

Stellungnahme des VCD Schleswig-Holstein zum

“Landesverkehrsprogramm - Perspektive für Schleswig-Holstein” (Entwurf vom Oktober 2002)

Allgemeines

Das Landesverkehrsprogramm geht von immensen Zuwächsen im Personen- und Güterverkehr, insbesondere beim Straßen- und Luftverkehr aus. Aus den Prognosen werden jedoch die falschen Schlussfolgerungen für die Verkehrspolitik abgeleitet. Konsequenz der Prognosen darf nicht die fortgesetzte Unterstützung des bisherigen Trends durch weiteren Ausbau von Straßen und Flughäfen sein. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung, zu der sich die Landesregierung bekennt, müssen stattdessen in viel stärkerem Maße Gegenmaßnahmen ergriffen werden, um Verkehre zu vermeiden, effizienter abzuwickeln und auf umweltverträglichere Verkehrsträger zu verlagern (i.w. Fahrrad und öffentlicher Bus- und Bahnverkehr).

Die Zuwächse im Straßen- und Luftverkehr sind nicht zuletzt darin begründet, dass diese beiden Verkehrsträger derzeit deutliche Vorteile hinsichtlich ihrer Kosten (z.B. fehlende Besteuerung von Flugbenzin) und Infrastruktur (sehr gut ausgebaute Straßen) besitzen, während die Infrastrukturen für Bahn- und Radverkehr beträchtlichen Nachholbedarf aufweisen. Diesen Nachholbedarf zumindest auszugleichen und den Modal Split zugunsten umweltverträglicherer Verkehre zu verändern, muss oberstes Ziel einer nachhaltigen Landesverkehrspolitik sein.

Im Landesverkehrsprogramm fehlen entsprechende Ziele, Szenarien und Maßnahmen, mit denen deutliche Umsteigeeffekte auf den ÖPNV und den Radverkehr erreicht werden können. Wichtige Projekte, die zu einer Entlastung der Straßen in den Zentren beitragen können, wie Stadt-Regional-Bahnen für den kieler und lübecker Raum werden nur kurz angerissen bzw. fehlen ganz. Die Bedeutung des Radverkehrs insbesondere für die Entlastung innerstädtischer Straßen wird nicht thematisiert.

Das Landesverkehrsprogramm wird den eigenen Anforderungen, in Zukunft verstärkt an der Integration der Verkehrsträger zu arbeiten, nicht gerecht. Dies betrifft insbesondere die Integration des Radverkehrs. Der Radverkehr ist in den Ausführungen des Landesverkehrsprogrammes nur an wenigen Stellen präsent.

Mit dieser aktuellen Programmatik nimmt die Landesregierung zunehmende Schäden für die menschliche Gesundheit und die Umwelt durch weiter wachsende Verkehre in Kauf. Die Tatsache, dass erstmals in 2000 und 2001 das Verkehrsaufkommen und damit der CO₂-Ausstoß aufgrund der Einführung der Ökosteuer zurückgegangen sind sowie hohe Radverkehrsanteile in Städten, in denen der Radverkehr konsequent gefördert wird, beweisen jedoch, dass mit entsprechenden Rahmenbedingungen das Verkehrsaufkommen sowie der Modal Split gesteuert werden können. Hier ist eine aktivere Rolle des Landes gefordert.

Zu 1 Ziele der Verkehrspolitik (Seiten 5-15)

Mobilität ist kein Selbstzweck

Als Ziele der Verkehrspolitik werden die Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern, die Verkehrssicherheit und der Umweltschutz genannt. Dabei steht die Sicherung der Mobilität an oberster Stelle. Belange der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes sind lediglich zu beachten. Diese Gewichtung wird einer modernen und nachhaltigen Verkehrspolitik nicht gerecht. Es wird die Tatsache verkannt, dass Mobilität kein Selbstzweck ist, sondern lediglich der Befriedigung elementarer Bedürfnisse dient, wie zum Beispiel der Versorgung mit Nahrungsmitteln, dem Erreichen des Ausbildungsplatzes oder dem Erreichen von Orten, an denen Erholung und Freizeitaktivitäten stattfinden. Zu kritisieren ist, dass wachsende Mobilität gleichgesetzt wird mit wachsendem Wohlstand und individueller Entfaltung, ohne Kosten und Schäden des Verkehrs dazu in Relation zu setzen.
→ Die Zielformulierung sollte entsprechend überarbeitet werden.

