauf und ermöglicht, die Radverkehrsunfälle mit geringerem Aufwand auszuwerten.

Das Land prüft in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden und den Schulämtern der Kommunen und Kreise, ob eine **Befragung von Schulkindern** nach selbst erlebten Unfällen möglich ist, um die bislang unbekannten Unfälle (sog. Dunkelziffer-Unfälle) zur Identifizierung von Verkehrssicherheitsproblemen nutzen zu können.

Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung

Das Land gewährt im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit Zuwendungen zu der Öffentlichkeitsarbeit von Kommunen, die z.B. Fahrradaktionstage oder Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl organisieren. Das Land gewährt auch Zuschüsse zu Kampagnen oder Aktivitäten von Verbänden, die das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel stärken wollen. Die Aktivitäten, die in vielen Städten - etwa im Rahmen **des Schleswig-Holsteinischen „Fahrradfrühlings“** und oft unter großem Engagement des ADFC - durchgeführt werden, sollen fortgeführt werden. Auch Kampagnen wie die Aktion „Mobil ohne Auto“ (BUND, VCD) sollen weiterhin aus Mitteln der Verkehrssicherheitsarbeit Unterstützung finden.

Eine effektive und zielgerichtete Radverkehrsförderung verlangt ein hohes Niveau an Wissen über erfolgversprechende Maßnahmen. So gibt es nicht nur auf dem Gebiet der Radverkehrsinfrastruktur viele neue Entwicklungen, sondern auch bei der Förderung des Fahrrades im Berufsverkehr, wo das Land verstärkte Aktivitäten anregen will. Um die vorliegenden und die zu erwartenden Erfahrungen für alle Handlungsträger fruchtbar zu machen, wird sich das Land auf zwei Ebenen in der Wissensvermittlung und dem Erfahrungsaustausch engagieren:

Ein **Fahrradforum** soll als regelmäßige Arbeitsgruppe mit Beteiligung von Kommunen und von im Bereich des Fahrradverkehrs tätigen Verbänden unter Federführung des Landes aufgebaut werden. Es soll u.a.

- die Umsetzung des Programmes „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ unter Mitwirkung der Multiplikatoren begleiten,
- den stetigen Erfahrungsaustausch, insbesondere für die Kommunen, organisieren,
- aktuelle Entwicklungen, neue fachliche Regelungen und Finanzierungsbestimmungen erörtern,

- Schwerpunktthemen für Aktionen, wie z.B. den Fahrradfrühling vorschlagen und ggf. organisatorisch (etwa mit zentralen Plakaten) vorbereiten sowie
- Themenvorschläge für Fachtagungen entwickeln.

Ziel ist, jährlich eine öffentliche Fachtagung zu veranstalten. Die Veranstaltungen sollen sich jeweils auf ein spezielles Thema konzentrieren. Im Vordergrund steht dabei, die Erfahrungen aus der Praxis und neue Entwicklungen und Regelungen einem breiten Anwenderkreis bekannt zu machen und die Radverkehrsförderung durch neue Handlungsträger zu verbreitern. Erfahrungen mit neuartigen Maßnahmen können hier ergänzend auch z.B. als Dokumentationsheft Verbreitung finden.

Finanzierung und Zuwendungen

Kommunale Radverkehrsanlagen

Im Rahmen der verfügbaren Mittel gewährt das Land für Investitionen zur wesentlichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach der „Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau“ auch für kommunale Radverkehrsanlagen Zuwendungen.

Bei der Aufnahme in das Förderprogramm des MWTV sollen - durch eine Änderung der Zuwendungsrichtlinie - folgende Maßnahmen hohe Priorität erhalten:

- Radverkehrsanlagen an verkehrswichtigen Straßen,
- Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten und zur Schulwegsicherung,
- Radverkehrsanlagen, die im Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen zu bauen sind,
- Vorhaben, die im Hinblick auf das Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad einen besonders hohen Effekt erwarten lassen, und
- Maßnahmen, die nach der örtlichen Netzplanung oder Radverkehrskonzeption Hauptradverbindungen schaffen sollen oder zentrale Bedeutung haben oder für die im Einzelfall ein besonderer Bedarf nachgewiesen wird.

