

Fahrradverkehr auf Sylt



Insel Sylt
EuroVelo 12
Gemeinde Sylt

Fahrradverkehr auf Sylt

Bestandsaufnahme

Rechtliche Grundlagen

Fahrradschnellwege

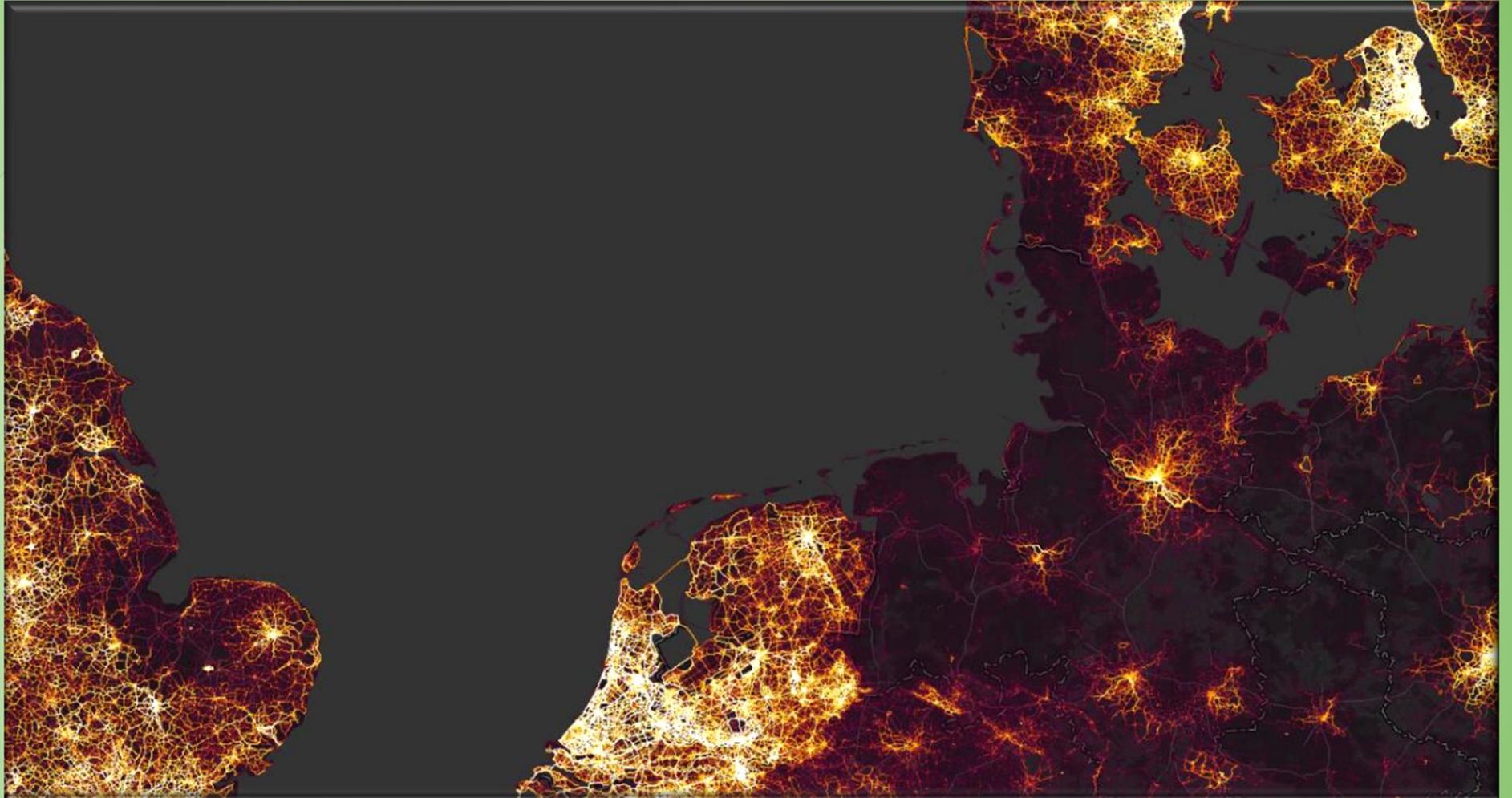
EuroVelo 12

Sonstige Maßnahmen



Bestandsaufnahme

Aktuelle Kennzahlen und Vergleiche



Fahrradnutzung in Europa

Schleswig-Holstein im Vergleich zu Dänemark und den Niederlanden
Sylt sticht aber in Schleswig-Holstein etwas hervor (Quelle: Strava Global Heatmap)

Vergleich der tatsächliche Nutzung und der vorhandene Infrastruktur

Nutzung (Strava*)



* Strava ist ein soziales Netzwerk zum internetbasierten Tracking sportlicher Aktivitäten. Die Karte zeigt die Nutzung durch Radfahrer – Je heller desto mehr Radfahrer

Infrastruktur (OCM*)

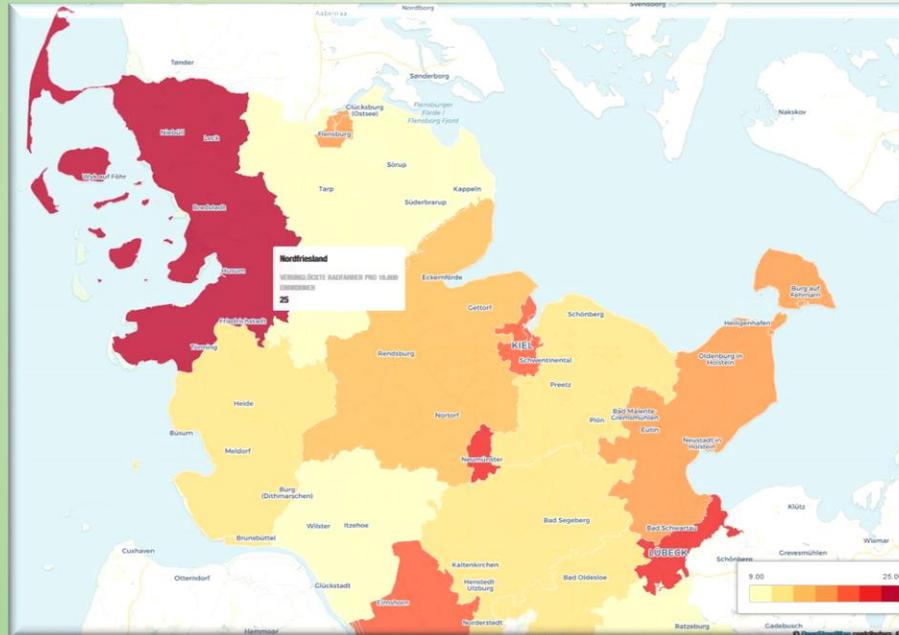


* OCM = Open Cycle Map

Hohe Nutzung bei mangelnder Infrastruktur führt zu Unfällen

Unfälle je 10.000 Einwohner

In Zahlen



Stadt / Kreis	Unfälle / 10.000 Ew.
Nordfriesland	25
Lübeck	23
Neumünster	18
...	
Steinburg	9
Lauenburg	8
SH - Durchschnitt	9

Auf Sylt stieg die Zahl der Fahrradunfälle 2017 um 22 Prozent

Quelle: <https://www.shz.de/20146252> ©2018

Unfälle mit Fahrradeteiligung Jahr 2017 (2016) im Vergleich

Unfälle auf Sylt

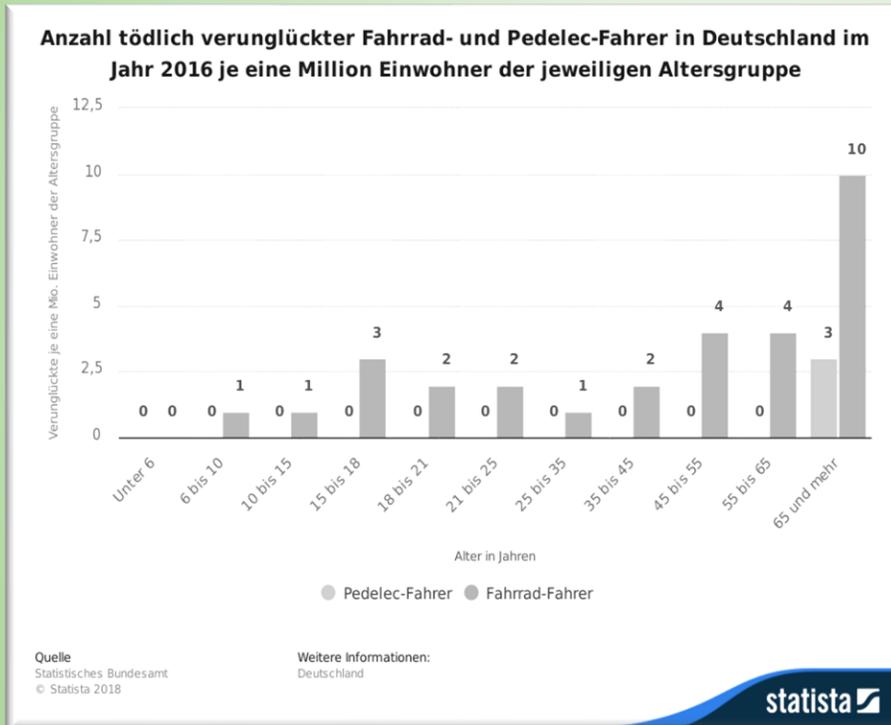


Gemeinde / Kreis	Unfälle / 10.000 Ew.
Nordfriesland	25
List auf Sylt	59 (26)
Kampen (Sylt)	86 (22)
Wenningstedt-Braderup (Sylt)	77 (77)
Sylt	54 (48)
Hörnum (Sylt)	23 (23)
Insel Sylt	56 (46)
SH - Durchschnitt	9

Auf Sylt stieg die Zahl der Fahrradunfälle 2017 um 22 Prozent

Quelle: <https://www.shz.de/20146252> ©2018

Senioren sind von Unfällen überdurchschnittlich betroffen



Anzahl der Getöteten bei Unfällen in Deutschland nach Art der Straßenverkehrsbeteiligung 2016

Fußgänger	505
Fahrrad	408
PKW	2.424

Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer ab 65 Jahren in Deutschland im Jahr 2016 nach Verkehrsbeteiligung

	Verunglückt	Getötet
Fahrrad	14.144	232
PKW	23.644	433

Fahrrad hat gesamtgesellschaftlichen Nutzen von 30 Cent pro Kilometer

Das Auto kostet..., das Fahrrad nutzt!