Oberstes Ziel: Nachhaltigkeit

Das Land Schleswig-Holstein erarbeitet derzeit eine Landes-Nachhaltigkeitsstrategie. Nachhaltigkeit muss sich daher auch als wesentliches Ziel im Landesverkehrsprogramm wieder finden. Es ist eine verkehrspolitische Strategie zu entwickeln, wie der Ressourcenverbrauch im Verkehrsbereich so verringert werden kann, dass auch künftigen Generationen noch ausreichende Ressourcen zur Verfügung stehen.

→ Die Zielformulierung ist auf das übergeordnete Ziel Nachhaltigkeit auszurichten

Förderung des Radverkehrs / Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans

Die konsequente Förderung des Fahrrades im Freizeit-, Urlaubs- und Alltagsverkehr ist ein wesentlicher Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit im Verkehr. Dass der Radverkehr in den Zielen der Landesverkehrspolitik überhaupt nicht erwähnt wird, ist daher ein gravierendes Defizit, insbesondere angesichts der Tatsache, dass die rot-grüne Bundesregierung erst vor Kurzem den "Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012" verabschiedet hat. Die Bedeutung des Fahrrades als zweckmäßiges Verkehrsmittel wird unterschätzt. Durch die Förderung des Radverkehrs könnten mit relativ geringem finanziellen Aufwand die Straßen entlastet, Umweltbelastungen verringert und die Gesundheit gefördert sowie die Attraktivität des Standortes Schleswig-Holstein erhöht werden.

→ Förderung des Radverkehrs in Zielformulierungen einbeziehen, Ziele und Maßnahmen zur Umsetzung des "Nationalen Radverkehrsplanes" darstellen.

Auf Seite 6 ist am Ende des ersten Absatzes anzufügen: "Für die Förderung des Radverkehrs ist der Nationale Radverkehrsplan 2002-2012 der Bundesregierung die Grundlage der Landespolitik." Auf derselben Seite ist in der 5. Zeile unter der Abbildung "weiter ausgebaut" durch "weiter entwickelt" zu ersetzen.

Verlagerungsziele quantifizieren

Will die Landesregierung mit dem Landesverkehrsprogramm den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik gerecht werden, müssen → quantifizierte Ziele für den Modal Split formuliert werden, die eine Verkehrsverlagerung von Straße und Flugzeug auf Bahn und Fahrrad beinhalten.

Für den Fahrradverkehr fordert der Nationale Radverkehrsplan (auf S. 13) von den Ländern und Gemeinden, die Radverkehrsförderung mit konkreten und nach Möglichkeit quantifizierbaren Zielen zu verknüpfen. Es ist darzustellen, wie hoch der Radverkehrsanteil in Schleswig-Holstein heute ist und welche Ziele mit welchen Maßnahmen bis 2012 erreicht werden sollen. Bundesweit werden heute 12 % aller Wege mit dem Rad zurückgelegt. In den Niederlanden sind es 27 %.

→ Vorschlag VCD: Bis 2012 ist in Schleswig-Holstein ein Radverkehrsanteil von 20 % anzustreben.

Zu 1.1.1 Drehscheibenfunktion ausbauen

Geld für Verkehrsverlagerung statt für Großprojekte einsetzen

Inwieweit Schleswig-Holstein von seiner Drehscheibenfunktion und den damit verbundenen Verkehrs-Großprojekten tatsächlich profitiert, ob hierdurch Arbeitsplätze entstehen oder vielleicht eher ins Ausland verlagert werden, ob der Nutzen in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten steht, ist nicht belegt.

→ Das Land Schleswig-Holstein sollte die immer geringer werdenden personellen und finanziellen Kapazitäten stärker auf Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehre konzentrieren.

→ Auf Seite 7 ist bei den Defiziten der schleswig-holsteinischen Verkehrsinfrastruktur zu ergänzen: schlechter baulicher Zustand von Radwegen.

