Erstellung eines Unterhaltungskonzeptes für den Eider-Treene-Sorge-Radweg

Auftraggeberin:
Eider-Treene-Sorge GmbH
Eiderstraße 5, 24803 Erfde-Bargen
Tel. 04333/ 992 49 10
info@eider-treene-sorge.de
www.eider-treene-sorge.de

Flusslandschaft
Eider – Treene – Sorge

SH Schleswig-Holstein
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Gefördert durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein

Auftragnehmer:

Büro Lebensraum Zukunft UG
Grasweg 35
24118 Kiel
Tel. 0431- 888 58 760
buero@lebensraumzukunft.de
www.lebensraumzukunft.de

Bearbeitung:
Dagmar Ott
Niels-Christian Rohde

Kiel, im November 2022

Titelbild: Quelle © Lebensraum Zukunft

Quelle für alle Kartengrundlagen in diesem Dokument: onmaps.de

Inhalt

1. Einleitung 6

2. Inhalte und Ziele des Konzeptes 7

2.1 Aktuelle Hinweise zum Radtourismus 7

2.2 Sachstand zum Eider-Treene-Sorge-Radweg zum Projektstart 11

2.3 Projektziele und Abstimmungen mit dem Auftraggeber 16

2.4 Kreis- und Regionsübergreifende Zusammenarbeit 18

3. Darstellung, Analyse und Empfehlungen zur Ist-Situation des Radfernweges 18

3.1 Streckenverlauf, Wegequalität und Wegweisung 19

3.1.1 Optimierung des Routenverlaufs 19

3.1.2 Anpassung der Wegweisung 20

3.2 Begleitende Infrastruktur 21

3.3 Baulastträgerschaft Wege und Radwege 23

3.3.1 Rechtliche Regelungen 23

3.3.1.1 Träger der Baulast 24

3.3.2 Sachstand zur Instandhaltung der Wege 28

3.4 Verantwortlichkeiten für die Wegweisung und begleitende Infrastruktur 33

3.5 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit 33

3.6 Stärken-Schwächen-Analyse 34

3.7 Potenziale des Eider-Treene-Sorge-Radwegs 37

4. Nachhaltige Sicherung der Unterhaltung und Trägerstruktur für den Eider-Treene-Sorge-Radweg 42

4.1 Beispiele anderer Radfernwege und Regionen 44

4.1.1 Radfernwege in Schleswig-Holstein 44

4.1.2 Radfernwege in anderen Bundesländern 48

4.1.3 Andere Bundesländer 53

4.1.4 Fazit der Rechercheergebnisse 57

4.2 Wegequalität, Wegweisung und begleitende Infrastruktur 59

4.2.1 Wegequalität und Kosten der Unterhaltung 61

4.2.2 Wegweisung und Kosten der Unterhaltung 68

4.2.3 Begleitende Infrastruktur 71

4.3 System für die Mängel-Erfassung und -bearbeitung 71

4.4 Trägerstruktur, Aufgaben und Organisation 73

4.4.1 Vorhandene Rahmenbedingungen 73
4.4.2 Definition von Aufgaben, Aufwand und Kosten für das ETS-Unterhaltungsmanagement 80
4.4.3 Optionale Szenarien für eine zukünftige Trägerschaft 85
4.4.3.1 Optionen zur Organisation des Unterhaltungsmanagements 86
4.4.3.2 Kosten- und Finanzierungskonzept 92
4.4.3.2.1 Darstellung der Finanzierungsanteile nach Streckenanteilen der Gemeinden 95
4.4.3.2.2 Optionale Finanzierungsstruktur für den ETS-Radweg 99
4.4.3.2.3 Fördermöglichkeiten 102
4.4.4 Vertragsgrundlagen und Vereinbarungen 102
4.5 Zusammenfassung der Aussagen und Ergebnisse / Schlussfolgerungen 104
6. Ausblick – nächste Schritte 107
7. Übertragbarkeit der strukturellen Lösungsansätze 109
8. Zusammenfassung und Fazit 112
9. Literaturverzeichnis 114
10. Anlagen 118

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einfluss der Corona-Pandemie auf die Fahrradnutzung. Quelle: ADFC, 2021 7
Abbildung 2: Entwicklung der Anzahl der Tagesausflüge mit dem Fahrrad seit 2018. Keine Zahlen aus dem Jahr 2021 vorhanden. Eigene Darstellung nach: ADFC, 2020 und ADFC, 2021 8
Abbildung 3: Positivbeispiele gelungener Rastplätze am Ochsenweg im Kreis Schleswig-Flensburg (eigene Aufnahmen) 9
Abbildung 4: Beispiele von Radabstellanlagen, die die ADFC-Qualitätsprüfung bestanden haben. Links die Fahrradbox ARETUS mit Energiesäule (© Orion Bausystem), rechts der Fahrradparker 480 (© Abes) (Quelle: ADFC, 2022d) 9
Abbildung 5: Verkaufszahlen von Fahrrädern- und E-Bikes in Deutschland (eigene Darstellung nach: ZIV, 2022) 10
Abbildung 6: Routenverlauf des Eider-Treene-Sorge-Radwegs, Stand 12/2021 (eigene Darstellung) 12
Abbildung 7: Flyer zum Eider-Treene-Sorge-Radweg 13
Abbildung 8: Titel der Radtourenbücher zum Eider-Treene-Sorge-Radweg 14
Abbildung 9: Anzahl Buchungen Radpauschalen am ETS-Radweg (Quelle: Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland) 14
Abbildung 10: Bett+Bike-zertifizierte Betriebe am ETS-Radweg (eigene Darstellung gemäß www.bettundbike.de) 15
Abbildung 11: Neuer Streckenverlauf des Eider-Treene-Sorge-Radwegs (blau) (eigene Darstellung) 20
Abbildung 12: FGSV-konforme Radwegweisung und Ausweisung der Eider-Treene-Sorge-Radwegs per Einschubschild (Foto: LRZ) 21