Quelle: Studie Prof. Dr. Gössling / Universität Lund
www.vivavelo.org/fileadmin/inhalte/user_upload/Goessling_CBA_Auto-Fahrrad_0418.pdf

Das Fahrrad hat einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen von 30 Cent pro Kilometer, während Autofahrer 20 Cent Kosten pro Kilometer erzeugen, die derzeit nicht durch Steuern und Abgaben gedeckt sind.



ADFC-Infografik - Copyright ADFC Schleswig-Holstein e.V.

Für den Vergleich herangezogene Parameter und Faktorkosten

- Klimawandel
- Subventionen
- Luftverschmutzung
- Lärm
- Infrastruktur (Ausbau)
- Bestehende Infrastruktur
- Parken
- Ökosystemdienstleistungen
- Boden- und Wasserqualität
- Ressourcennutzung, Abfälle
- Betriebskosten
- Reisezeit
- Staus und stockender Verkehr
- Gesundheitseffekte
- Erhöhte Lebenserwartung
- Unfälle
- Wahrgenommene Sicherheit, Unbehagen
- Lebensqualität, Image, Tourismus

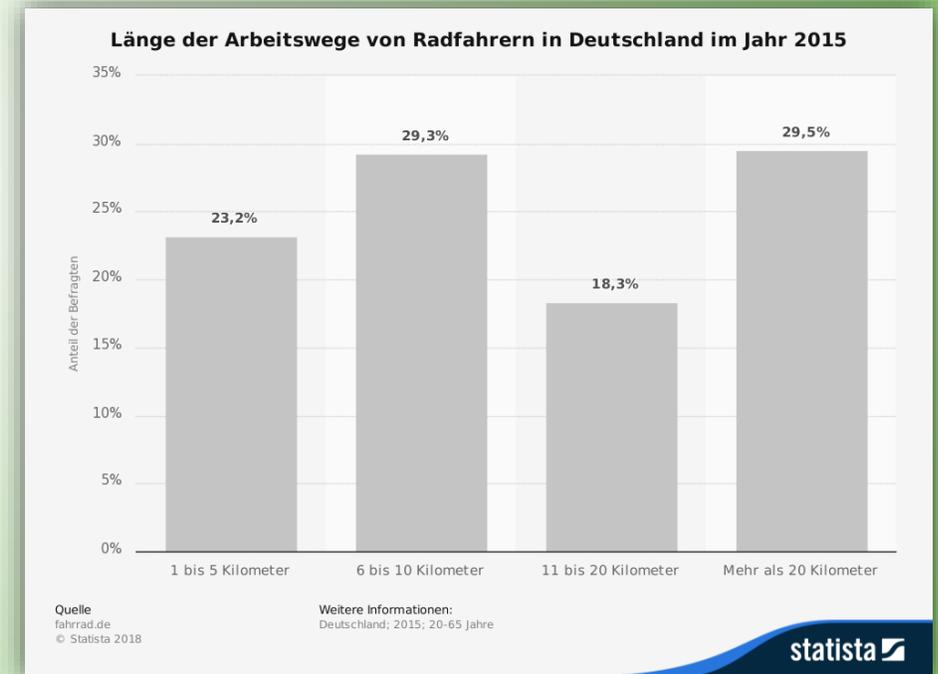
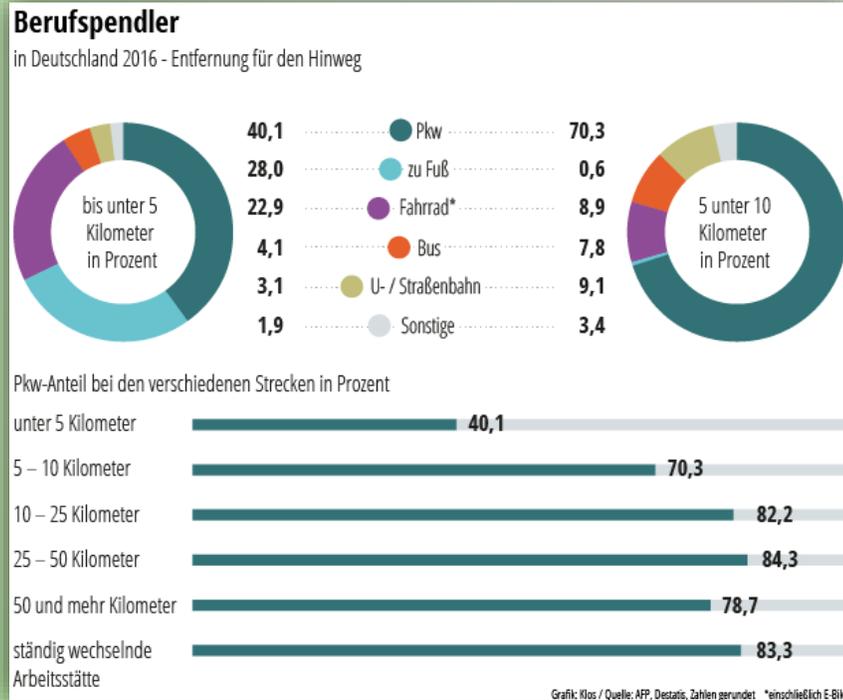
- [Bericht mit Link zu Studie](#)

Arbeitsweg - Pendeln mit dem Rad

Autofahrer
40% bis 5 Kilometer
70% bis 10 Kilometer

Aber:

30% der Radfahrer pendeln
sogar über 20 Kilometer zur
Arbeit



Spezielle Anforderungen wichtiger Nutzergruppen

Tabelle 1: Spezielle Anforderungen wichtiger Nutzergruppen

Anforderung	Alltagsradfahrer aus dem ländlichen Raum:			Rad-touristen	Sportrad-fahrer	Mountain-biker
	Kinder/Jugendliche	Erwach-sene	Ältere Menschen			
soziale Sicherheit	●	●	●	○		
Trennung vom Kfz-Verkehr	●	○	●	●		○
geringe Umwege	●	●	○			
ebene, gut befestigte Oberflächen	●	●	●	○	●	
zweispurig befahrbar (z. B. durch Anhänger)		●	○	●		
landschaftliches Erlebnis				●		○
hohe Fahrgeschwindigkeit					●	
unbefestigte Trassen						●
Steigungs- und Gefällestrecken						●
Wegweisung	○	○	○	●		●

● = sehr wichtig, ○ = anzustreben



Rechtliche Grundlagen

§ 2 StVO Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(1) Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen, von zwei Fahrbahnen die rechte. Seitenstreifen sind nicht Bestandteil der Fahrbahn.

(2) Es ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit.

Fahrräder sind Fahrzeuge aber keine Kraftfahrzeuge

➤ Zeichen 237 Radweg



➤ Zeichen 240
Gemeinsamer
Geh- und Radweg



➤ Zeichen 241-30 (31)
Getrennter
Rad- und Gehweg



Fahrradstraße (Zeichen 244)

- ▶ Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.
- ▶ Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
- ▶ Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
- ▶ Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.



Radwegebenutzungspflicht

- ▶ **Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt.**
(§ 45 Abs. 9 Satz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung - StVO) [Urteil vom 18.11.2010 - BVerwG 3 C 42.09](#)
- ▶ Inzwischen kann es als erwiesen gelten, dass Radfahrer, die einen Radweg benutzen, einem höherem Risiko ausgesetzt sind, einen Unfall zu erleiden, als solche, die auf der Fahrbahn fahren. Das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg hat auf eine Anfrage der Grünen-Landtagsfraktion am 04.10.2007 geantwortet: „Zahlreiche statistische Erhebungen und wissenschaftliche Untersuchungen weisen nach, dass die Unfallzahlen auf innerörtlichen Radwegen mit Radfahrerfurten deutlich höher sind als auf gemeinsam von allen Fahrzeugen genutzten Fahrbahnen. Auf Radwegen, die räumlich von der Fahrbahn getrennt sind, gibt es häufiger Unfälle in Verbindung mit abbiegenden und kreuzenden Fahrzeugen sowie mehr Alleinunfälle und Kollisionen zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Unfallschwere ist dabei nicht geringer als bei Unfällen auf Fahrbahnen. So wurde unter anderem durch die Bundesanstalt für Straßenwesen nachgewiesen, dass die Führung von Radfahrern auf der Fahrbahn vor allem in Knotenpunktbereichen ein höheres Sicherheitsniveau erreicht als die Führung im Seitenraum auf Radwegen. Radfahrer sind dann am sichersten, wenn sie sich im Blickfeld der anderen Fahrzeugführer aufhalten. Bei innerörtlichen Radwegen müssen Radfahrer die komfortable bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr auf Streckenabschnitten an Kreuzungen und Einmündungen häufig mit einem deutlich erhöhten Unfallrisiko bezahlen. [...]“ [Drucksache des Landtages Baden-Württemberg 14/1818](#)

Gemeinsame Führung von Fahrrädern und Fußgängern (ERA 3.6):

- Voraussetzungen:
 - ... Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist daher nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist.
 - ...
- Die Vorgaben gelten sowohl bei der Zulassung (Gehweg/Radfahrer frei) als auch bei der Anordnung (Zeichen 240/241) für Radverkehr

Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde

Hinweis: Der Anteil der Radfahrer soll bei hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der Gehwegnutzer nicht überschreiten.