Voraussetzung für die Gewährung von Zuwendungen soll sein, dass die Maßnahmen

- in eine Planung und Prioritätenreihung für alle entsprechenden Maßnahmen im Gebiet der Kommune eingebunden oder im Einzelfall örtlich begründet sind,
- Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigen und
- unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, d.h. auch unter dem Gesichtspunkt einer unterhaltungstechnisch vertretbaren Reduzierung von Baustandards, geplant sind. Bei Zuwendungsanträgen wird geprüft, ob die Regellösungen der ERA 95, der EAHV 93 und der RAS-Q 96 beachtet oder ob Abweichungen begründet sind.

Die Bagatellgrenze, die bei Zuwendungen von unter 15.000 DM liegt, kann für Radverkehrsmaßnahmen im Einzelfall unterschritten werden. Die Kommunen können Zuwendungen zu Maßnahmen, die räumlich oder sachlich zusammenhängen, in Sammelanträgen beantragen.

GVFG-Straßenbaumittel

Aus GVFG-Straßenbaumitteln werden Radverkehrsanlagen (Neubau und Ausbau von Radverkehrsanlagen, Umbau von Straßen sowie nachträglich ergänzender Bau von Radverkehrsanlagen einschließlich der Wegweisung) im Zusammenhang mit

- verkehrswichtigen innerörtlichen, zwischenörtlichen und Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz, sowie

- Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) oder dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG)

bezuschusst. Die Radverkehrsanlagen stehen im Zusammenhang mit diesen Straßen, wenn sie an ihnen liegen oder wenn sie im Nahbereich Teilfunktionen der verkehrswichtigen Straßen übernehmen.

Mittel nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG)

Im Rahmen der verfügbaren Mittel des FAG sollen durch Änderung der Zuwendungsrichtlinie Zuwendungsmöglichkeiten geschaffen werden (Neubau oder Ausbau von Radverkehrsanlagen und Straßen, Umbau von Straßen sowie nachträglich ergänzender Bau von Radverkehrsanlagen einschließlich der Wegweisung) für:

- Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit verkehrswichtigen kommunalen Straßen, die auch GVFG-förderfähig sind,
- Innerörtliche Anlagen im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs, die nicht in Zusammenhang mit Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs stehen, sowie
- Größere öffentliche Fahrradabstellanlagen mit herausgehobener Bedeutung außerhalb von Bike+Ride-Anlagen

Bike+Ride-Anlagen und Öffentliche Verkehrsmittel

Aus Mitteln des GVFG für den Öffentlichen Verkehr gewährt das Land Zuwendungen

- zur Beschaffung von Linienbussen für die Fahrradmitnahme sowie
- zu Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen als Umsteigeanlagen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs.

Zuwendungsfähig sind Maßnahmen in der Fläche, die den Empfehlungen der „Haltestellen-Konzeption für den ÖPNV in der Fläche“ entsprechen, und in den Stadtgebieten. Der Höchstsatz der zuwendungsfähigen Kosten für Bike+Ride-Anlagen beträgt 1.500,- DM/Abstellplatz. Die Abstellplätze sollen einen guten Diebstahlschutz gewähren. Mehrere Maßnahmen können bei der Einwerbung von Zuwendungen in Sammelanträgen zusammengefasst werden.

Darüber hinaus sind Bike+Ride-Plätze an Verknüpfungspunkten zwischen Individualverkehr und ÖPNV im Förderungsbereich des Förderungsfonds Nord (Kreise Herzogtum Lauenburg, Stormarn, Segeberg, Pinneberg, Steinburg und Wirtschaftsraum Brunsbüttel) auch nach dessen Förderkonzept zuwendungsfähig.

Touristische Rad- und Wanderwege

Für den Fahrradtourismus interessante Rad- und Wanderwege können im Einzelfall wie folgt bezuschusst werden (kein spezielles Zuwendungsprogramm):

- Aus Mitteln der **Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"**/Programmbereich „Öffentliche Fremdenverkehrseinrichtungen“ können touristische Rad- und Wanderwege bezuschusst werden. Hierbei sind die Kriterien der Förderrichtlinie vom 28. Juni 1993, insbesondere die Einbettung eines Radweges in ein touristisches Entwicklungskonzept und eine entsprechende Vermarktung der Radwege/des Fahrradtourismus, sowie die Vorgaben des „Beschilderungserlasses“ vom 31. Mai 1994 zu berücksichtigen. Zuwendungsfähig sind nur Investitionskosten, zudem müssen die Maßnahmen im Fördergebiet der Gemeinschaftsaufgaben liegen.