Abbildung 13: Rastplatz West-Bike-Route (Heinsberger Land, NRW) mit Ladestation und Infotafel, Quelle: https://www.outdooractive.com/de/route/radtour/heinsberg/west-bike-route/24370498/#dmlb=1 22
Abbildung 14: Übersicht der aktuellen Stärken und Schwächen des ETS-Radwegs (LRZ) 36
Abbildung 15: Schätzung der potenziellen Wertschöpfung (brutto) durch den ETS-Radweg pro Jahr (LRZ auf Basis der Zahlen des NIT aus 2022 und in Zusammenarbeit mit dem Verein Grünes Binnenland) 40
Abbildung 16: Umsetzungs- und Unterhaltungsmanagement für den Eider-Treene-Sorge-Radweg 42
Abbildung 17: Darstellung der Organisation weiterer Radfernwege in Schleswig-Holstein....48
Abbildung 18: Beispiele Radfernwege in anderen Bundesländern 52
Abbildung 19: Vom Wissen zum Handeln durch Wissensvermittlung und Netzwerkarbeit (LRZ) 58
Abbildung 20: Grundstandards für Radwege und Radwegweisung (Auszug aus MWVATT, 2021)....60
Abbildung 21: Auszüge aus dem Arbeitspapier „Betrieb von Radverkehrsanlagen“ (AP BeRad) (FGSV, 2021) 63
Abbildung 22: Priorisierung des Betriebs auf Radverkehrsanlagen, Ergänzung zu Abb. 23 (FGSV, 2021, S. 11) 64
Abbildung 23: Übersicht der Wegebelagsarten und Längen der entsprechenden Routenabschnitte am ETS-Radweg (LRZ) 65
Abbildung 24: Aufwand- und Kostenschätzungen für die jährliche Instandhaltung der Gemeindestraßen, deren Radwegen, Wirtschaftswegen und sonstigen Wege am Eider-Treene-Sorge-Radweg (LRZ, Anlage 1) 65
Abbildung 25: Karte mit Übersicht zum Sachstand der Wegeunterhaltung in den Gemeinden mit entsprechenden Unterhaltungsverträgen am ETS-Radweg (eigene Darstellung)....66
Abbildung 26: Zielwegweiser mit Einschubschildern im Maß 150x750 mm 68
Abbildung 27: Zwischenwegweiser im Maß 300x200 mm....68
Abbildung 28: Umleitungs-Einschubschild, Umleitungs-Zwischenwegweiser (MWVATT, 2012)....69
Abbildung 29: Aktuelle Aufgabenbereiche und Zuständigkeiten für den Eider-Treene-Sorge-Radweg (LRZ) 79
Abbildung 30: Aufgabenbereiche der zentralen Ansprechstelle für den ETS-Radweg (LRZ) 80
Abbildung 31: Übersicht der Aufgaben und Kosten einer zentralen Geschäftsstelle für das Unterhaltungsmanagement am Eider-Treene-Sorge-Radweg (LRZ) 85
Abbildung 32: Entwurf einer möglichen Organisationsstruktur für den Eider-Treene-Sorge-Radweg 2023 – 2025 (LRZ)....92
Abbildung 33: Kostenschätzung für das Unterhaltungs- und Qualitätsmanagement am ETS-Radweg, aufgeteilt nach Streckenanteilen auf die Kommunen am Weg (LRZ)....97
Abbildung 34: Kostenschätzung für die Wegeunterhaltung am ETS-Radweg, Kosten der Maßnahmen zur Wegeunterhaltung, aufgeteilt nach Streckenanteilen auf die Kommunen am Weg (LRZ)....99
Abbildung 35: Zuständigkeiten für zentrale Aufgabenbereiche (LRZ) 101
Abbildung 36: Stichworte zu den Hauptzielen und Ergebnissen des Konzeptes mit Kapitelverweis (LRZ) 106

1. Einleitung

Für die Landesregierung in Schleswig-Holstein ist die Förderung des Radfahrens ein wichtiges Anliegen. Mit der Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 „Ab aufs Rad im echten Norden“ vom Oktober 2020 wurden dazu ehrgeizige Entwicklungsziele definiert und ein umfangreicher Maßnahmenkatalog erarbeitet. Als eines von sieben Handlungsfeldern ist der Radtourismus benannt.

Der Eider-Treene-Sorge-Radweg ist einer von 13 Radfernwegen in Schleswig-Holstein und wird auf den Seiten der Tourismusagentur Schleswig-Holstein www.sh-tourismus.de präsentiert. Er ist als Rundweg konzipiert und trägt den Namen der drei Flüsse, die die Landschaft prägen: Eider, Treene und Sorge. Der rund 240 Kilometer lange Radfernweg besteht seit 2001 und zieht seit 1999 Naturliebhaber an, die abseits der großen Tourismusströme die Ruhe des Geest- und Marschlandes zwischen den Städten Husum, Heide, Schleswig und Rendsburg genießen möchten. Die Strecke verläuft durch die Gebiete der vier Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg, Rendsburg-Eckernförde und Dithmarschen. Am Weg liegende Sehenswürdigkeiten neben den Flüssen sind Schöpfwerke, Schleusen, alte Reetdachhäuser, Storchennester, Knicklandschaft und Weitblick. Die einzige Stadt an der Route ist Friedrichstadt, ansonsten führt die Route durch kleine und/oder landwirtschaftlich strukturierte Gemeinden.

Dem Weg fehlt derzeit eine funktionierende Organisationsstruktur, um ihn ganzheitlich in einen optimalen Zustand zu bringen und auch langfristig zu halten. Mit der vorliegenden Studie sollen Optimierungsmöglichkeiten für den Eider-Treene-Sorge-Radweg (im Folgenden auch ETS-Radweg) hinsichtlich einer Trägerschaft, der Basis-Infrastruktur sowie der finanziellen Herausforderungen aufgezeigt werden. Die entsprechenden Aufgaben und Kosten für eine langfristige Organisation und Qualitätssicherung zur erfolgreichen Vermarktung des radtouristischen Produktes werden definiert. Daneben erfolgt eine Abschätzung der positiven Effekte für die Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge inklusive der Wertschöpfung sowie weiterer positiver Entwicklungen für die EinwohnerInnen der Region.

Das vorliegende Konzept dient als Grundmodell für andere Akteurinnen und Akteure bzw. Regionen, da es für die genannten Handlungsebenen verschiedene Lösungsoptionen und grundlegende Hinweise und Tipps sowie Wege zur Umsetzung aufzeigt.