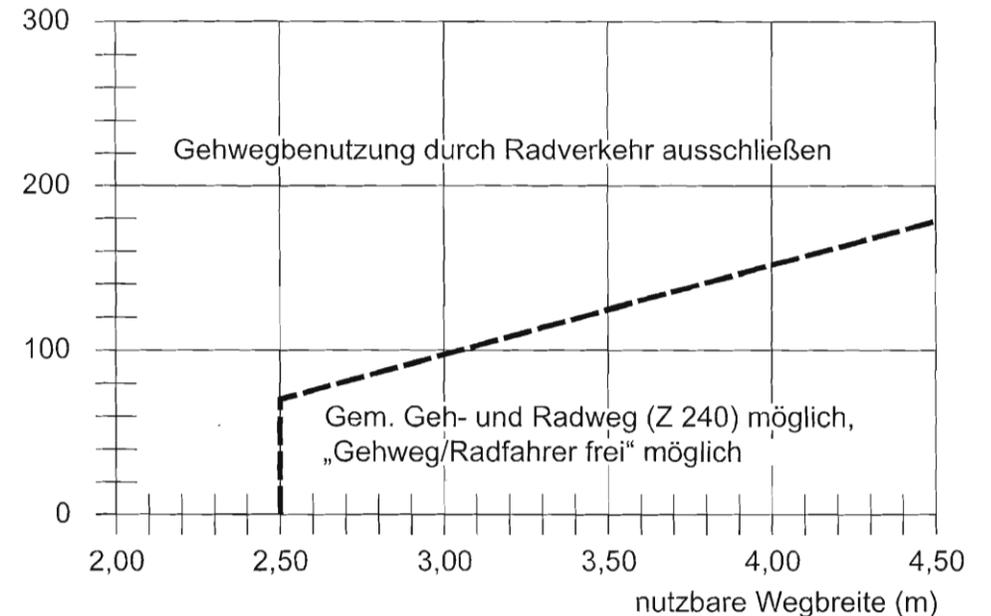
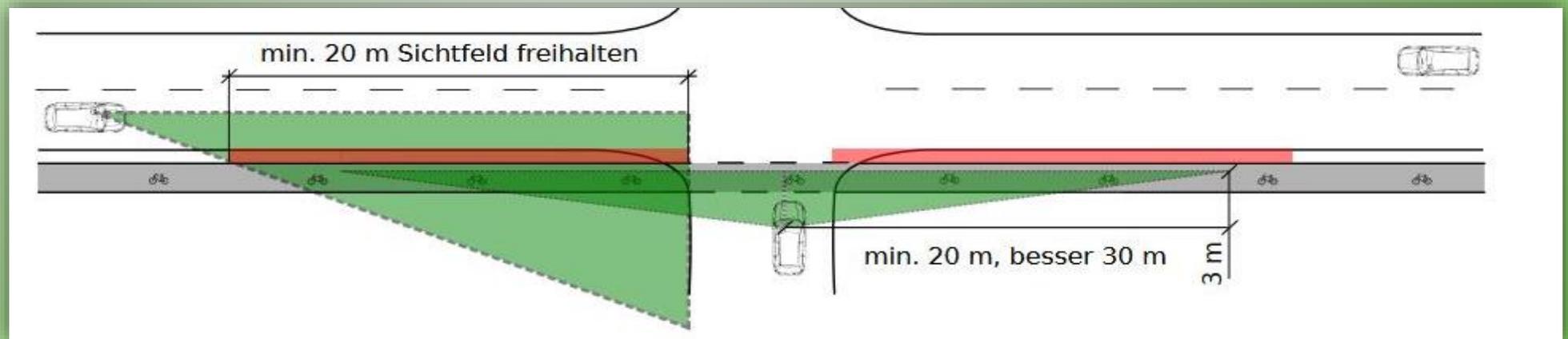


Bild 15: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr

Radwegebenutzungspflicht

Nicht zulässig bei:

- Überdurchschnittlich hoher Nutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger z.B. Kinder (ERA 3.6)
- Hauptverbindungen des Radverkehrs (ERA 3.6)
- Zahlreiche Knotenpunkte und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen (ERA 3.6)
- Bushaltestellen ohne gesonderte Warteflächen (ERA 3.6)
- die Führung an Kreuzungen muss sicher sein, insbesondere muss die Sichtbeziehung zwischen einbiegenden/abbiegenden Kfz-Fahrern und den Radfahrern gut sein. (ERA 2.2.4)



Breiten und Sicherheitsabstände

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß	2,00 m	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß	2,50 m			
	(bei geringer Rad- verkehrsstärke)	(2,00 m)			
einseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß	3,00 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m	0,75 m	0,75 m	
	Regelmaß	2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.



Überholen von Radfahrern

- Kraftfahrer, die einen Radfahrer überholen, müssen mindestens einen Abstand von 1,5 m bis 2 m einhalten
- Wird ein Kind auf dem Rad transportiert, ist ein Mindestabstand von 2 m einzuhalten, entschied beispielsweise das OLG Naumburg (Versicherungsrecht 2005, S. 1601). Der Abstand bezeichnet dabei die seitliche Distanz von Überholer zum Überholten: Im Allgemeinen von der rechten Außenkante des Kfz zur "linken Außenkante" des Radfahrers.
- Urteil BGH schon 1967 (BGH, Verkehrsmittelungen 1967, 9). Zuwiderhandlungen werden - auch wenn niemand verletzt wurde - als Nötigung oder Gefährdung des Straßenverkehrs verfolgt.
- Radfahrer die Radfahrer überholen müssen das links tun und einen Abstand von **einem Meter** einhalten (KG Berlin, Beschl. v. 26.02.2018)

Fahrradschnellwege (besondere Förderung durch den Bund) Fahrradwege

Ziel: Schaffung von durchgehenden priorisierter Fahrradrouen

Nord – Süd (List-Hörnum)

Ost – West (Westerland-Morsum und darüber hinaus)

Ein Radschnellweg ist ein Weg der exklusiv für Fahrräder ist.

Beispiel Inselbahntrasse: 4 m breiter Radweg plus 2 m breiter Fußweg

Der Flächenverbrauch wäre wohl nicht vertretbar

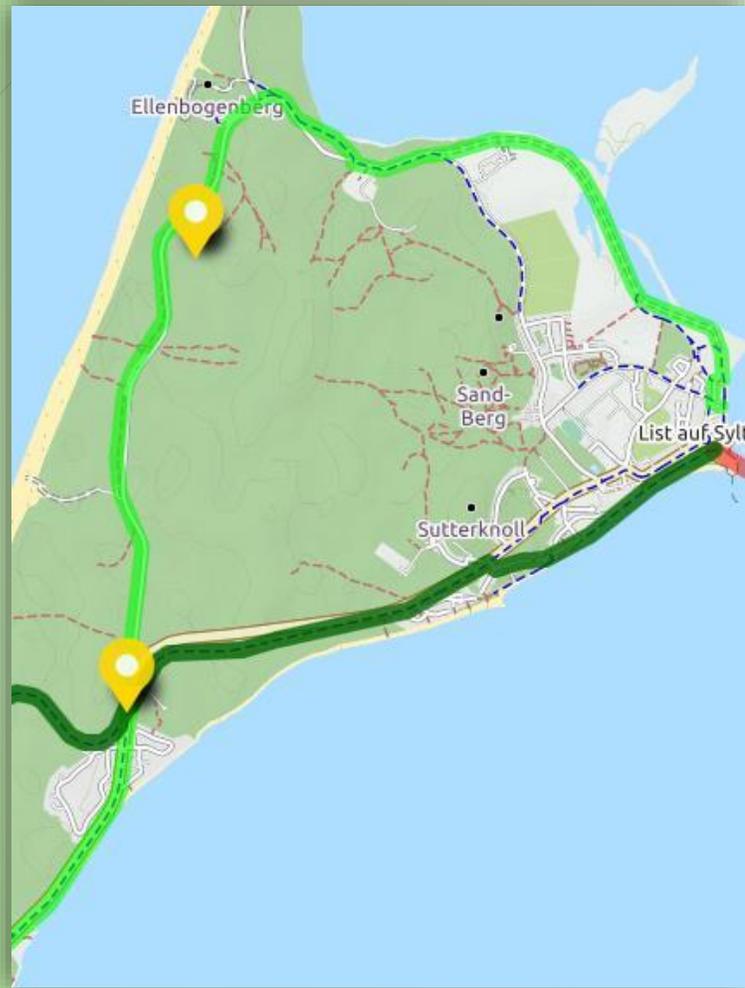
Fahrradwege



- Radweg AR II (Dunkelgrün)
 - Durchgehende Radverbindung
 - Mind. 4,5 m breit
 - Durchgehend markiert und ausgeschildert
 - Innerhalb der Orte als Fahrradstraße
 - Bei hohem Verkehrsaufkommen getrennter Rad- und Fußgängerverkehr
 - Für alle geeignet – Kinder, ältere Mitbürger, Menschen mit Mobilität-Einschränkungen und Rollstuhlfahrer

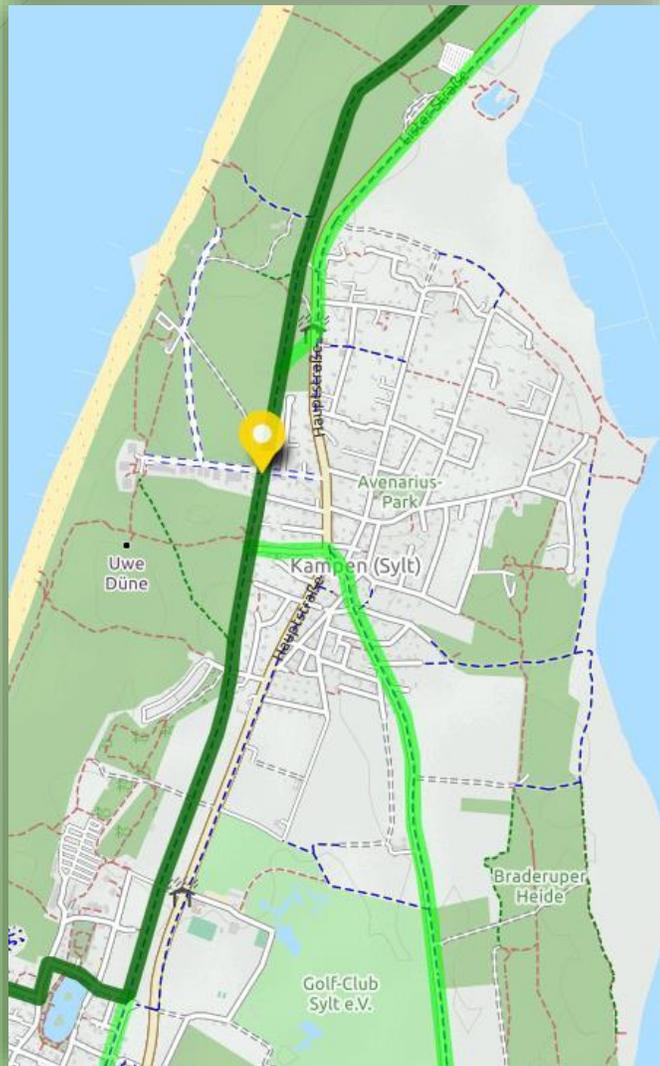
- Radweg AR III (Hellgrün)
 - Mind. 3,5 m breit
 - Gleichberechtigt zum Autoverkehr
 - Im Kreuzungsbereich eigene sichere Führung
 - Durchgehend markiert und ausgeschildert
 - Uneingeschränkt geeignet für Kinder und ältere Mitbürger
 - Möglichst geeignet für Menschen mit Mobilität-Einschränkungen und Rollstuhlfahrer
Abweichungen sind zu dokumentieren