- Zuwendungen zu Investitionskosten sind nach ähnlichen Kriterien auch aus Sonderbedarfszuweisungen des Innenministeriums gemäß **den §§ 17 und 19 Finanzausgleichsgesetz** (FAG) für Fremdenverkehrs-/Naherholungsmaßnahmen im gesamten Land möglich.
- Aus dem **Regionalprogramm für strukturschwache ländliche Räume** können im Rahmen von Beschäftigungsprojekten auch Radwandervorhaben bezuschusst werden (Personal- und Sachkosten sowie Beschilderungskosten). Bauliche Maßnahmen werden in der Regel nicht bezuschusst.
- Nach den „**Richtlinien für die Förderung des ländlichen Wegebaus**“ werden aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ der Neubau oder die Befestigung vorhandener, bisher nicht oder nicht ausreichend befestigter Verbindungswege sowie land- und forstwirtschaftliche Wege bezuschusst (landwirtschaftlicher Wegebau). Vorrangige Maßnahmen sind dabei nicht die Rad- und Wanderwege, gleichwohl können diese landwirtschaftlichen Wege auch hervorragend für den Fahrrad- und Wandertourismus genutzt werden.
- Aus Mitteln des **Förderungsfonds Nord** sind in den Hamburg-Randkreisen Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg, Steinburg, Stormarn und im Wirtschaftsraum Brunsbüttel ebenfalls Maßnahmen im überörtlichen touristischen Radverkehrsnetz zuwendungsfähig.

Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen

Aus dem Bundeshaushalt werden Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit Bundesstraßen in der Baulast des Bundes finanziert. Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit Landesstraßen sind integraler Bestandteil des Straßenbauprogramms des Landes.

Verkehrssicherheitsarbeit und Verkehrsmittelwahlbeeinflussung

Im Rahmen seiner Verkehrssicherheitsarbeit gewährt das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein Zuwendungen

- zu Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung mit landesweitem Bezug, die insbesondere schwächeren oder risikobehafteten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern dienen und die durch Verbände oder Vereine durchgeführt werden,
- zu kommunalen Verkehrssicherheitstagen oder -aktionen, die u.a. Radfahrerinnen und Radfahrer als Zielgruppe haben,
- zu kommunalen Begleitaktionen für verkehrstechnische Maßnahmen sowie
- zu kommunalen Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl (z.B. Fahrradaktionstage, Öffentlichkeitsarbeit).

Rechtsgrundlage hierfür sind die „Richtlinie für die Gewährung von Finanzhilfen zur Förderung verbandsbezogener Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrserziehung und -aufklärung“ (VEA-Richtlinie) und die „Richtlinie für die Gewährung von Finanzhilfen zur

Förderung kommunaler Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrsaufklärung" (KomVA-Richtlinie).

Sonstige Finanzierungsmöglichkeiten

- **Radverkehrsförderung nach der Landesbauordnung**

Die Kommunen können Ablösebeträge; die bei der Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen infolge einer Entlassung aus der Kfz-Stellplatzpflicht zu zahlen sind, für die Herstellung und Modernisierung von Anlagen und Einrichtungen für den Fahrradverkehr einsetzen. Bei der Errichtung von baulichen Anlagen sowie anderen Anlage, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, sind auch Abstellanlagen für Fahrräder herzustellen.

- **Städtebauliche Sanierungsgebiete**

In förmlich festgelegten Sanierungsgebieten nach § 136 BauGB sind Radverkehrsanlagen, Abstellanlagen und Planungsleistungen zuwendungsfähig.

- **Radverkehrsförderung aus Mitteln der Wirtschaftsförderung**

Für privatwirtschaftliche Unternehmen (z.B. Fahrradwachen oder andere Serviceanbieter) mit wirtschaftlich tragfähigen Konzepten bestehen im Rahmen der zahlreichen Finanzierungshilfen von Deutscher Ausgleichsbank und Investitionsbank Unterstützungsmöglichkeiten. Informationen sind über den „Förderlotsen“ in der Investitionsbank erhältlich.

- **Radverkehrsförderung aus Mitteln der Arbeitsverwaltung**

Die Arbeitsverwaltung kann über das Sozialgesetzbuch III Zuwendungen zu Beschäftigungskosten, wie z.B. zu den Personalkosten in Fahrradwachen oder Servicestationen gewähren.