Zu den Schlüsselprojekten im einzelnen vgl. Ausführungen zu Kapitel 3.

Zu 1.1.2. Kurze, schnelle Wege für die regionale Wirtschaft, Seite 9, letzter Absatz:

Umweltverträglicher Verkehr schafft Arbeitsplätze

Hinsichtlich der Beschäftigtenzahlen im Verkehrssektor ist darauf hinzuweisen, dass eine Förderung umweltverträglicher Verkehre positive Beschäftigungseffekte hätte (vgl. Studie "Hauptgewinn Zukunft - Neue Arbeitsplätze durch umweltverträglichen Verkehr", Anlage 1).

Zu 1.1.3 Tourismus als Wirtschaftsfaktor stärken

Bedeutung des Radverkehrs herausstellen

In diesem Kapitel muss die große wirtschaftliche Bedeutung des Radverkehrs für den Tourismus herausgestellt werden. Hierzu einige Fakten: Schleswig-Holstein versteht sich als Fahrradland. 40 % der Urlauber in Schleswig-Holstein benutzen das Fahrrad. Der Rad fahrende Tourist gibt durchschnittlich mehr Geld im Urlaub aus als der nicht Rad fahrende Gast. Für die Bundesrepublik wird der jährliche Umsatz aus dem Fahrradtourismus auf ca. 5 Mrd. Euro geschätzt (Nationaler Radverkehrsplan, S. 9). Mit ca. 80.000 Personen sind im Tourismus nahezu gleich viel Beschäftigte tätig wie im Transportgewerbe (100.000 Arbeitsplätze).

Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln aktiv fördern

Die Ministerin für ländliche Räume, Landwirtschaft und Tourismus hat im November 2002 aktuelle Zahlen zum schleswig-holsteinischen Tourismus vorgelegt (Tourismusbarometer). Mit 27,2 Millionen Übernachtungen ergaben sich etwa doppelt so hohe Übernachtungszahlen wie die bisherigen Statistiken über Quartiere mit mehr als 9 Betten ausweisen.

Die Untersuchung ergab außerdem, dass sich die schleswig-holsteinischen Urlauber bessere Informationen über die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln wünschen. Schleswig-Holstein sollte dieses Defizit beseitigen und aktiv für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln werben. Erwähnt sei hier die Kampagne "Fahrtziel Natur", mit der die Bahn in Zusammenarbeit mit dem VCD und anderen Kooperationspartnern für die Anreise mit der Bahn in die deutschen Nationalparks wirbt (vgl. Anlage 2).

→ Der Text unter 1.1.3 ist entsprechend zu überarbeiten.

Zu 1.2 Mobilität für Menschen und Güter sichern

→ Die Ziele für die Erreichbarkeit der Oberzentren untereinander müssen für PKW und Schiene gleich sein. Bessere Rahmenbedingungen für den PKW widersprechen dem verkehrspolitischen Konzept, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

Es sollte gesondert auf den Berufsverkehr eingegangen werden, denn diesem fallen 50 % aller Wege zu. Die Umsteigepotenziale vom Kfz auf ÖPNV und Radverkehr sind hier am größten. Ein Beispiel: Ca. 45 % der Beschäftigten der Arzneimittelfirma Nordmark in Tornesch fahren mit dem Rad zur Arbeit.

Zu 1.3 Verkehrssicherheit

Der VCD setzt sich für eine "Vision Zero - Null Verkehrstote" als verkehrspolitisches Ziel in Deutschland ein (vgl. Anlage 3 In Schweden und der Schweiz ist diese "Vision Zero" offizielles Regierungsprogramm, in Holland wird unter dem Titel "Sustainable Safety" Vergleichbares umgesetzt).

Ein wesentlicher Beitrag zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr sind Geschwindigkeitsbeschränkungen. Der VCD setzt sich für Tempo 80 auf Landstraßen, Tempo 120 auf Autobahnen und mehr Tempo 30 in den Städten ein. Leider finden diese Ziele bei Bundes- und

Landespolitikern in Deutschland bislang wenig Resonanz. Regelmäßig müssen Sicherheit und Leben der schwächeren Verkehrsteilnehmer hinter der Ungeduld und der Uneinsichtigkeit von Autofahrern zurückstehen.