Listland



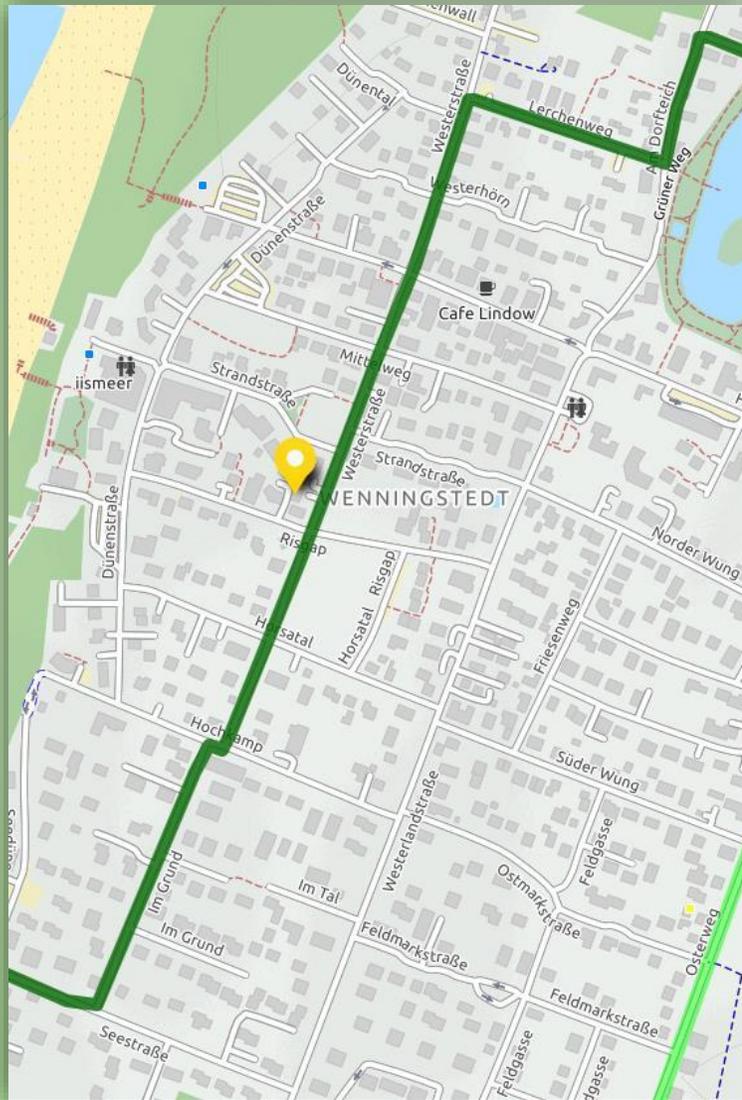
- Inselbahntrasse
 - Verbreiterung auf mind. 4 Meter
 - Kies Bankette
- Listland
 - List Hafen – Weststrand ist ausgebaut
 - Weststrand – L24 ist zu Zeit nicht für Kinder (auch nicht im Anhänger) und ältere Menschen geeignet
 - Besser Oberfläche der Straße – Nachteil: Die Geschwindigkeit der Autos wird sich erhöhen
 - Eigene Führung für Fußgänger und Radfahrer – Nachteil: Flächenverbrauch in den Dünen
- Kreuzung L24
 - Bau einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer
 - Rampen durch künstliche Dünen, Gelände ist abschüssig zur Straße
 - Kuppel- und Wannenhalmmesser mind. ERA 2.2 für 40 km/h

Kampen



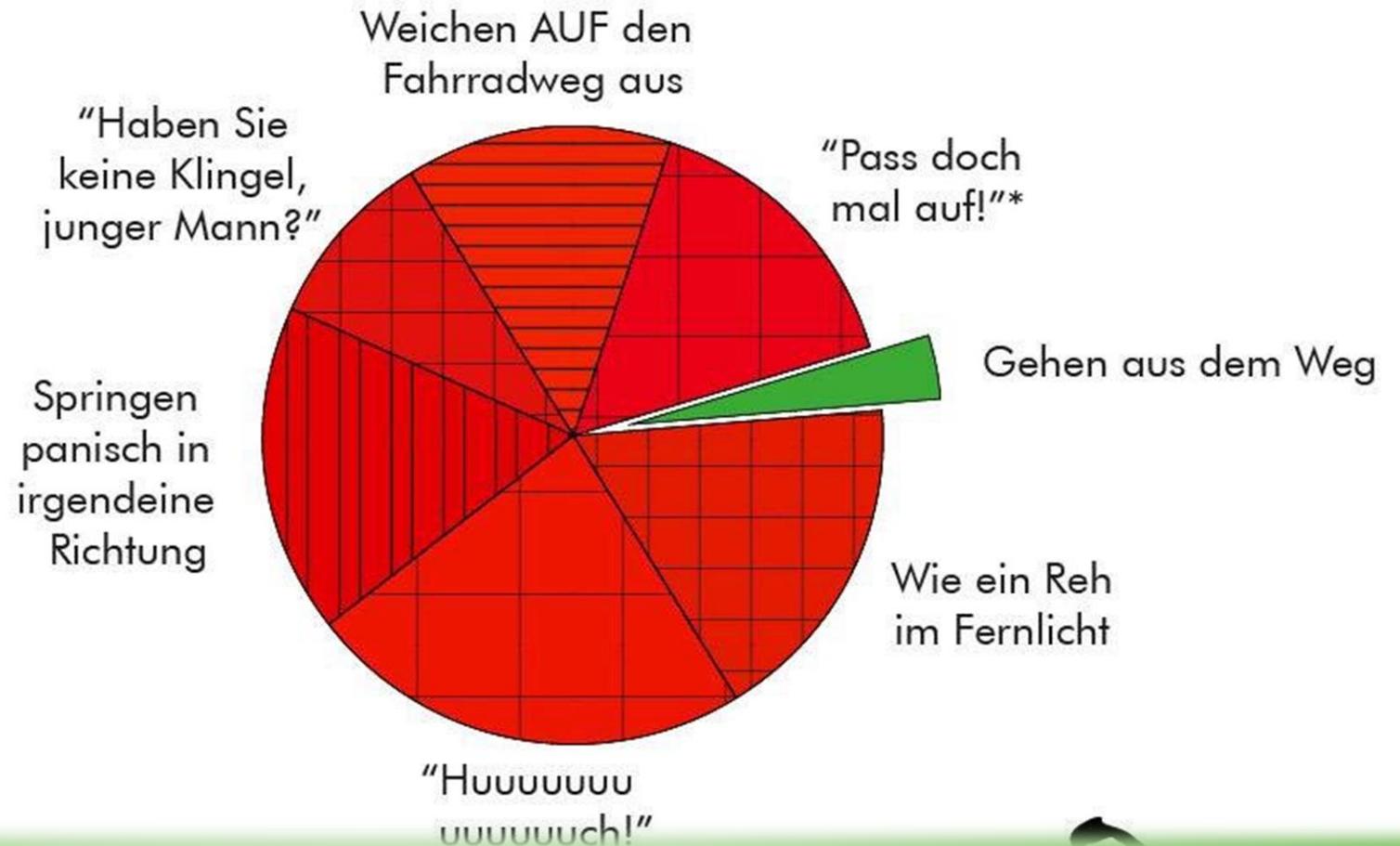
- Inselbahntrasse
 - Verbreiterung auf 4,5 Meter + Kies Bankette
- Radweg an der L24
 - Verbreiterung auf 3,5 Meter + Kies Bankette
 - Geschwungene Verkehrsführung zur Ampel Am Ortsausgang – Weg muss als Alternative sichtbar werden
- Vorfahrt für Radverkehr Kurhausstraße und Möwenweg
 - Der Radweg hat ein größeres Verkehrsaufkommen als der kreuzende Autoverkehr
 - Führung des Radweges ebenerdig – kein Absatz
 - Absatz und Stoppschild für kreuzenden Autoverkehr.
- Richtung Munkmarsch
 - Verbreiterung auf 3 Meter
 - Keine Anordnung der Fußwegnutzung im Ortbereich – nach ERA nicht zugelassen

Wenningstedt

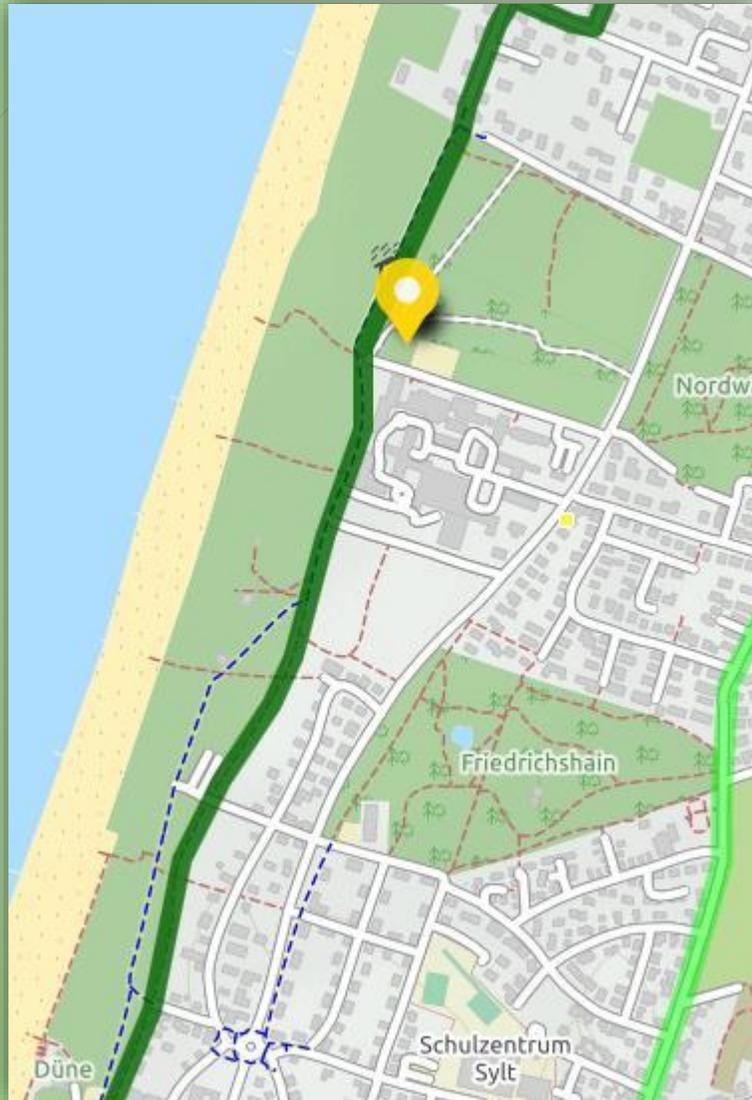


- Festlegen einer geeigneten Strecke durch den Ort
- Fahrradstraße – Kraftfahrzeuge frei
- 2. Strecke über den Osterweg
 - Verbesserung der Kreuzungen und Einmündungen
 - Norder Wung ggf. Vorfahrt für Radverkehr besserer Kurvenradius
 - Einmündung zum Osterweg – Einfädelspur für Radfahrer besserer Kurvenradius
 - Ausschilderung und Verbesserung der Führung zur Brücke – Richtung Braderup
 - Verbesserung der Verkehrsführung zum Nordwäldchen und bessere Führung in Westerland – ggf. Verzicht auf Parkplätze

Fahrradklingel: Wie reagieren Fußgänger?