- **Radverkehrsförderung aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes**

Für die Gestaltung von Bahnhöfen auf die Anforderungen von Radfahrern hin können auch Mittel aus dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) eingesetzt werden.

- **Sponsoring, private Finanzierung**

Für einige Infrastrukturmaßnahmen oder für die Öffentlichkeitsarbeit kommt auch eine - u.U. anteilige - Finanzierung durch Sponsoren in Betracht. Hierzu zählen z.B. die Wegweisung im Zuge von Radfernwegen, Verkehrssicherheitsmaßnahmen oder Abstellanlagen an Bushaltestellen.

Resumee und Ausblick

Das Programm Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein soll wesentlich dazu beitragen, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen, die Sicherheit des Radverkehrs zu verbessern und die Wirtschaftspotentiale des Radverkehrs - im Alltagsverkehr, gerade aber auch im Fahrradtourismus - besser zu nutzen.

In einigen der sechs Handlungsfelder des Programms kann Schleswig-Holstein auf breiten Erfahrungen und einer guten Ausgangslage aufbauen. Das Programm will die Kommunen, die Verbände und die Institutionen, die zu den guten Ausgangsbedingungen entscheidend beigetragen haben, für ein noch breiteres Engagement gewinnen. Hierzu stellt das Land zum einen die Aktivitäten in seinen Aufgabenbereichen auf eine breitere Basis. Zum anderen soll ein flexibler Einsatz der Finanzmittel eine intensivere Radverkehrsförderung ermöglichen und so insbesondere das Umsteigepotential vom motorisierten Individualverkehr zum Rad stärker mobilisieren und ausschöpfen.

Folgende Einzelmaßnahmen sind für eine Änderung der Zuwendungsrichtlinien vorgesehen:

- Künftig sollen **Radverkehrsanlagen mit wichtigen Verbindungsfunktionen** nach der "Richtlinie über Zuwendungen für den kommunalen Straßenbau" auch dann zuwendungsfähig sein, wenn sie abseits von Hauptverkehrsstraßen für den Kfz-Verkehr liegen.
- **Einfache, aber zweckmäßige Radverkehrsmaßnahmen** (z.B. Radfahrstreifen und Angebotsstreifen) sollen künftig zuwendungsfähig sein, und zwar auch dann, wenn sie die Bagatellgrenze von 15.000 DM unterschreiten. Zuwendungen zu sachlich oder räumlich zusammenhängenden Vorhaben sollen in Sammelanträgen beantragt werden können.
- **Öffentliche Abstellanlagen** mit größerer Kapazität und zentraler Bedeutung für das Fahrradparken sollen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel künftig auch unabhängig von Bike+Ride-Anlagen gefördert werden können, vorausgesetzt sie bieten einen guten Diebstahlschutz.
- Darüber hinaus wird sich das Land bei der Bundesregierung weiterhin dafür einsetzen, dass verkehrswichtige Radwege auch unabhängig von verkehrswichtigen Kfz-Straßen nach dem GVFG gefördert werden können.
- Zugleich wird die Straßenbauverwaltung innerhalb der nächsten zwei Jahre bei allen **Querungspunkten** außerhalb geschlossener Ortschaften prüfen, ob die Sicherheit des Rad und Fußgängerverkehrs durch bauliche Überquerungshilfen verbessert werden kann.

Insbesondere aber will das Programm Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein durch stärkere **Öffentlichkeitsarbeit** auch neue Handlungsträger für die Förderung des Radverkehrs ansprechen. Ihnen soll u.a. ein breiterer Wissenstransfer die Vorteile des Radverkehrs und des Radfahrens aufzeigen: Radverkehrsförderung lohnt sich, für den alltäglichen Berufs- und Einkaufsverkehr ebenso wie für die Freizeit und den Radtourismus.

Folgende Einzelmaßnahmen sind vorgesehen:

- Unter Federführung des Landes und unter Beteiligung von Kommunen und der im Bereich des Radverkehrs tätigen Verbände wird ein **Fahrradforum** eingerichtet. Diese regelmäßig zusammentretende Arbeitsgruppe wird die Kommunikation und den Erfahrungsaustausch verbessern, aktuelle Entwicklungen und neue fachliche Regelungen erörtern, radverkehrspolitische Themen aufgreifen sowie Aktionen und Fachtagungen anregen.
- Eine öffentliche **Fachtagung** zum Radverkehr wird künftig in der Regel jährlich spezielle Themen von radverkehrstechnischem oder -politischem Interesse vertiefen, Erfahrungen aus der Praxis verbreitern und neue Entwicklungen und Regelungen bekannt machen.
- Unter Schirmherrschaft des Fahrradforums soll ein **Wettbewerb** „Erfolg mit dem Fahrrad: Radverkehr in Betrieben und Verwaltungen“ ausgeschrieben werden, der vorbildliche Radverkehrsförderung durch Arbeitgeber und Unternehmen auszeichnet.