2. Inhalte und Ziele des Konzeptes

2.1 Aktuelle Hinweise zum Radtourismus

Das Radfahren zählt zu den beliebtesten Aktivitäten der Deutschen, dies gilt im Urlaub sowie in der Freizeit. 82 % der Deutschen fahren mit dem Rad, wie die Radreiseanalyse 2022 des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs e.V. (ADFC, 2022) zeigte. Davon nutzen 78 % das Rad zu Alltagszwecken und 68 % für Ausflüge und Reisen. Die Corona-Pandemie hatte hierbei im Jahr 2020 einen deutlich positiven Einfluss auf die Radnutzung: 55 % fuhren durch diese häufiger Fahrrad, die Mehrheit davon im Rahmen von Ausflügen (ADFC, 2021) (s. Abbildung 1)

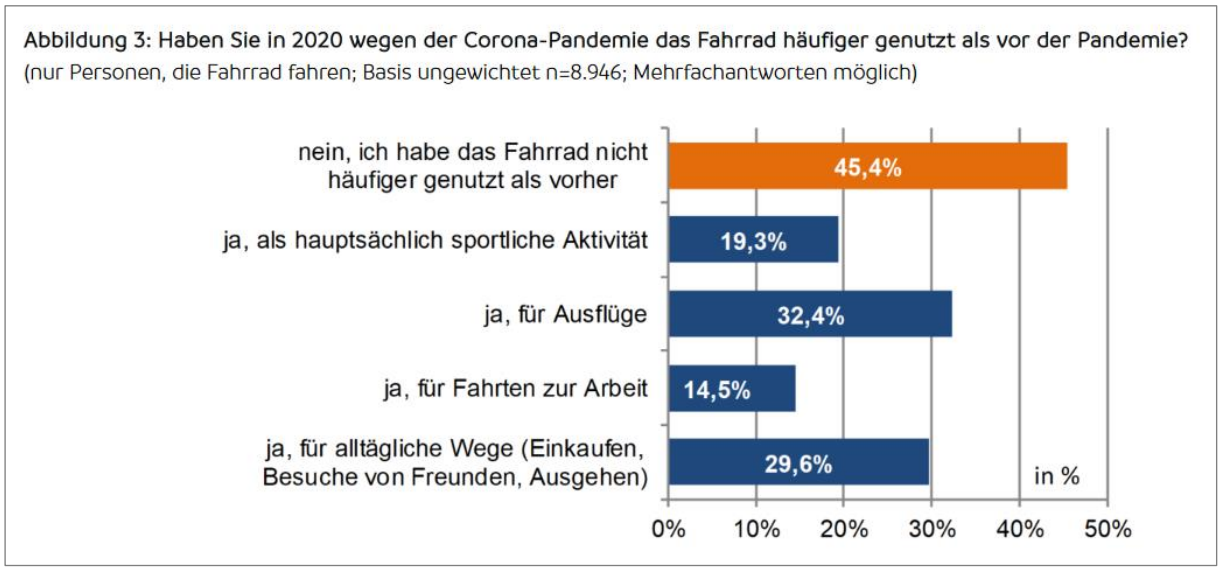

Abbildung 1: Einfluss der Corona-Pandemie auf die Fahrradnutzung. Quelle: ADFC, 2021

Vor der Corona-Pandemie wuchs die Anzahl der Radreisenden, also Streckenradler*innen oder Regio Radler*innen, die über einen Zeitraum von mindestens drei Nächten unterwegs sind, nahezu stetig (das regenreiche Jahr 2017 ausgenommen) (ADFC, 2021). Durch die Pandemie sank diese Zahl im Jahr 2020 zwar deutlich von 5,4 auf 3,5 Millionen, gleichzeitig entschieden sich jedoch 54 % das erste Mal für einen Radurlaub und für 51 % war die Radreise selbst sogar der Haupturlaub (ADFC, 2021). Im Jahr 2021 stieg die Anzahl der Radreisenden zudem wieder leicht auf 3,9 Millionen an (ADFC, 2022). Mittelfristig ist daher davon auszugehen, dass die Anzahl im Jahr 2022 und Folgejahren wieder weiter ansteigt, gerade wenn der Trend zum Individualtourismus anhält.

Die steigende Bedeutung der touristischen Nutzung des Fahrrads ist somit eindeutig. Flankiert wird dies durch die Zunahme der Tagesausflüge, sowohl in der Freizeit von zu Hause aus (464 Mio. in 2020 ggü. 330 Mio. in 2019), als auch im Urlaub (64 Mio. in 2020 ggü. 62 Mio. in 2019) (ADFC, 2021) (s. Abbildung 2). Zahlen aus dem Jahr 2021 stehen nicht zur Verfügung.

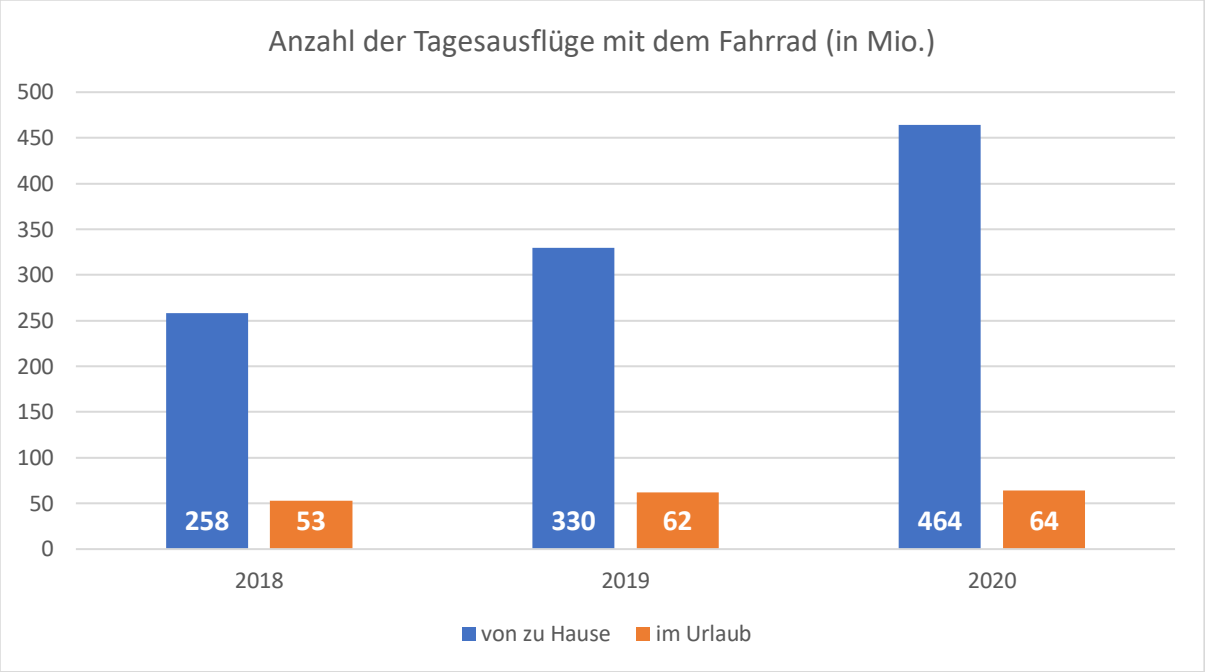

Abbildung 2: Entwicklung der Anzahl der Tagesausflüge mit dem Fahrrad seit 2018. Keine Zahlen aus dem Jahr 2021 vorhanden. Eigene Darstellung nach: ADFC, 2020 und ADFC, 2021

Daraus leitet sich u.a. der Bedarf ab, den Radtouristen eine qualitativ hochwertige Infrastruktur anzubieten. Eine gute Wegequalität ohne gravierende Mängel und eine lückenlose Wegweisung sind notwendige Voraussetzungen, um mit anderen touristischen Destinationen konkurrieren und am hart umkämpften touristischen Markt bestehen zu können. Laut ADFC stellt die Wegweisung bzw. Beschilderung die wichtigste Informationsquelle während der Reise dar: 75 % der Radreisenden nutzen diese (ADFC, 2022). Auch trotz der inzwischen verbreiteten Nutzung von Smartphones und Apps zur Orientierung kommt der Wegweisung nach wie vor eine sehr hohe Bedeutung zu, unterstützt sie doch den Trend zum digitalen Fasten. Letztendlich erwarten Gäste eine verlässliche Orientierung ohne Zuhilfenahme des Smartphones oder Tablets.