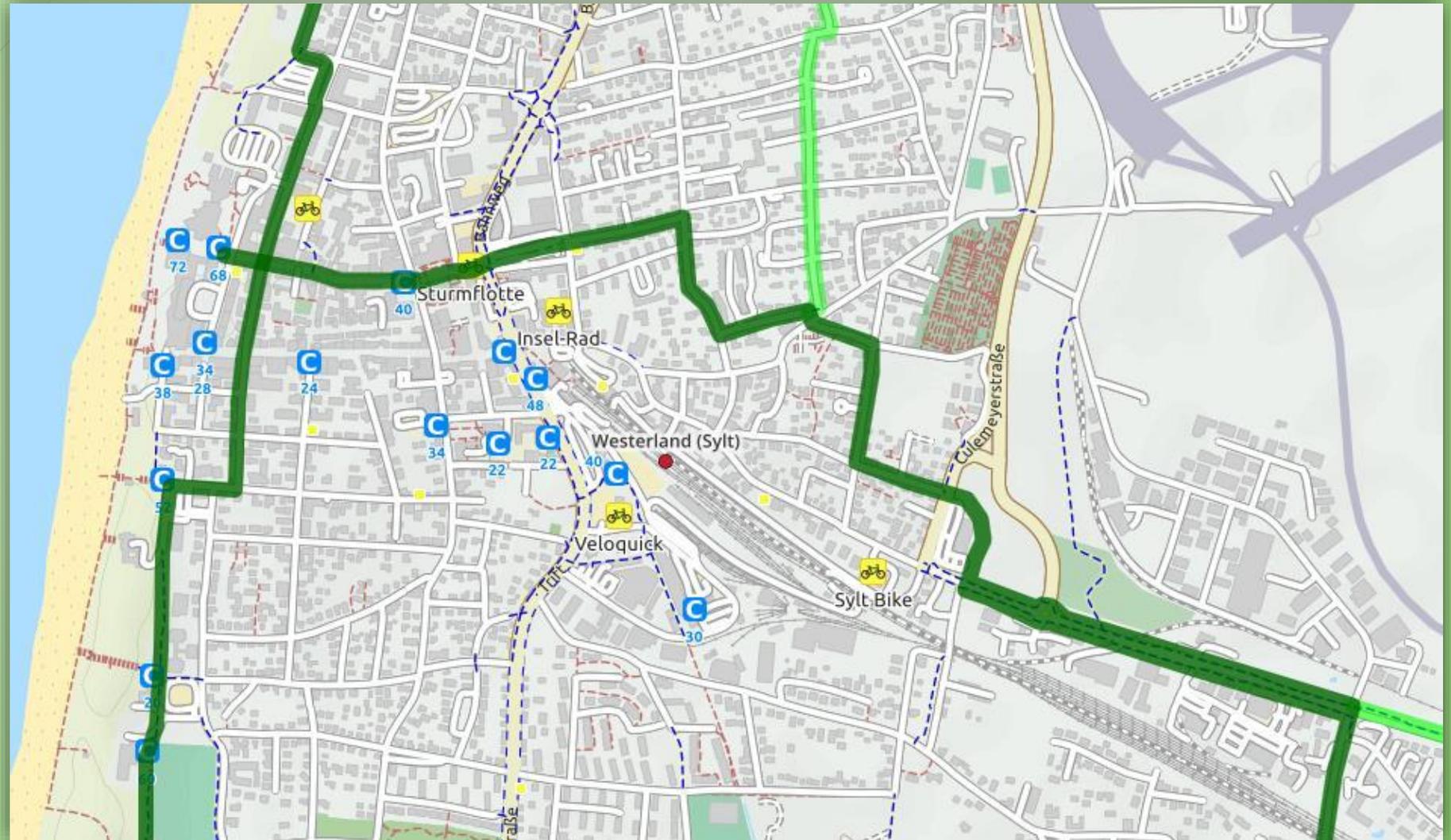


Wenningstedt – Klinik – Westerland



- **Gefahrenstelle!**
Der Weg ist bestimmt zur Zeit der gefährlichste Weg auf der Insel
 - Hohes Verkehrsaufkommen
 - Abschüssig – hohe Geschwindigkeiten
 - Unübersichtlich an versch. Stellen
- Trennung von Radverkehr und Fußgängerverkehr
 - An der Stelle wird es ohne zusätzliche Flächenverbrauch nicht möglich sein eine für Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen sichere und komfortabel Verkehrsführung zu erreichen

Fahrradstraßen durch Westerland



Fahrradstraßen durch Westerland

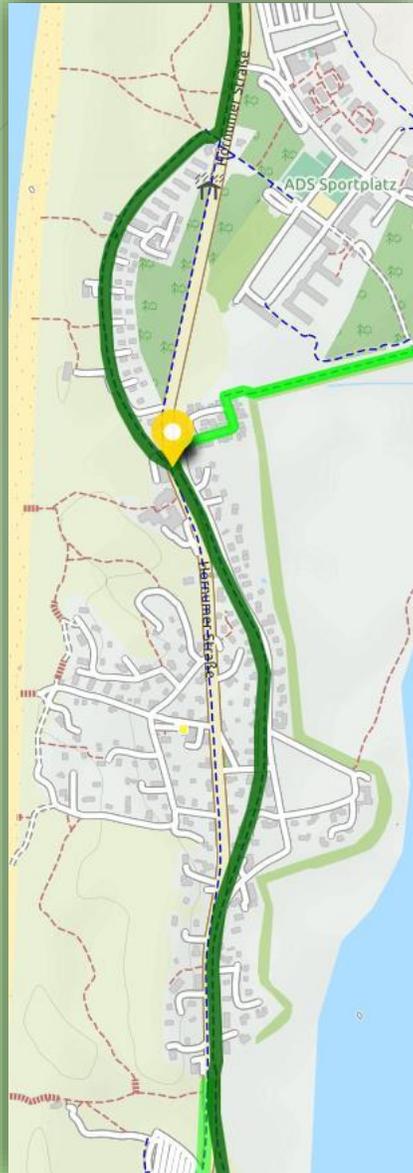
Nord - Süd

- ▶ Festlegen eine geeigneten Strecke
- ▶ Fahrradstraße
 - ▶ Ggf. nur KFZ Anlieger frei
 - ▶ Verzicht auf Parkplätze
 - ▶ Ggf. Einbahnstraße für KFZ mit getrenntem Radweg
- ▶ Kurzentrum ISTS Parkplatz bis Friedrichstraße
 - ▶ Verkehrsberuhigt
 - ▶ Nur Anwohner, Menschen mit Behinderungen und e-Fahrzeuge
 - ▶ Andreas-Dirksstraße Parkplätze nur E-Autos, Behindertenparkplätze
 - ▶ Fahrrad Abstellanlage

West - Ost

- ▶ Festlegen eine geeigneten Strecke
- ▶ Fahrradstraße
 - ▶ Ggf. nur KFZ Anlieger frei
 - ▶ Verzicht auf Parkplätze
 - ▶ Ggf. Einbahnstraße für KFZ mit getrenntem Radweg
- ▶ Im Bereich der Keitumer Landstraße Beidseitigen Radweg – mind. 4,5 Meter breit (Lastenräder)
- ▶ Aktuell – Aufhebung Anordnung für Radfahrer (ist z.Z verwirrend unterschiedlich)
- ▶ Kreisverkehr – mit Radspur Keitumer Landstraße – Brücke (bei Neubau mit Radweg)