→ Das Land Schleswig-Holstein sollte "Vision Zero" zum Bestandteil seines Landesverkehrsprogrammes machen.

Zu 1.4 Umweltbelastungen verringern

Verschiedene gravierende Umweltbelastungen, die der motorisierte Verkehr mit sich bringt, werden anschaulich dargestellt. Auf die gravierenden gesundheitlichen Schäden des Verkehrslärms wird leider nicht näher eingegangen. Die Maßnahmen, die zur Verringerung der Umweltbelastungen geplant sind, sind unzureichend. Insbesondere erfolgt keine konsequente Prioritätensetzung zugunsten der umweltverträglicheren Verkehrsträger. Der Neubau von Straßen ist kontraproduktiv, da er den ohnehin schon beträchtlichen Vorsprung, den die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr im Vergleich zu Schiene und Radverkehr besitzt, weiter verfestigt.

Als Gestaltungsmöglichkeit bei der Verringerung von Umweltbelastungen muss der Radverkehr stärker berücksichtigt werden. Insbesondere innerorts bestehen beträchtliche Potenziale, PKW-Verkehre auf das Fahrrad zu verlagern. Werden diese Potenziale mobilisiert, können die Straßen entlastet werden, was auch dem verbleibenden motorisierten Verkehr zugute kommt. Damit der Radverkehr aufholen kann, muss für ihn eine Infrastruktur geschaffen werden, die hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit der für den MIV vergleichbar ist (Radroutennetze, angenehm befahrbarer Belag, Abstellmöglichkeiten, Fahrradstationen an Knotenpunkten).

→ bei den konkreten Gestaltungsmöglichkeiten sind zu ergänzen:

"Förderung von Fuß- und Radverkehr,
Förderung nachhaltiger verkehrsvermeidender Siedlungsstrukturen".

Ortsumgehungen entlasten zwar die Anwohner vielbefahrener Straßen. Sie zerschneiden jedoch weitere Flächen, zerstören Naherholungsgebiete und induzieren weiteren Straßenverkehr. Daher sind sie in ihren Gesamtwirkungen nicht umweltfreundlich.

→ als Beispiel für den nachhaltigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist "zum Beispiel Ortsumgehungen" daher zu streichen.

Zu 2.3.1 Straße

Zu Seite 25, Abschnitt: "Daneben werden in erheblichem Umfang separate Radwege an Landesstraßen angelegt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die attraktive Landschaft für den Fahrradtourismus noch besser zu erschließen".

Das Landesverkehrsprogramm sollte darstellen, an welchen Landesstraßen Radwege in welcher Breite und in welcher Qualität bestehen bzw. im Bau oder geplant sind. Hier fehlen konkrete Angaben, wie sie für den Kfz-Verkehr gemacht werden. Radwege an Bundes- und Landesstraßen sind aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens für den Radtourismus in der Regel wenig attraktiv. Sie sind für den Freizeitradler allenfalls als Lückenschluss zwischen den vorzugsweise genutzten kleinen und wenig befahrenen Straßen wichtig. Für den Alltagsradler und insbesondere für den Schülerverkehr jedoch sind sie oft die einzige Alternative und daher dringend notwendig.

Zu 2.4 Verkehrsentwicklung bis 2015

Zu 2.4.1 Methodik

Neben dem Integrationsszenario sollten auch mutigere Szenarien mit größeren Umsteigeeffekten betrachtet werden, wie z.B. in der Studie "Hauptgewinn Zukunft – neue Arbeitsplätze durch umweltverträglichen Verkehr" von VCD und Ökoinstitut e.V. (Anlage 1). Dort wird nachgewiesen, dass bereits relativ geringe Zuwächse beim ÖPNV zahlreiche neue Arbeitsplätze vor Ort schaffen würden.