Ebenso von großer Bedeutung ist die begleitende Infrastruktur an Radrouten, insbesondere den Radfernwegen. Neben bspw. Informationstafeln, Hinweisbeschilderung auf Sehenswürdigkeiten und öffentliche Einrichtungen zählen dazu vor allem ausreichende und gut ausgestattete Rastmöglichkeiten. Laut Empfehlung des ADFC sollten Rastplätze bzw. Unterstellmöglichkeiten alle 15 Kilometer außerhalb von Ortschaften vorhanden sein (ADFC, 2017). Weiter sollten diese ausreichend Sitzgelegenheiten, Anlehnbalken/-bügel, Informationstafeln, Abfallbehälter und im Idealfall eine zusätzliche Schutzhütte aufweisen (ADFC, 2017). Zwei Beispiele für solche gelungenen Rastplätze sind in Abbildung 3 (am Ochsenweg, Kreis Schleswig-Flensburg) zu sehen.

Ansprechende Rastmöglichkeiten wirken auf den Gast einladend und verstärken somit den Wohlfühleffekt während der Reise. Insbesondere bei sehr heißem, sonnigen sowie bei schlechtem (Regen-)Wetter kommt Schutzdächern und Schutzhütten eine hohe Bedeutung zu. Hier können die Radfahrenden in Ruhe eine Erholungspause einlegen und ein Picknick machen.

Ein Mangel an Rastgelegenheiten kann zu Stress und Überanstrengung führen, was die positiven Eindrücke sowie den Erholungswert einer Radtour deutlich mindert.

Abbildung 3: Positivbeispiele gelungener Rastplätze am Ochsenweg im Kreis Schleswig-Flensburg (eigene Aufnahmen)

Zu den bedeutenden Infrastrukturen für Radfahrende zählen Radabstellanlagen. Es gibt eine Vielzahl unterschiedlicher Modelle. Generell lässt sich zwischen offenen, überdachten und abschließbaren bzw. geschlossenen Anlagen unterscheiden. Der ADFC hat eine umfangreiche Technische Richtlinie für empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen veröffentlicht (ADFC, 2022d). Zur Veranschaulichung sind zwei der Radabstellanlagen, die die ADFC-Qualitätsprüfung nach der Richtlinie bestanden haben, beispielhaft in Abbildung 4 dargestellt.

Abbildung 4: Beispiele von Radabstellanlagen, die die ADFC-Qualitätsprüfung bestanden haben. Links die Fahrradbox ARETUS mit Energiesäule (© Orion Bausystem), rechts der Fahrradparker 480 (© Abes) (Quelle: ADFC, 2022d)

Ein weiterer deutschlandweiter Trend ist zudem die Nutzung von elektrisch unterstützen Fahrrädern (Pedelecs, S-Pedelecs und E-Bikes). Von 2017 bis 2021 stieg deren Anteil an den Verkaufszahlen aller Fahrräder von 19 % auf 43 %, bzw. von 0,72 Mio. auf 2 Mio. (ZIV, 2022) (s. Abbildung 5). Somit verdoppelte sich der E-Bike Anteil innerhalb von fünf Jahren, die tatsächlichen Verkaufszahlen verdreifachten sich nahezu.

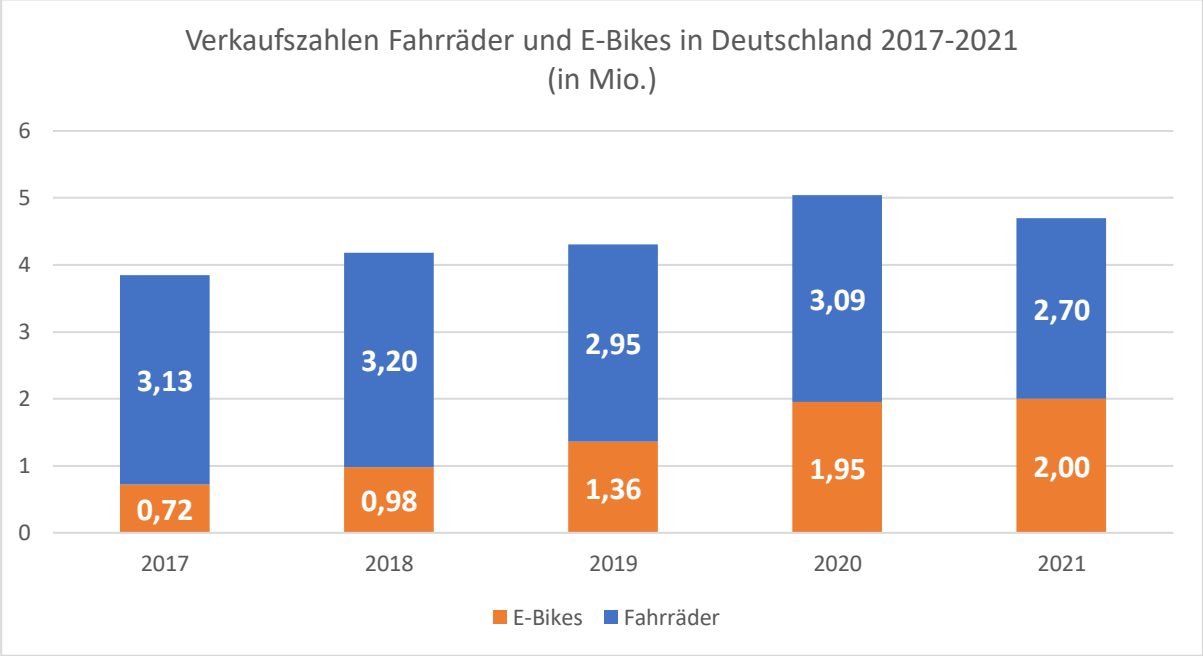

Abbildung 5: Verkaufszahlen von Fahrrädern- und E-Bikes in Deutschland (eigene Darstellung nach: ZIV, 2022)

Durch den rasant steigenden Absatz der durch Elektromotor unterstützten Fahrräder stieg auch der Anteil deren Nutzer*innen im Tourismusbereich in den letzten Jahren stark. So ist von 2017 bis 2021 der Anteil der Radreisenden, die auf ein Fahrrad mit Motorunterstützung zurückgegriffen haben, von 18 % (2016) auf 42 % (2021) gestiegen (ADFC, 2022). Dies erfordert ein leistungsstarkes Qualitätssicherungskonzept und das Anpassen der Infrastruktur an diese Nutzergruppen.