Rantum



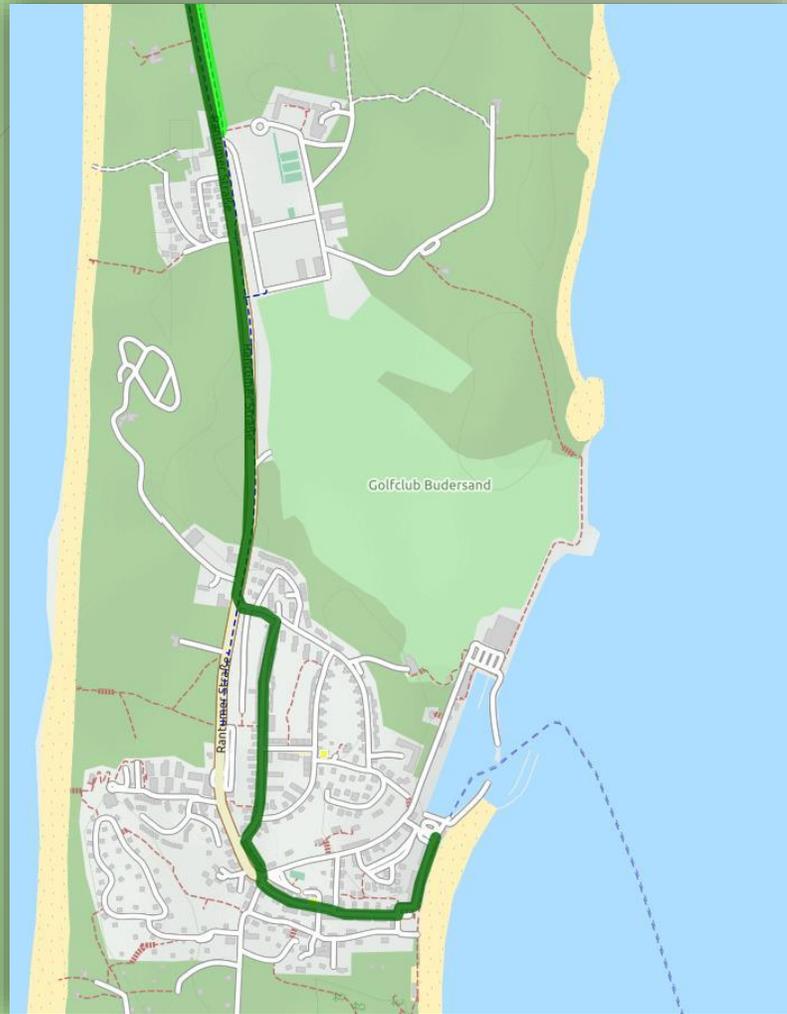
- ▶ Problem
Änderung der Straßenseite
Der Radweg Westerland – Hörnum verläuft westlich der L24
In Rantum ist nicht genug Platz
Führung nur östlich möglich
- ▶ Lösung
Überquerung der L24 mit großem Kurvenradius
Markierung der Querung
 - ▶ Ampel-Steuerung mit Vorrang für Radverkehr
Rad Sensoren im Anfahrtsweg
Bedarfsampel für Autofahrer (Sensor)
Ausnahme – Grüne Welle für ÖPNV
Nachts ohne Ampel > Stopp für Autos
 - ▶ Problem der Lösung:
Die Führung am Raanwai ist nicht Straßenbegleitend zur L24 –
Eine Anordnung der Nutzung ist nicht möglich
Der Weg muss so gut sein das er genutzt werden möchte!

Rantum - Hörnum



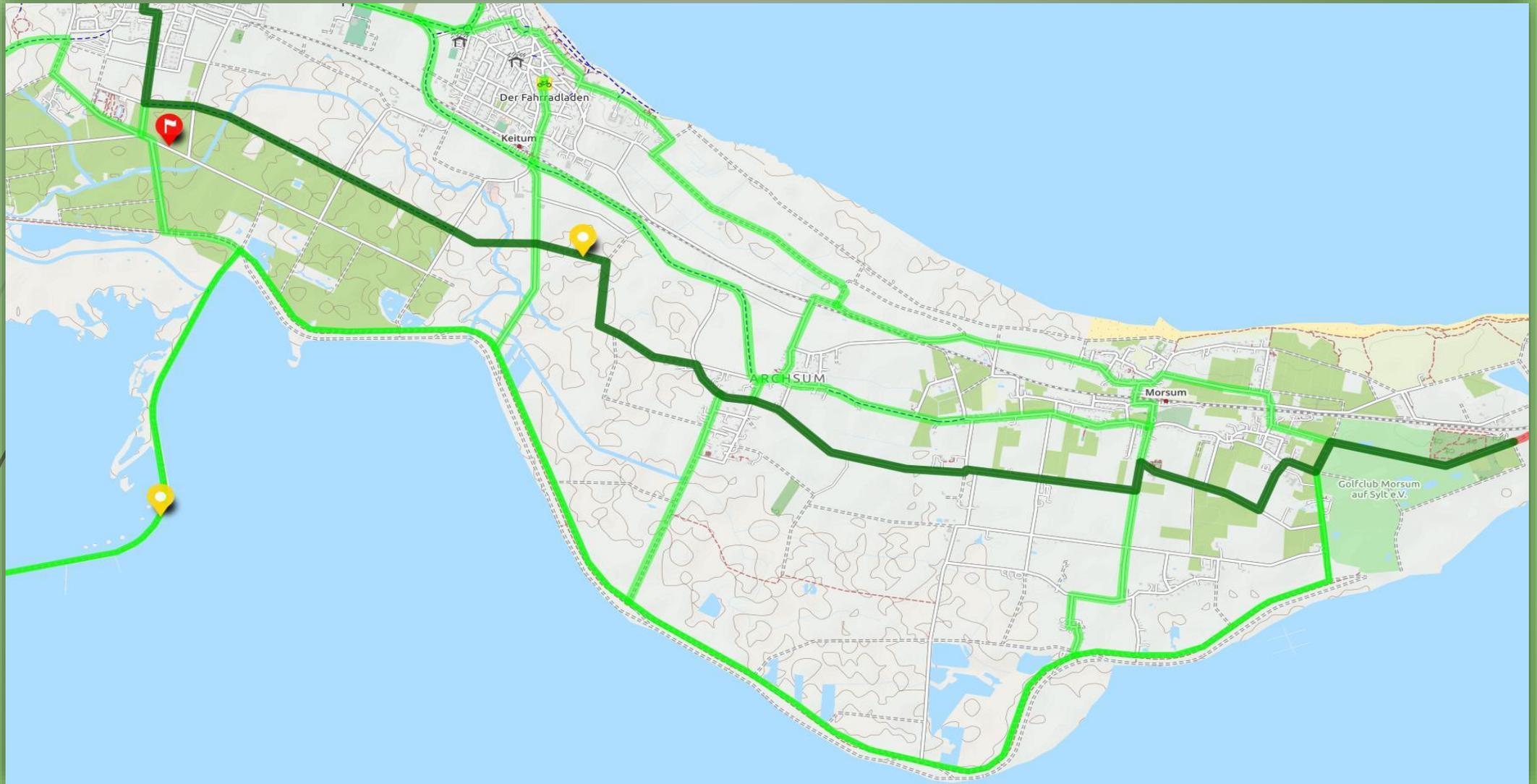
- ▶ Radweg an der L24
 - ▶ Verbreiterung auf 3,5 Meter + Kies Bankette
 - ▶ Höhen Angleich – weniger tiefe Täler
Warum wurde das für Autos mit Motor gemacht aber für Radfahrer nicht?
Kuppel- und Wannenhalmmesser mind. ERA 2.2 für 40 km/h
- ▶ Weg durch die Dünen
 - ▶ Verbreiterung auf 4,5 Meter + Kies Bankette analog zur Inselbahntrasse
 - ▶ Geteerte Oberfläche – wichtig gerade für ältere Radfahrer, Kinder und mobilitätseingeschänkte Personen
 - ▶ Wassergebundenen Wege gelten biologisch als versiegelt
 - ▶ Kies mit splitterndem Material gefährdet die Reifen
 - ▶ Teer hat sich nach 10 Jahren amortisiert
 - ▶ Optisch – Sand ähnliche Oberfläche

Hörnnum

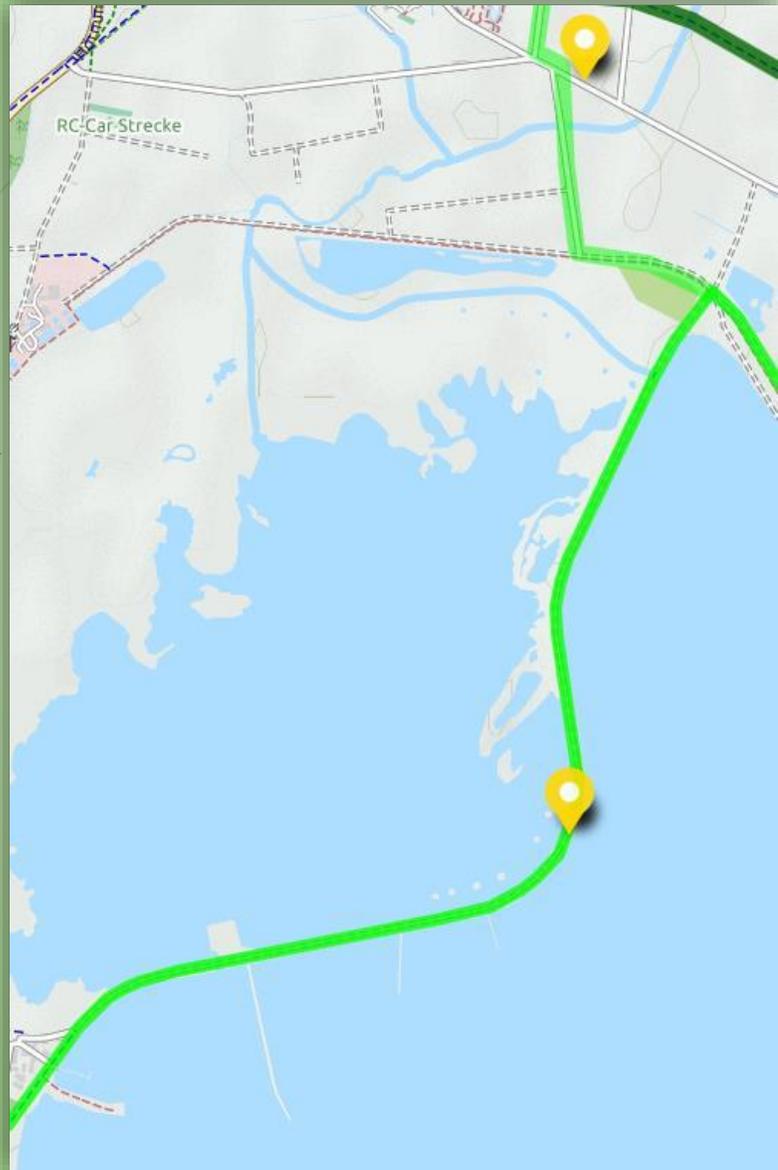


- ▶ Sofortmaßnahme
 - ▶ Änderung der Ausschilderung
Im Bereich der 70 km/h Streck ist die Nutzung des Fußweges nicht erlaubt
 - ▶ Rantumer Straße von Berliner Ring bis Kurverwaltung
 - ▶ Nach Hörnnum – Nutzung des Fußweges entgegen der Fahrrichtung ist angeordnet
 - ▶ Aus Hörnnum – Nutzung des Fußweges ist nicht erlaubt
- ▶ Optimierung der Führung
 - ▶ Ggf. als Fahrradstraße (Anlieger KFZ frei) durch Steintal
 - ▶ Kreuzungsbereich Rantumer Straße – Blankes Tälchen