Zu 2.4.2 Verkehrsentwicklung in Schleswig-Holstein bis 2015

Bei den Zahlen zum Modal Split (S. 43 ff) werden die zu Fuß und mit dem Fahrrad bewältigten Wege nicht berücksichtigt. Dabei werden auf Seite 65 Verkehrsanteile von 8 bis 25 % für größere Städte und 7 bis 14 % für die Landkreise in S-H genannt. → Daten über Rad- und Fußverkehr sind abzubilden, um die Relevanz dieser Verkehrsarten zu verdeutlichen.

Seite 46: Der Prognose zum Güterverkehr fehlt ohne die Daten über die Seeschifffahrt ein wesentlicher Bereich.

Zu 3 Maßnahmen

Dem Fahrradverkehr werden lediglich etwa zwei Seiten gewidmet. Die Bedeutung des Radverkehrs wird nicht angemessen gewürdigt. Die Bundesregierung hat am 18.04.2002 den Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 beschlossen. Länder und Kommunen sind aufgefordert, in ihrem Zuständigkeitsbereich aktiv zu werden.

→ Die Bedeutung des Radverkehrs für die Entlastung des Straßenraumes und Maßnahmen zu seiner Förderung sollten ausführlich entweder als ein eigener Punkt im Kapitel 3 oder jeweils detailliert bei den jetzigen Punkten 3.1 bis 3.6 behandelt werden.

Dabei sind die Aussagen des Nationalen Radverkehrsplanes aufzugreifen und deren geplante Umsetzung in Schleswig-Holstein darzustellen. Die Ergebnisse aus der Großen Anfrage "Radverkehr in Schleswig-Holstein" sind zu berücksichtigen.

Zu 3.1 Verkehrsinfrastruktur ausbauen

Zu 3.1.1 Schlüsselprojekte

Der VCD Schleswig-Holstein steht nach wie vor ablehnend zur Autobahn A 20. Ein Ausbau bestehender Straßen- und Schienenverbindungen wäre hier die bessere Lösung gewesen. Hinsichtlich der Bewertung der Trassenplanungen im einzelnen verweisen wir auf die hierzu vorliegenden schriftlichen Stellungnahmen des LNV.

Der VCD-Landesverband SH sieht keine Notwendigkeit für den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung und lehnt diesen aus ökologischen und finanziellen Gründen ab. Eine feste Fehmarnbeltquerung wird Arbeitsplätze im Fährverkehr kosten. Welche positive Wirkungen dem gegenüber stehen, ist bislang nicht näher dargelegt worden.

Der VCD begrüßt deshalb, dass die Landesregierung für eine vergleichende Bewertung der Lösungsmöglichkeiten auch ein optimiertes Fährschiffkonzept einbeziehen wird. Eine Finanzierung darf nur mit privatem Kapital erfolgen. Das finanzielle Risiko muss ebenfalls zu 100% bei den privaten Investoren liegen und darf den Landeshaushalt nicht belasten. Die Erfahrungen von der Großen Beltquerung und der Öresundquerung zeigen, dass die tatsächlichen Benutzerzahlen stark unter den der erwarteten liegen und somit die Finanzierung gefährdet ist.

Eine feste Fehmarnbeltquerung stellt für den Straßen-Güterverkehr keine Verbesserung dar, da keine Zeitersparnis zu erwarten ist. Die Fährüberfahrt bietet für den LKW-Verkehr bislang den Vorteil, dass sie vom Fahrer als Erholungspause genutzt werden kann.

Die touristische Qualität Fehmarns würde durch die Fehmarnbeltquerung beeinträchtigt. Fehmarn würde zu einer Transitinsel degradiert.

Eine Tunnellösung wäre aus ökologischen Gründen vorzuziehen. Brückenbauwerke können den Vogelzug beeinträchtigen (Vogelfluglinie!) sowie künstliche Inseln und Brückenpfeiler den Wasseraustausch der Ostsee mit der Nordsee beeinträchtigen. Die Ostsee ist ein hochsensibles Gewässer und durch den hohen Nährstoffeintrag bereits massiv vorgeschädigt.

In der Grafik auf Seite 51 sollte die Brücke durch einen Tunnel oder durch eine Skizze von Fehmarn ersetzt werden. Die Darstellung einer Brücke impliziert, dass es schon zu einer Entscheidung für einen Brückenbau gekommen ist.