Die Anforderung der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV, 2010) an Radverkehrsanlagen werden prinzipiell auch den Anforderungen für Pedelecs (im Alltagssprachgebrauch als E-Bikes bekannt) gerecht. Allerdings entsprechen viele Radverkehrsanlagen in Schleswig-Holstein noch nicht den aktuellen Anforderungen an die ERA. Pedelecs machen das Radfahren zudem für eine breitere Zielgruppe interessanter als herkömmliche Fahrräder. Längere Tagesetappen sind mit einem Pedelec problemlos möglich. Insbesondere Senioren und Menschen mit körperlichen Einschränkungen profitieren hiervon.

Allerdings können die höheren Geschwindigkeiten, die Beschleunigung sowie das Gewicht der Pedelecs Ungeübte vor Probleme stellen, die für sie selbst wie für andere am Verkehr Teilnehmende gefährlich werden könnten. Die Zahl der tödlichen Unfälle mit E-Bikes hat sich von

2014 bis 2020 mehr als verdreifacht (Deutsche Verkehrswacht e.V., 2022). Gefährdet sind dabei insbesondere ältere Menschen.

Daraus resultierende Anforderungen an die Infrastruktur sind u. a. das Vermeiden von Schiebestrecken, schmalen Passagen und engen Kurvenradien sowie die Bereitstellung ausreichend breiter Wege für den Begegnungsverkehr.

2.2 Sachstand zum Eider-Treene-Sorge-Radweg zum Projektstart

Die Routenlänge des ETS-Radwegs betrug zum Projektstart rund 240 Kilometer. Die als Rundweg konzipierte Strecke war durch Einschubschilder in der Radwegweisung der Kreise ausgewiesen, inklusive zahlreicher Exkurse z. B. nach Hennstedt, Tellingstedt oder Börm, durch die der tatsächliche Verlauf der Hauptroute undeutlich wird. Der Radfernweg ist in das Landesmarketing der Tourismusagentur des Landes Schleswig-Holstein (TA.SH) integriert. Er trägt den Namen der Flusslandschaft mit den drei namensgebenden Flüssen Eider, Treene und Sorge. Die Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge liegt zwischen den Städten Husum, Heide, Schleswig und Rendsburg und verläuft durch die vier Kreise Nordfriesland, Schleswig-Flensburg, Rendsburg-Eckernförde und Dithmarschen.

Die nachstehende Karte Abbildung 6 macht deutlich, dass es sich um eine sehr umwegige Führung handelt. Damit entspricht die Routenführung nicht den ADFC-Qualitätsstandards, die eine möglichst weitgehende Gradlinigkeit von touristischen Radrouten fordern (ADFC 2022e). Als notwendig vorbereitende Maßnahme erfolgte eine Routenoptimierung. Der veränderte und im Ergebnis kürzere Routenverlauf ist die Basis für das vorliegende Konzept.

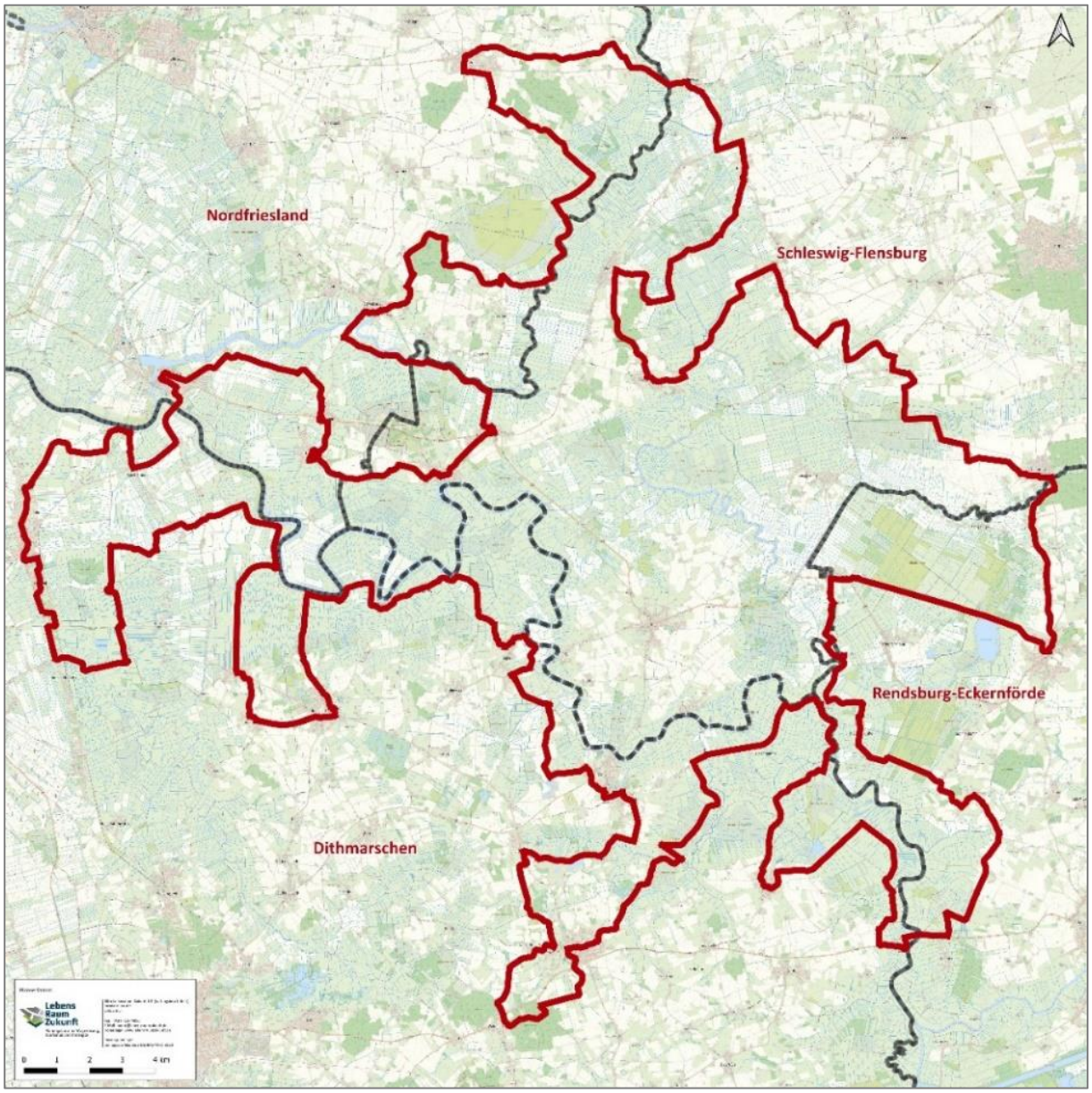

Abbildung 6: Routenverlauf des Eider-Treene-Sorge-Radwegs, Stand 12/2021 (eigene Darstellung)