Radwege – West ↔ Ost



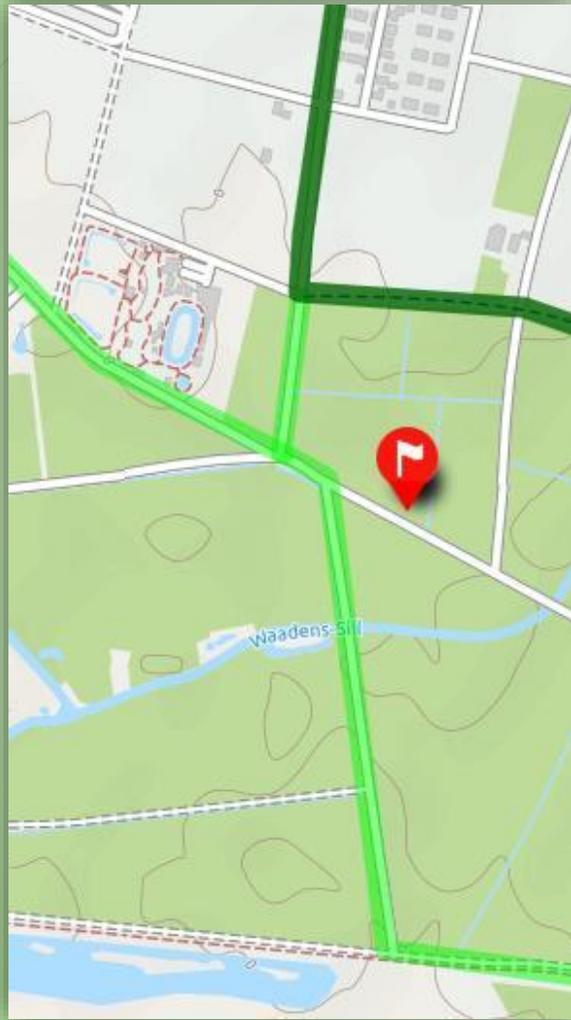
Rantum Becken



- ▶ Gesteuerte Oberfläche – wichtig gerade für ältere Radfahrer, Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen
- ▶ Wassergebundenen Wege gelten biologisch als versiegelt
- ▶ Kies mit splitterndem Material gefährdet die Reifen
- ▶ Teer hat sich nach 10 Jahren amortisiert
- ▶ Optisch – Sand ähnliche Oberfläche
- ▶ Breite wie Deichkrone

- ▶ PS:
Rundweg ums Rantum Becken sollte für e-Scooter und e-Rollstuhl möglich sein

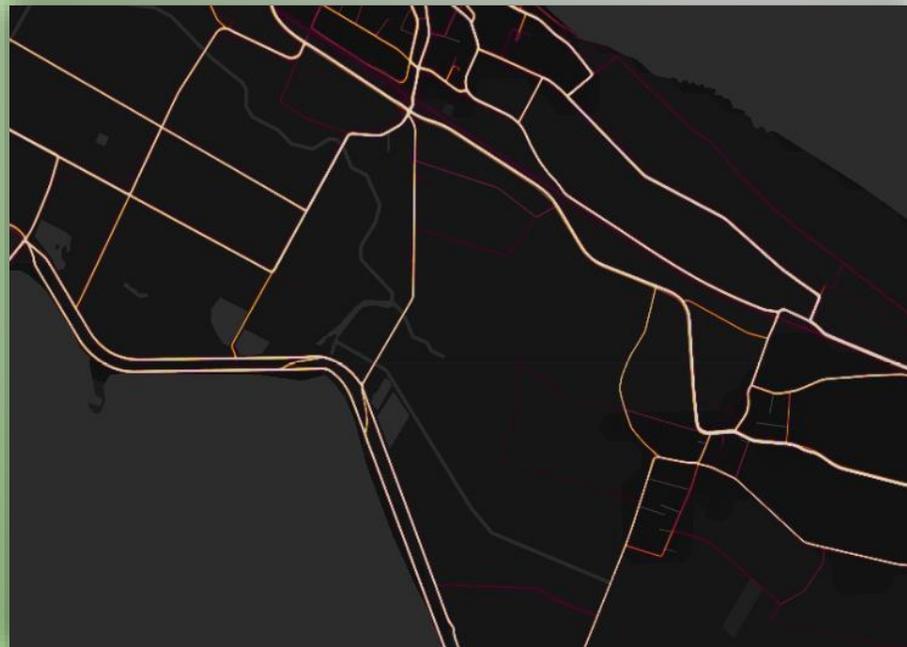
Bäderstraße



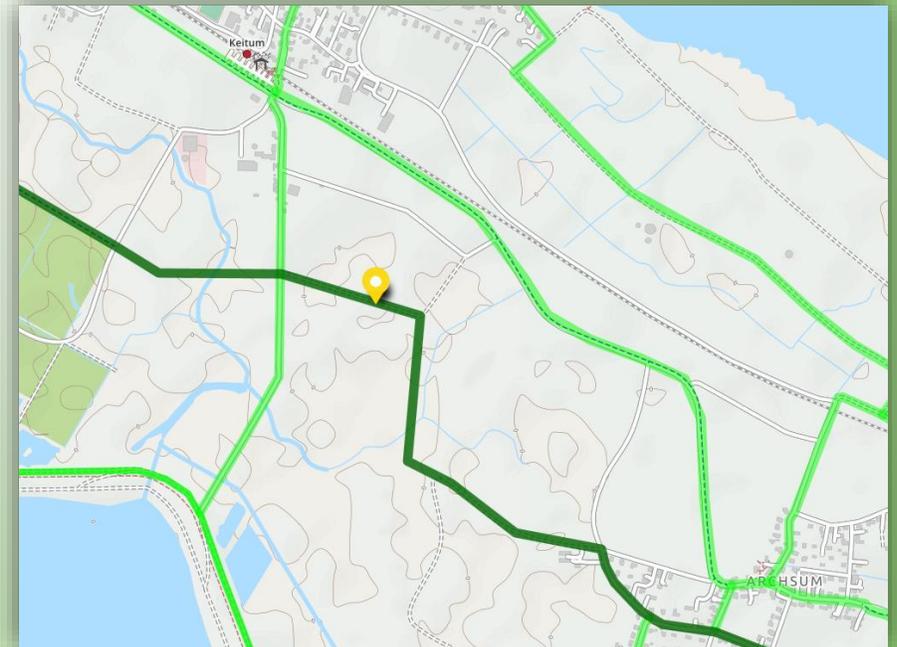
- **Gefahrenstelle!**
Um von Tinum zum Rantum Becken zu kommen muss man zur Zeit eine (kleine) Strecke an der Bäderstraße entlang laufen oder fahren
- Neuer Rad und Fußweg mit sicheren Überquerungsmöglichkeiten der Bäderstraße
- Ggf. weiterer Rad und Fußweg Keitum – Siidik bis zum Deich Koogstraße ist aber gut befahrbar

Lückenschluss Schlangenfarm – Archsum

Viel Verkehr an der K117



Grunderwerb für einen Weg
durch die Wiesen



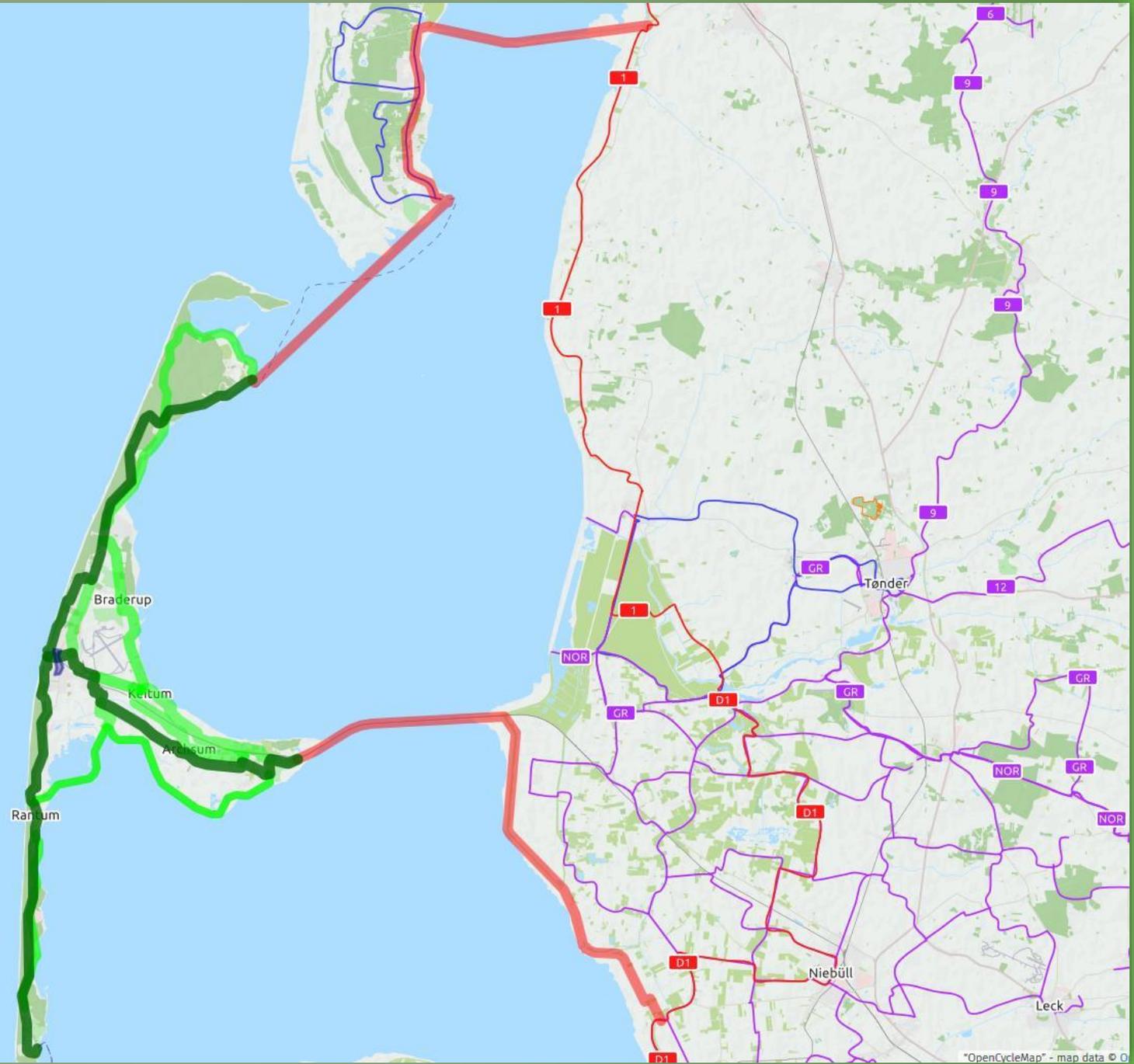
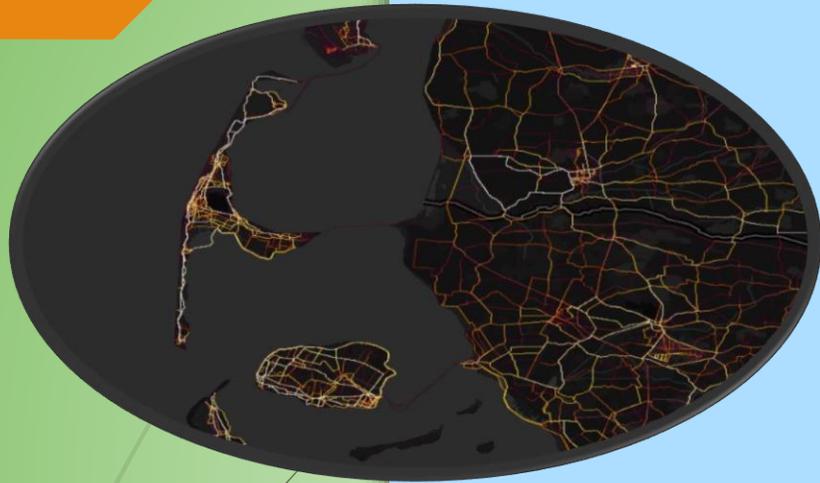
Planungsziele