Die **wirtschaftlichen Potentiale** des Radverkehrs sollen in Schleswig Holstein besser genutzt werden. Hierzu sind insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Das Land engagiert sich in Zusammenarbeit mit Kommunen, Kreisen und Verbänden für die Konzipierung und Realisierung eines landesweiten Netzes von Fernradwegen sowie von regionalen und kreisweiten Radwanderwegnetzen. Der Aufbau dieser Netze soll durch entsprechende Marketingstrategien der Tourismuswirtschaft flankiert sein.
- Das Land will die Möglichkeiten für Wirtschaftsbetriebe, sich im Radverkehrssystem zu engagieren, z.B. im Rahmen von Fachtagungen breiter bekannt machen und so die privatwirtschaftliche Aktivität stärken.

Das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr bietet sich als Koordinierungsstelle an, um fachübergreifend eine breite Radverkehrsförderung herbeizuführen. Ansprechpartner im Ministerium ist Herr Ministerialrat Eckart Czeloth (Tel. 0431/988-4565).

Anhang

Bestimmungen für finanzielle Zuwendungen zu Radverkehrsmaßnahmen:

- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 18. März 1971 in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl I S. 100), mehrere Änderungen insbesondere durch Steueränderungsgesetz 1992, Artikel 29 (BGBl S. 331)
- Gesetz über den Finanzausgleich in Schleswig-Holstein (Finanzausgleichsgesetz - FAG) in der Fassung vom 18. April 1994 (GVOBL S. 220) - FAG § 24 Abs. 3 -
- Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr: Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein. In: Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1997, Nr. 5
- Der Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr: Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung öffentlicher Fremdenverkehrseinrichtungen. In: Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1993, Nr. 30
- Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr: Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für den Bau von systemgerechten Bushaltestellen in Schleswig-Holstein. In: Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1996, Nr. 9
- Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein: Richtlinien des Kommunalen Investitionsfonds. In: Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1997, Nr. 15
- Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein: Richtlinien über die Vergabe von Mitteln aus dem Förderungsfonds Nord. In: Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1997, Nr. 34 .
Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein: Richtlinien zum kommunalen Bedarfsfond. In: Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1998, Nr. 40
- Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr: Richtlinie für die Gewährung von Finanzhilfen zur Förderung kommunaler Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrsaufklärung (KomVA-Richtlinie). In: Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1990, Nr. 16
- Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr: Richtlinie für die Gewährung von Finanzhilfen zur Förderung verbandsbezogener Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrserziehung und -aufklärung (VEA-Richtlinie). In: Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1995, Nr. 51
- Grundsätze zur Vergabe von Verkehrssicherheitspreisen für Kommunen durch den Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein - VII 6701 - 1996