Das Außenmarketing für die ETS-Route ist derzeit gut aufgestellt, da die Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V. in 24963 Tarp derzeit als zentrale Ansprechstelle für das Marketing fungiert. Sie bietet verschiedene buchbare Tourenangebote an und pflegt die Website www.ets-radweg.de mit wichtigen Informationen, Services und Angeboten, Unterkünften, Fahrradservice, Sehenswürdigkeiten etc. Die erforderlichen Kapazitäten für eine detailtiefe Recherche zur laufenden Aktualisierung sämtlicher POIs auf der Website sind jedoch nur eingeschränkt vorhanden. Für das Marketing steht ein kostenloser Flyer mit Routenverlauf, Kontaktdaten und Informationen zur Verfügung.

Abbildung 7: Flyer zum Eider-Treene-Sorge-Radweg

Zwei Radwanderkarten sind für den Eider-Treene-Sorge-Radweg erschienen: Das bikeline-Radtourenbuch aus dem Verlag Esterbauer, 1. Auflage 2011 und der Radwanderführer Eider-Treene-Sorge-Weg aus dem Boyens Buchverlag, 1. Auflage 2009. Beide Bücher sind stark veraltet und bedürfen einer Aktualisierung.

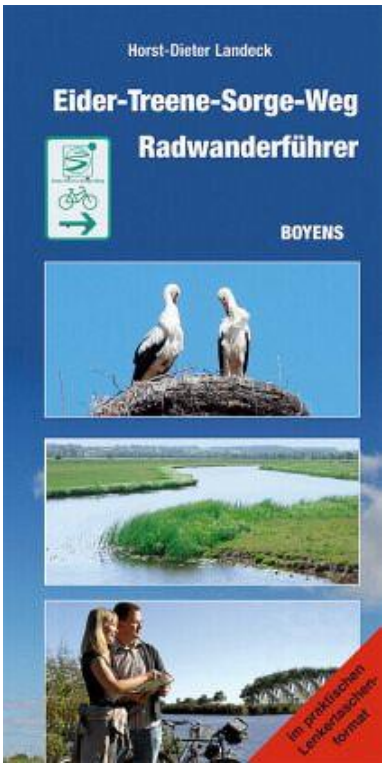

Abbildung 8: Titel der Radtourenbücher zum Eider-Treene-Sorge-Radweg

Die Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V. bietet buchbare Radpauschalen am ETS-Radweg an. Abbildung 9 gibt einen Überblick. Bei den genannten Zahlen handelt es sich um die Anzahl der Buchungen. Im Durchschnitt fahren bei den Etappentouren (Pauschalen) pro Buchung vier Personen. In den Jahren 2020 – Okt. 2022 wurde dadurch ein Umsatz von gesamt 296.600 € generiert (Stand 10/2022). Nach Aussage der Akteure war die Nachfrage in jedem Jahr deutlich höher. Es bestünde jedoch die Schwierigkeit, dass zu wenig Unterkünfte am Weg zur Verfügung stehen, die für eine Nacht vermieten. Auch die fehlende Gastronomie stellt nach Aussage des Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V. ein immer größeres Problem dar.

Art Pauschale	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Pauschalen am ETS-Radweg	10	3	22	28	26	44
Urlaub + (separates Programm seit 2020	---	---	---	4 Gruppen á 15 Personen	4 Gruppen á 15 Personen	2 Gruppen á 15 Personen
Umsatz (€)	20.200	6.060	44.440	101.280	97.240	98.080

Abbildung 9: Anzahl Buchungen Radpauschalen am ETS-Radweg (Quelle: Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland)

Insgesamt zeigen die Zahlen eine positive Entwicklung. Für den deutlichen Anstieg der Buchungen ab 2019 (vor Corona) ist keine Erklärung bekannt. Mit entsprechender Optimierung der Strukturen, Zuständigkeiten und vor allem der Wege- und begleitenden Infrastruktur sind sicher weitere Zuwachsraten zu erwarten. Nach Aussage der Akteure liegt eine Schwierigkeit

darin, dass zu wenige Unterkünfte am Weg zur Verfügung stehen. Außerdem handelt es sich häufig um Ferienwohnungen, die in der Regel nur selten an Gäste für eine Nacht vermietet werden. Nach den Bett+Bike-Kriterien des AFDC zertifizierte Betriebe erklären sich ausdrücklich bereit, Gäste für eine Nacht zu beherbergen. Derzeit gibt es fünf Bett+Bike-Betriebe an der ETS-Route.