- ▶ Einen durchgehender Fahrradweg List-Hörnum / Nord-Süd
 - ▶ Mindestens 4,5 Meter breit
 - ▶ Wo notwendig getrennt vom Fußweg
 - ▶ Innerorts Vorrang vor Autoverkehr durch:
 - ▶ Fahrradstraßen
 - ▶ Verzicht auf Stellplätze
 - ▶ Priorisierte Ampelphasen
- ▶ Einen durchgehender Fahrradweg Westerland-Morsum / West-Ost
 - ▶ Mindestens 4,5 Meter breit
 - ▶ Wo notwendig getrennt vom Fußweg
 - ▶ Innerorts Vorrang vor Autoverkehr durch:
 - ▶ Fahrradstraßen
 - ▶ Verzicht auf Stellplätze
 - ▶ Priorisierte Ampelphasen
- ▶ Ausbau vorhandene Wege zu einem zusammenhängenden Netz
 - ▶ Mindestens 3,5 Meter breit
- ▶ Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kreuzungen
 - ▶ Bauliche Querung
 - ▶ Ampelphasen



EuroVelo 12

Einbindung von Sylt über Römö (vorhanden) und den Sylt-Damm in den Nordseeküsten-Radweg
North-Sea-Cycle-Route (5942 Kilometer durch N-SW-DK-D-NL-UK)



EuroVelo 12

Anbindung Sylt-Damm

Fuß- und Radweg

- ▶ 3-4 m breit
- ▶ Teer Oberfläche
- ▶ Rastplätze mit Informationstafeln zu Nationalpark und Weltkulturerbe
- ▶ Finanzierung (60%) über:
Richtlinie für die Gewährung von
Zuwendungen zur Förderung investiver
touristischer Projekte sowie investiver
Maßnahmen zur Inwertsetzung des
Natur- und Kulturerbes (Land SH)
-verkehrswirksame Lückenschlüsse und
Begleitinfrastruktur an touristisch
bedeutsamen Radwegen (insbesondere
an Radfernwegen)

Rettungsweg

- ▶ 4 m breit
- ▶ Teer Oberfläche
- ▶ Ausweichflächen an denen
Rettungsfahrzeuge Überholen und
wenden können
- ▶ Finanzierung (40%) über
 - ▶ DB Verkehrssicherungspflicht der
eigenen Anlagen
 - ▶ Katastrophenschutz und
Gefahrenabwehr
- ▶ EU - für Anschluss an einen Europäischen
Fernradweg
- ▶ Aktivregion Utlande (Festland)



Sonstige Maßnahmen

Sonstige Maßnahmen

- ▶ Aufhebung der Benutzungspflicht für Fahrräder auf Fußwegen
 - ▶ Ortsbeirat Westerland wünscht sich Tempo 30 Zone
- ▶ Überprüfung der „Fahrräder frei“ Strecken nach ERA

- ▶ Stellplatzsatzung nach LBO § 84
 - ▶ Größe der Parkplätze (SUV geeignet)
 - ▶ Sanktionsmöglichkeiten bei Behinderung der tatsächlichen Nutzungsmöglichkeit LBO § 82
 - ▶ Vorschrift zur Schaffung von Fahrradabstellanlagen an Wohnungen, Apartments, Hotels und Geschäfte (Räder einzeln am Rahmen anschließbar) LBO § 50
Klärung: Änderung der B-Pläne notwendig?
 - ▶ Ablösung bei Nichteinhaltung > Zur Finanzierung öffentlicher Fahrradabstellanlagen
 - ▶ Kommunale Satzung ermöglicht Kontrolle durch Ordnungsamt

Bike+Ride-Anlage

Nah.SH: „Eine überdachte Bike+Ride-Anlage sollte der Mindeststandard an jedem Bahnhof sein“



- ▶ Überdachte Bike+Ride-Anlage an allen Bahnhöfen
 - ▶ Westerland
 - ▶ Keitum
 - ▶ Morsum
- ▶ Schließfächer
 - ▶ Fest zu mieten mit Abstellplatz
 - ▶ Mit Strom für e-Bike Akku, Beleuchtung, Helm e.t.c
- ▶ Abstellanlagen mit Schließfächern
 - ▶ Innenstadt
 - ▶ Andreas-Dirks-Straße
 - ▶ HB-Jensen
 - ▶ ... weitere
 - ▶ Strandparkplätze

Mitgliedschaft bei RAD.SH

Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein

- Unterstützung bei Veranstaltungen und Aktionen
- Fachveranstaltungen, Exkursionen und Fortbildung
- Vernetzung zur gemeinsamen Beauftragung von Planungs- und Bauleistungen
- Information über Fördermöglichkeiten; Hilfe bei Antragsstellungen
- Radverkehr in Alltag, Freizeit und Tourismus
- Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr
- Berücksichtigung des Fußverkehrs und der Nahmobilität
- Mitwirkung bei der Verbesserung der Förder- und Finanzierungsregelungen, enge Zusammenarbeit mit den kommunalen Spitzenverbänden
- Schaffung eines größeren politischen Gewichts für den Fuß- und Radverkehr

Radwege und Schafe?



**Gesucht wird:
Eine bessere Lösung?**

- ▶ **Umfahrungen**
 - ▶ Sehr eng im Kurvenradius
Unfallgefahr bei Nässe
 - ▶ Zu eng für Anhänger, Kinder- (Lasten)
Fahrräder und Rollstühle
- ▶ **Schaf-Tore**
 - ▶ Schwierig für ältere Menschen
 - ▶ Sehr schwer zu bedienen mit
Anhänger, Kinder- (Lasten) Fahrräder
und Rollstühle
- ▶ **Rohre wie Weststrand-Straße (List)**
 - ▶ Am einfachsten für Radfahrer
 - ▶ Schwierig für Rollstühle

“ Bitte machen Sie das Rad nicht verantwortlich dafür, dass Sie sich nie mit seinen Möglichkeiten beschäftigen! ”

ZEITmagazin Nr. 27/2018 27. Juni 2018

Vielen Dank
für eure Aufmerksamkeit

Quellen und Verweise

- [Strava Heatmap - OpenCycleMap](#)
- [Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer ab 65 Jahren in Deutschland im Jahr 2016 nach Verkehrsbeteiligung](#)
- [Anzahl der Getöteten bei Unfällen in Deutschland nach Art der Straßenverkehrsbeteiligung in den Jahren 2010 bis 2016](#)
- [Anzahl tödlich verunglückter Fahrrad- und Pedelec-Fahrer in Deutschland im Jahr 2016 je eine Million Einwohner der jeweiligen Altersgruppe](#)
- [Förderfibel Fahrradportal](#)
- [Vergleich der Kreise: Mehr Fahrradfahrer verunglücken in Nordfriesland](#)
- [Auto ist beliebtestes Verkehrsmittel bei Pendlern](#)
- [Länge der Arbeitswege von Radfahrern in Deutschland im Jahr 2015](#)
- [Straßenverkehrs-Ordnung \(StVO\) § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen](#)
- [Machbarkeitsstudie Radstation am Greifswalder Bahnhof](#)
- [B+R Anlagen Hamburg * Bike+Ride in Schleswig-Holstein](#)
- [Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein Stellplätze und Garagen, Abstellanlagen für Fahrräder](#)
- [Was ist beim Überholen von Radfahrern zu beachten?](#)

Fördermöglichkeiten

- | | |
|-----------------------------------------------------------------|--------------|
| ➤ <u>Erschließungsbeitrag (§§ 127 bis 135 BauGB)</u> | Finanzierung |
| ➤ <u>Finanzausgleichsgesetz (FAG), § 15</u> | Finanzierung |
| ➤ <u>Finanzausgleichsgesetz (FAG), § 22 (3)</u> | Förderung |
| ➤ <u>Förderung von Klimaschutzprojekten</u> | Förderung |
| ➤ <u>Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein</u> | Förderung |
| ➤ <u>investive touristische Projekte</u> | Förderung |
| ➤ <u>Landesbauordnung, Ablösebeträge</u> | Finanzierung |
| ➤ <u>Landesbauordnung, Abstellplatzpflicht</u> | Finanzierung |
| ➤ <u>nicht investive Maßnahmen im Rahmen des NRVP</u> | Förderung |
| ➤ <u>nicht-investive touristische Projekte</u> | Förderung |
| ➤ <u>Radwege an Bundesfernstraßen</u> | Finanzierung |
| ➤ <u>Radwege an Bundeswasserstraßen</u> | Finanzierung |
| ➤ <u>Radwege an Landesstraßen</u> | Finanzierung |
| ➤ <u>Städtebauförderung</u> | Förderung |
| ➤ <u>Bike+Ride Anlagen Nah.SH</u> | Förderung |