Seite 52, 2. Absatz: Als dritte feste Querung....

Die Formulierung "soll" impliziert, dass der Bau einer festen Fehmarnbeltquerung bereits beschlossene Sache ist und die Finanzierung gesichert ist. Da dem noch nicht so ist, ist die Formulierung "soll" zu ändern in "könnte".

Zu 3.1.2 Weitere wichtige Maßnahmen

Zu 3.1.2.1 Straßen

Obwohl Schleswig-Holstein ein gut ausgebautes Straßennetz besitzt, sind weitere Ausbaumaßnahmen geplant. Für den Radverkehr sieht das Landesverkehrsprogramm hingegen nur die Realisierung der dringlichsten Einzelprojekte vor (vgl. Seite 60). Die Projekte werden nicht benannt und nicht beziffert.

→ Hier müssten die Prioritäten und die Mittelverteilung geändert werden.

Neben dem im Abschnitt "Kommunaler Straßenbau" (Seite 62) erwähnten Bau von Radwegen sollten auch andere Radverkehrsmaßnahmen, die oftmals sehr viel kostengünstiger sind, z.B. Radfahrstreifen, Schutzstreifen und andere Markierungen im Straßenraum oder die Einrichtung von Velorouten mit hoher Priorität gefördert werden.

Straßenunterhaltung

→ Im Kapitel Straßenunterhaltung müssen auch Maßnahmen für die Erhaltung von Radverkehrsanlagen vorgesehen werden.

Der Zustand der Radwege ist in der Regel deutlich schlechter als der der entsprechenden Straße. Viele Radwege haben eine sehr schlechte Oberflächenqualität, sind zu schmal oder nicht in ein Routennetz eingebunden. Hier besteht ein großer Sanierungsbedarf, der aufgrund fehlender Daten derzeit nicht beziffert werden kann. Während die Straßen regelmäßig auf Mängel hin überprüft werden, werden Radwege überhaupt nicht auf ihren Zustand hin kontrolliert. Es sollte mindestens eine jährliche Befahrung mit dem Rad eingeführt werden. Dies könnte kombiniert werden mit den jährlichen Kontrollen der Radroutenbeschilderung. Die Daten sind entsprechend mit in das Pavement-Managementssystem zu integrieren. Es müssen Mittel für Sanierungen zur Verfügung gestellt werden. Eine landesweite Datenbank zum Bestand von Radwegen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wurde in 2002 im Rahmen des Projektes "Landesweites Radwegenetz" erstellt. Sie müsste weiter gepflegt werden.

Radwegebenutzungspflicht

Bei der Umsetzung der Radwegebenutzungspflicht gemäß StVO gibt es in verschiedenen Städten Schleswig-Holsteins gravierende Defizite. Das Land ist hier gefordert, seine Fachaufsicht auszuüben: Vielerorts sind Radwege beschildert und damit benutzungspflichtig, deren schlechter baulicher Zustand eine Zumutung oder sogar Gefahr für die Nutzer darstellt (Negativbeispiel Pinneberg). Vorbildlich wurde in Wedel oder Elmshorn verfahren. Dort wurden zu rund 95% alle Schilder entfernt, die eine Benutzung schlechter Wege vorschrieben.

→ Die Benutzungspflicht für Radwege sollte bei der anstehenden Änderung der StVO wieder abgeschafft und Radfahrern die Benutzung von Radwegen oder Straßen freigestellt werden.

Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein und Fahrrad und Tourismus

Zum Programm "Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein" fehlen ein Umsetzungs- und Finanzierungskonzept sowie ein eigener Etat für Radverkehrsförderung.

Es wurde zwar 1998 ein Fahrradforum S-H eingerichtet, jedoch steht dem Fahrradforum kein eigener Etat für Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung. Für eine konsequente Förderung des Radverkehrs ist dringend personelle Verstärkung, z.B. in Form eines Radverkehrsbeauftragten erforderlich, dessen alleinige Aufgabe die Förderung des Radverkehrs ist und dem ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

→ Im Abschnitt "Fahrrad und Tourismus" sollte ein Absatz "Landesweites Radroutennetz" aufgenommen werden.