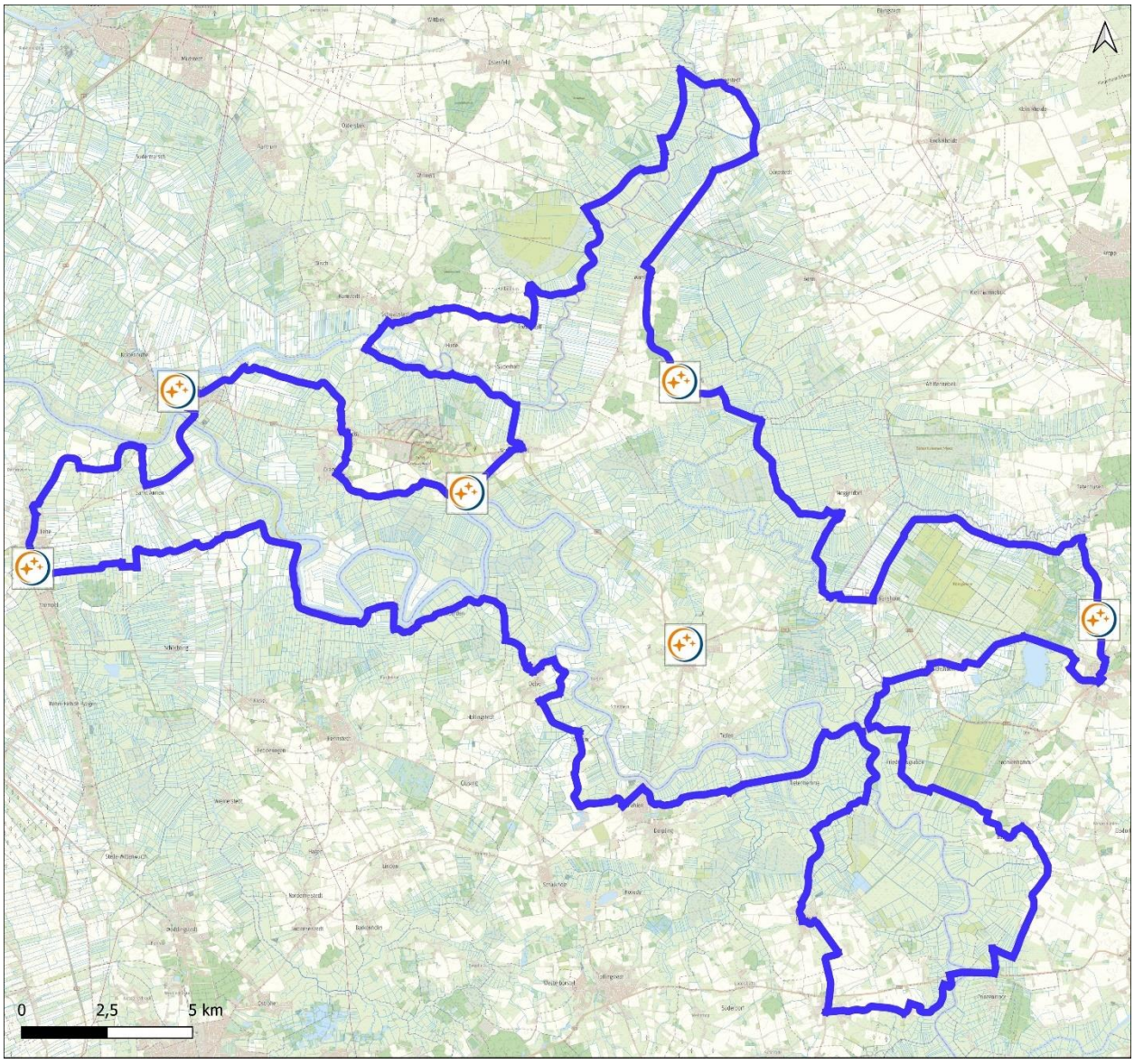

Abbildung 10: Bett+Bike-zertifizierte Betriebe am ETS-Radweg, aktualisierter Streckenverlauf (eigene Darstellung gemäß www.bettundbike.de)

Als wesentlicher Mangel für eine langfristige Optimierung der touristischen Attraktivität der ETS-Route wurde von den ETS-Akteuren die fehlende Trägerstruktur als notwendige Basis erkannt. Darüber hinaus wurden im Rahmen des Arbeitskreises Tourismus im Mai 2021 folgende Mängel benannt (eigene Zusammenstellung /Auswahl aus dem Protokoll zur Sitzung des Arbeitskreises Tourismus in der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge am 11.05.2021, TOP 4: Ist-Analyse Eider-Treene-Sorge-Radweg, Moritz Weiland):

1. Übernachtungsmöglichkeiten

- Viele Übernachtungsmöglichkeiten sind den touristischen Akteuren nicht bekannt
- Zu wenig Betriebe, die Gästen eine Beherbergung für eine Nacht anbieten

2. Fahrradverleih

- Ausbau der Kooperation mit Fahrradverleihern im Grünen Binnenland möglich
- Akquise weiterer Fahrradverleiher
- Diskussionsbedarf bzgl. E-Bike-Ladestation (an Badestelle in Stapel vorhanden)

3. Fehlende begleitende Infrastruktur

- Hinweisschilder entlang des Weges aufstellen; z. B. Infotafeln mit Hinweisen zu Natur, POIs, Gastronomie, Fahrradverleiher etc.
- Fokus auf ausreichend Rastmöglichkeiten; Gespräche mit Bürgermeistern geplant
- Geeignete Standorte für Schilder und Sitzgelegenheiten sollen ermittelt werden
- Chill Out-Areas an der Eider
- Zusätzliche Schilder für Beherbergungs- oder Gastronomiebetriebe angedacht: „Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge – Wir gehören dazu“

4. Routenabschnitte

- Einige Routenabschnitte müssen evtl. verlegt werden, da sehr schlecht befahrbar

➔ Ergebnis der internen Befahrung: Schulnote 4

2.3 Projektziele und Abstimmungen mit dem Auftraggeber

Zur Entfaltung der wirtschaftlichen Entwicklung des Radweges sind nicht nur ein weitestgehend einheitlicher Ausbaustand, eine einheitliche Beschilderung und eine ganzheitliche Vermarktung erforderlich, sondern auch eine einheitliche und nachhaltig gesicherte Pflege und Unterhaltung. Der Weg soll langfristig als touristisches Produkt neu in Wert gesetzt werden.

Die **Hauptziele** des vorliegenden Konzeptes sind gemäß der detaillierten Abstimmung mit dem Auftraggeber:

1. Geeignete Träger- und Organisationsstruktur finden, in der die beteiligten Akteure der Region langfristig zusammenarbeiten
2. Grundlagen definieren bzw. erstellen, um Instandsetzung sowie modellhafte Pflege und Unterhaltung des Eider-Treene-Sorge-Radwegs langfristig zu sichern

3. Schaffung eines festen Ansprechpartners als Bindeglied für Kommunen, Tourismus-organisationen und Leistungsträger

→ Durch entsprechende Maßnahmen sollen die Potenziale des Weges für die Region optimal ausgeschöpft werden und die Chancen am hart umkämpften radtouristischen Markt gesteigert werden.

Bei der Bearbeitung, Dokumentation und Beschreibung der Arbeitsschritte und -ebenen sowie der Ergebnisse wird darauf geachtet, dass diese weitestgehend auf andere Regionen in Schleswig-Holstein übertragen werden können. Gleichzeitig gibt das Konzept Hinweise und Tipps für andere Akteure, Kommunen und Planer*innen und hat damit Modellcharakter.