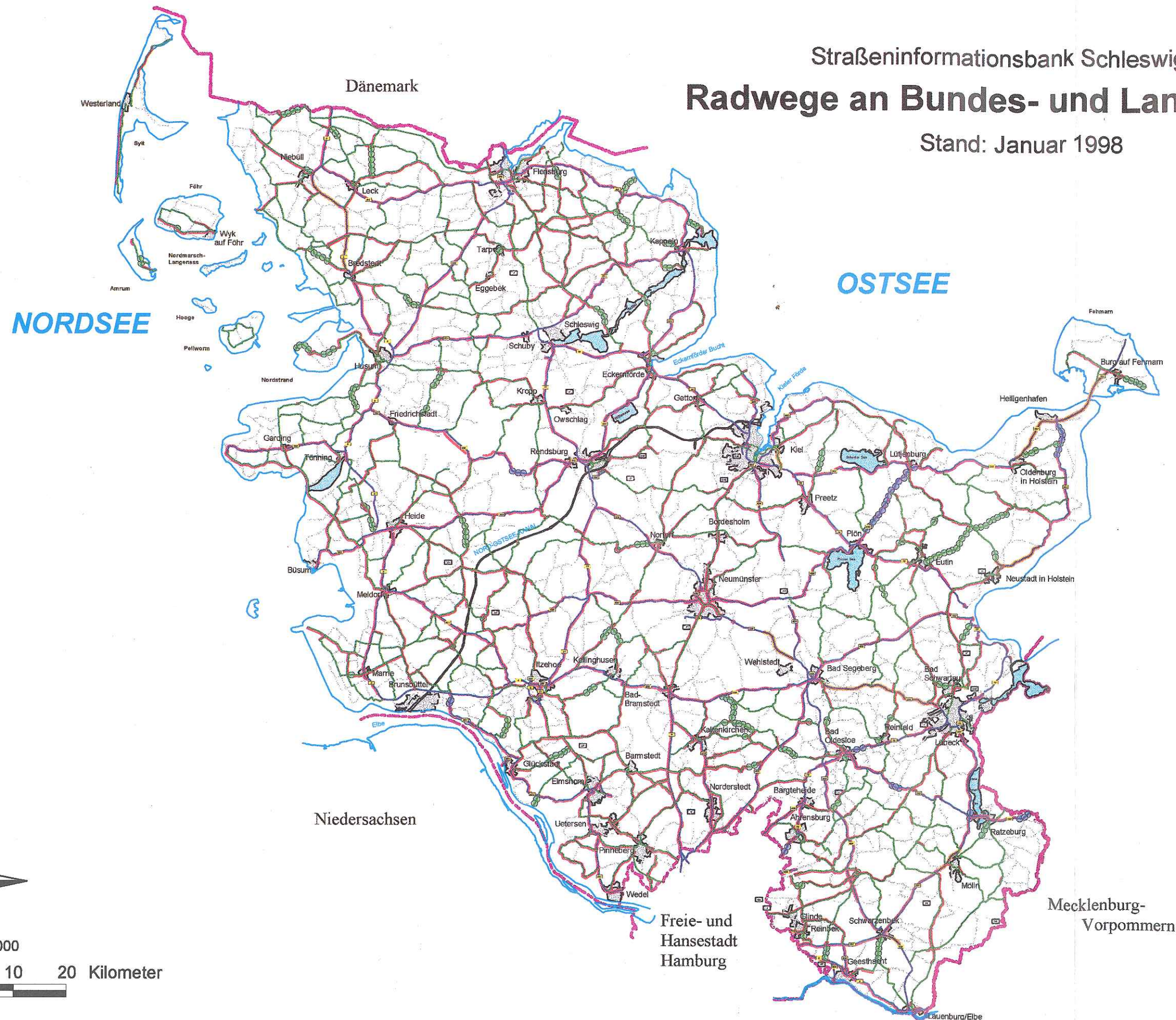
Technische Regelungen mit Bedeutung für den Radverkehr

- Verwaltungsvorschriften zu § 55 der Landesbauordnung - Stellplätze und Garagen, Abstellanlagen für Fahrräder - (Stellplatzerlaß - StErl). In: Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1995, Nr. 36
- Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein Runderlaß Straßenbau Schleswig-Holstein Nr. 9/1996: Anlage von Radwegen (ERA 95).
Vorschriftensammlung Schleswig-Holstein - Straßenbau - I 3.23 09/96

- Innenministerium und Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr: Runderlaß Nr. 18/1994: Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen - EAHV '93 -. In: Amtsblatt für Schleswig-Holstein, Nr. 18
- Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein: Runderlaß Straßenbau Schleswig-Holstein Nr. 1/1997: Querschnitte RAS/Q. Vorschriftenammlung Schleswig-Holstein - Straßenbau - I 3.07 4/97
- Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein; Runderlaß Straßenbau Schleswig-Holstein Nr. 6/1986: Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen RStO. Vorschriftenammlung Straßenbau Schleswig-Holstein I 3.12
- Der Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein: Radwegweisung. Amtsblatt für Schleswig-Holstein 1994, Nr. 26/27