Formulierungsvorschlag:

"Ziel der Landesregierung ist es, auf der Grundlage regionaler Radrouten ein landesweites Radroutennetz aufzubauen, um die Nutzung des Fahrrades im Alltag wie auch in Freizeit und Urlaub attraktiver zu machen. Unter Berücksichtigung von Alltags- und Freizeitzielen wurde ein Wunschliniennetz in 3 Prioritäten entwickelt. Die Umsetzung des landesweiten Radroutennetzes

inklusive Beschilderung ist Aufgabe der Kreise. Die Kreise sollen in ihren Gebieten Planungen von kreisweiten Radroutennetzen inklusive Beschilderung vornehmen. Folgende Kreise haben bereits ein Radroutennetz umgesetzt (in Klammern die Netzdichte angeben): Nordfriesland, Rendsburg-Eckernförde, Dithmarschen, Schleswig-Flensburg, Flensburg. Die Kreise Ostholstein und Stormarn sind zur Zeit in der Planungsphase. Bei der Umsetzung der Radroutenbeschilderungen in Schleswig-Holstein sind der Erlass zur landesweiten Radwegweisung umzusetzen, damit eine einheitliche Beschilderung gewährleistet ist.

In das landesweite Radroutennetz werden auch die Radfernwege Ostseeküstenradweg, Ochsenweg, Nordseeküstenradweg, Elberadweg und Alte Salzstraße eingebunden.“

Um eine zügige Umsetzung des landesweiten Radwegenetzes möglichst bis Ende 2004 zu gewährleisten, sollte das Land sollte die Erstausrüstung der Wegweisung übernehmen (entsprechend dem Beispiel NRW). Um dabei nicht Kreise zu benachteiligen, die bereits auf eigene Kosten eine Beschilderung vorgenommen haben, sollten diesen zum Ausgleich finanzielle Mittel z.B. für weiterführende Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

Die weiteren Zielen im Fahrradtourismus sollten konkretisiert werden. Welche Verbesserungen bei den Mitnahmemöglichkeiten im ÖV werden angestrebt? Fahrradmitnahme in allen Bussen und Bahnen ist ein Muss. Es ist auch notwendig an allen Bahnhöfen und Haltepunkten Wandertafeln der Umgebung anzubringen. Das Ein- und Aussteigen aus den Zügen mit Rädern ist durch breitere Einstiege zu erleichtern. Der Bau von Fahrradstationen, vor allem an Bahnhöfen, ist zu begrüßen. Die Planungen sollten konkretisiert werden (Standorte, Anzahl der Plätze, Baujahr sowie Anzahl).

Zu 3.1.2.2 Schieneninfrastruktur

Schienerpersonen-Nahverkehr (SPNV)

Der VCD begrüßt die vom Land ergriffenen Maßnahmen zur Förderung des SPNV und ÖPNV wie Schleswig-Holstein-Tarif, HVV-Verbunderweiterung, Neuorganisation des ÖPNV, integraler Taktfahrplan, landesweiter Nahverkehrsplan. Der Vorschlag, die Verantwortung für die Sicherung und den Ausbau der Streckenabschnitte dem Land oder einer Landesgesellschaft zu übertragen (S. 73), wird begrüßt.

Erfreulich ist auch, dass endlich die Strecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe wieder durchgängig befahrbar ist und zum Beispiel zwischen Wedel – und der Kreisstadt Pinneberg regelmäßig auch an Wochenenden eine Buslinie verkehren wird. Diese wird als Linie 594 im HVV von Wedel über Pinneberg und Quickborn bis nach Norderstedt verkehren und somit eine Umfahrung Hamburgs per ÖPNV ermöglichen.

Kiel – Lübeck: Wir begrüßen den teilweisen Ausbau zur Zweigleisigkeit, um diese wichtige Verbindung zu ertüchtigen. Erforderlich insbesondere auch im Hinblick auf den Güterverkehr ist aber auch eine spätere Elektrifizierung und Ausbau auf zwei Gleise der wieder ganz in Betrieb genommenen Verbindung Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe. Durch diese östliche Umfahrung Hamburgs wird der Weg über das überlastete Hamburger Netz vermieden. Laufweg wäre z.B.: Flensburg – Neumünster – Bad Oldesloe – Hamburg Wandsbek (Güterumgebungsbahn) – Maschen.

Wir stimmen der Landesregierung in Sachen Elektrifizierung der Strecken Hamburg – Lübeck – Travemünde sowie der Beseitigung des Engpasses Pinneberg – Elmshorn zu.

Lübeck – Bad Kleinen: Der zweigleisige Ausbau ist seit langem überfällig. Zumindest muss als Erstmaßnahme endlich die Modernisierung und Sanierung der Strecke erfolgen. Die Fahrt dauert zu lange, um in Konkurrenz zur Straße attraktiv zu sein.

Brunsbüttel – Wilster: Wir begrüßen Ausbau und Elektrifizierung. Dann SPNV Brunsbüttel – Wilster – Itzehoe – Hamburg.

Zu 3.1.2.4 Luftverkehr

Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel und Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau

Um die Funktion des Regionalflughafen Holtenau auch in Zukunft zu sichern, bedarf es keiner

Verlängerung der Start- und Landebahn. Turbopropflugzeuge sind deutlich wirtschaftlicher und damit umweltfreundlicher als Regionaljets.

Es ist alternativ eine Schienenanbindung (Flugzug von Pro Bahn) des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel durch einen Regionalzug von Neumünster über Kaltenkirchen, Norderstedt, Flughafen, Hamburg-Nord und Hamburg-Hauptbahnhof zu prüfen. Dabei könnte die vorhandene Trasse der AKN (Altona- Kaltenkirchen –Neumünster) ausgebaut werden. Vom Ausbau dieser Trasse würden auch die Pendler aus Norderstedt, Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg und Bad Bramstedt profitieren, die in den Hamburger Norden wollen. Die Vollversion, die auch eine höhere Geschwindigkeit erlauben würde, wäre zwar mit geschätzten 195 Millionen Euro teurer als die reine Verlängerung der Start- und Landebahn in Kiel-Holtenau mit ca. 50 Mio. Euro, sie würde aber auch viel mehr Vorteile bieten. Wer trägt bei einer Verlegung der B 503 die Mehrkosten für den Busverkehr nach Holtenau, die durch die Verlängerung der Strecke entstünden?

Zu 3.2.2.3 Langfristige Optionen

Die StadtRegionalBahn Kiel verdient eine ausführliche Betrachtung und ein eigenes Kapitel. Das Land sollte für den Fall einer positiven Bewertung durch die Gutachter und einer positiven Entscheidung durch die Stadt Kiel seine Unterstützung in Aussicht stellen

Zu 3.4 Mobilität im Tourismus verbessern

Hier ist vordringlich durch Werbemaßnahmen dafür zu sorgen, dass der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisenden Gäste deutlich erhöht wird. In allen Prospekten und Informationen ist vorrangig darauf hinzuweisen, wie die Urlaubsziele in Schleswig-Holstein mit der Bahn erreichbar ist. Die aktuelle Situation zeigt, dass hier deutliche Defizite bestehen (vgl. auch Ausführungen zu 1.1.3): Immer wieder ist festzustellen, dass Ferienregionen Straßenverbindungen deutlich in Prospekten angeben, während Informationen über die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr fehlen. Weitere Maßnahmen wären Fahrplaninformationen in Hotels oder Vergünstigungen für diejenigen, die per Bahn anreisen, Vorschläge für Ausflüge per Fahrrad, Vorschläge für weitere Ausflüge (nach Hamburg, Kiel oder Lübeck) mit dem öffentlichen Verkehr. Anderen Regionen machen vor, wie es gehen kann.

36 Umweltschutz im Verkehr verbessern

vgl. Ausführungen zu 1.4

Zu 4.2.2.5 GVFG-Mittel

Fahrradstationen sollten - wie in anderen Bundesländern bereits üblich – mit einem festen Fördersatz pro Stellplatz gefördert werden.

Kiel, den 30.12. 2002