Straßeninformationsbank Schleswig-Holstein Radwege an Bundes- und Landesstraßen

Stand: Januar 1998



BESTAND

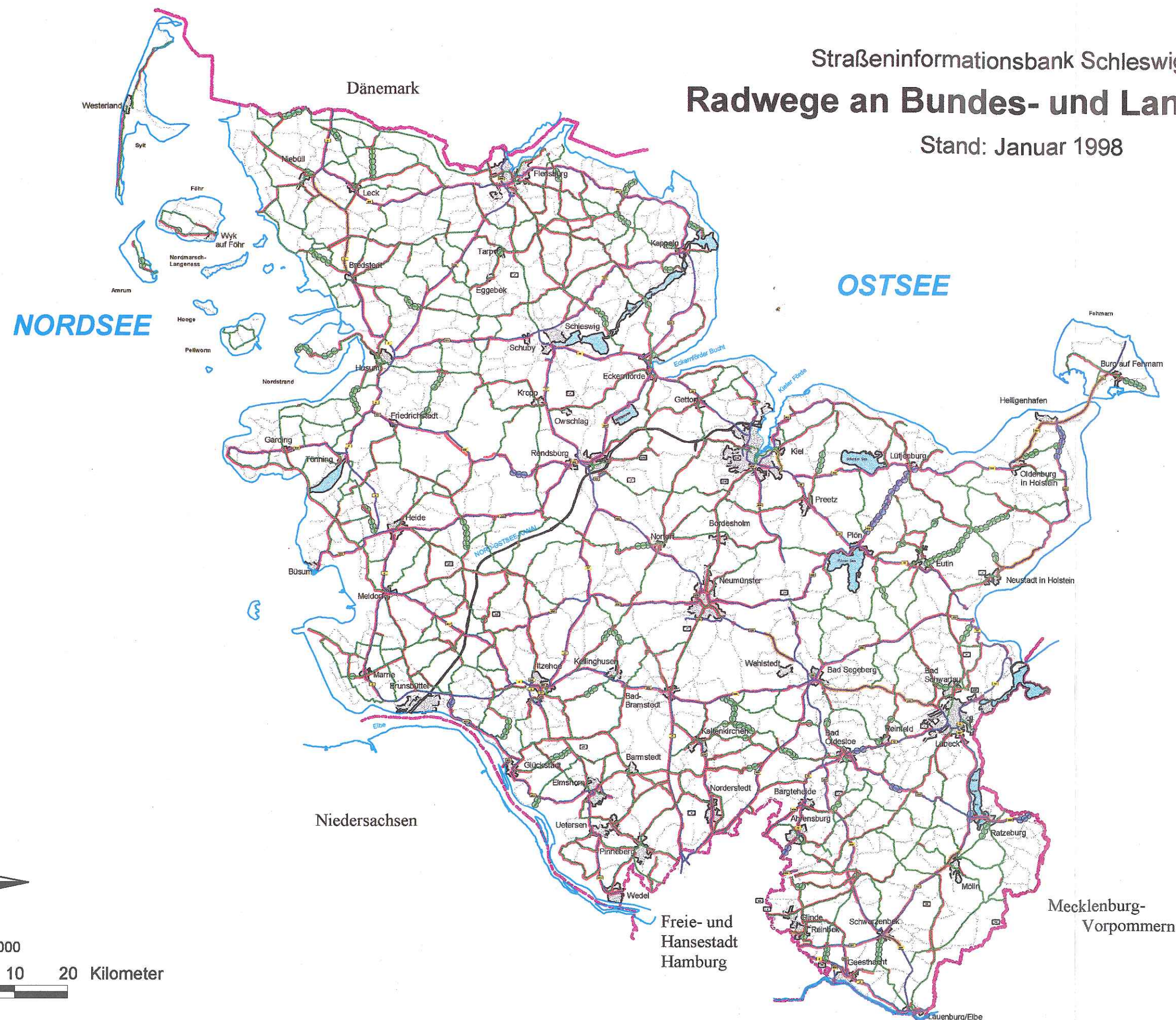
- Radwege an Bundesstraßen
- Radwege an Landesstraßen
- Mehrzweckspuren
- Bundesautobahnen
- Kreisstraßen

NETZERGÄNZUNG 1998 - 2002

- Radwege an Bundesstraßen
- Radwege an Landesstraßen

Straßeninformationsbank Schleswig-Holstein Radwege an Bundes- und Landesstraßen

Stand: Januar 1998



BESTAND

- Radwege an Bundesstraßen
- Radwege an Landesstraßen
- Mehrzweckspuren
- Bundesautobahnen
- Kreisstraßen

NETZERGÄNZUNG 1998 - 2002

- Radwege an Bundesstraßen
- Radwege an Landesstraßen



1:750000

10 0 10 20 Kilometer