Unterziele

In einem Gespräch mit dem Auftraggeber zum Projektstart wurden folgende Detailziele und -inhalte besprochen (26.01.2022):

1. Routenoptimierung durch Streichung von sehr umwegigen Verläufen und Verlegung schlechter Wegabschnitte
2. Trägerstruktur zur Sicherung einer beständigen Qualität der Wege und Infrastruktur entwickeln
3. Zentrale Ansprechstelle für Innen- und Außenmarketing in Zusammenarbeit mit anderen (touristischen) Akteur*innen am Weg
4. Finanzbedarfe und Strukturen für die dauerhafte Instandhaltung und Pflege der Wege, der begleitenden Infrastruktur und der Beschilderung [wer macht was: Selbst, Kommunen, beauftragte Dritte…], inkl. Aussagen zur Baulastträgerschaft
5. Darstellung der zu erwartenden Wertschöpfung und Mehrwerte für die Region/en und Kommunen durch Optimierung des ETS-Radweges und deren nachhaltigen Erhalt
6. Unterstützung bei der Recherche nach Möglichkeiten zur Aufstellung von Zählstellen am Weg

Ergänzende Hinweise:

- ❖ Im Rahmen eines Förderprojektes plant die ETS GmbH die Optimierung vorhandener sowie die Ergänzung neuer Rastplätze.
- ❖ Die langfristige Optimierung der touristischen Angebotspalette sowie der Vermarktung soll im Anschluss projektiert werden.
- ❖ Es wird eine „Studie zum Wirtschaftsfaktor Tourismus in der ETS-Region“ beauftragt. → Die Ergebnisse lagen im Mai 2022 vor, siehe Kapitel 3.7 .

Zusammenfassend ist es das Ziel, Optionen für eine nachhaltige Trägerstruktur durch gemeinsames Engagement der beteiligten Kreise, Städte und Gemeinden, deren touristischen Einrichtungen sowie der lokalen Tourismusorganisationen (LTO) mit sicherer Finanzierungs-struktur zu entwickeln bzw. zu finden. Wesentliche Kernpunkte sind dabei das Wegemanagement inkl. Beschilderung sowie die Marketingmaßnahmen.

2.4 Kreis- und Regionsübergreifende Zusammenarbeit

Gemeinschaftsprojekte setzen das Interesse möglichst aller am Weg liegenden Akteure voraus. Deshalb wurden die am Weg liegenden Kommunen zum Projetstart durch ein Anschreiben über die geplante Konzepterstellung, deren Inhalte und Ziele (siehe Kapitel 2.3) informiert. Basis waren die Vorschläge des Arbeitskreises Tourismus zur Gewährleistung einer nachhaltigen Projektumsetzung. In dem Schreiben wurden u. a. die Chancen und Möglichkeiten zur Optimierung der Route, der nachhaltigen Unterhaltung und des Marketings verdeutlicht, um für eine aktive und ideelle Unterstützung des Prozesses zu werben.

Für den Gast steht der Weg mit der erlebbaren Landschaft, Natur und Kultur im Vordergrund. Kreisgrenzen und organisatorische Gebietsgrenzen sind für Gäste uninteressant. Deshalb sollte ein Radfernweg immer „im Ganzen“ gedacht, geplant und unterhalten werden, da sich „Lücken“ in der Qualität, beim Service oder den Angeboten auf das gesamte Produkt negativ auswirken.

Auf die notwendigen Funktionen, mögliche Strukturen und entsprechende Finanzmittel wird im 4. Kapitel ausführlich eingegangen.

3. Darstellung, Analyse und Empfehlungen zur Ist-Situation des Radfernweges

Durch den gleichlautenden Namen wird die Eider-Treene-Sorge GmbH schnell mit dem Radfernweg in Verbindung gebracht. Touristisches Marketing zählt jedoch nicht zu ihren Aufgaben. Die Eider-Treene-Sorge GmbH ist eine Agentur für Regionalentwicklung. Ihre Ziele sind die Erhaltung und Steigerung der Lebens-, Arbeits- und Urlaubsqualität der Region. Als kommunal getragenes Unternehmen besteht eine enge Zusammenarbeit mit den Amtsverwaltungen, Gemeinden sowie mit Unternehmen, Vereinen, Verbänden und Privatpersonen in der ländlich geprägten Region.

Schwerpunkt-Aufgabe ist die Akquise von Fördermitteln für regionale Projekte. Die Ansprechstellen der AktivRegionen Eider-Treene-Sorge und Südliches Nordfriesland sind hier angesiedelt. Gesellschafter sind das Amt Arensharde, Amt Kirchspielslandgemeinden Eider (im Folgenden Amt Eider), Amt Eggebek, Amt Hohner Harde, Amt Kropp-Stapelholm, Amt Nordsee-Treene, Amt Oeversee, Amt Viöl.

Bezüglich der Entwicklung und Unterhaltung des Eider-Treene-Sorge-Radwegs besteht ein guter Austausch sowie eine enge Zusammenarbeit mit touristischen Akteuren in den beiden Gremien „Regionale Tourismusentwicklung in der ETS-Region“ und „Arbeitskreis Tourismus“ (mehr Informationen in Kapitel 4.4.1). Darüber hinaus besteht eine enge Vernetzung mit Leistungsträgern, den vier Kreisen sowie mit Akteuren des Naturschutzes.

3.1 Streckenverlauf, Wegequalität und Wegweisung

Die Kartenansicht in Abbildung 11 macht deutlich, dass eine Optimierung des Routenverlaufs mit Blick auf einen möglichst direkteren Verlauf zwingend notwendig war. Die ETS GmbH hatte bereits Vorschläge für Routenverlegungen entwickelt. Ebenso gab es Vorschläge für sieben Startpunkte und die Optimierung vorhandener bzw. die Anlage von neuen Rastplätzen entlang der Route.

Um eine gute Basis für die weiteren Entwicklungsschritte, Abstimmungen und Planungen für den ETS-Radweg zu schaffen, erfolgte im ersten Schritt eine grobe Sichtung der beschilderten Route vor Ort. Anschließend wurden unter Berücksichtigung der wesentlichen geltenden ADFC-Kriterien Vorschläge für Streckenverlegungen und -streichungen erarbeitet:

- Geradliniger Routenverlauf
- Befahrbarkeit (gute Wegequalität)
- Erlebbarkeit des Themas (Landschaft, POIs, Infrastruktur)

Bei der Sichtung vor Ort fiel der mit 12,6 Kilometern vergleichsweise hohe Anteil an Betonspurbahnen (7,6 %) im Streckenverlauf auf. Zudem waren diese häufig in einem schlechten bzw. sehr schlechten Zustand. Außerdem wurden kleinere Mängel in der Wegweisung festgestellt, wie z. B. verschmutzte, verdrehte oder verblichene Wegweiser.

3.1.1 Optimierung des Routenverlaufs

Mit dem Ziel der Routenoptimierung gemäß den Kriterien des ADFC wurden für die besonders umwegigen Streckenverläufe direktere Führungen entwickelt sowie für schlechte Streckenabschnitte alternative Führungsmöglichkeiten vorgeschlagen. Sofern keine geeignete Alternative vorhanden war, wurde die Streckenführung belassen. Im Rahmen der bevorstehenden Befahrung der Radfernwege im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein wird eine detaillierte Erfassung und Dokumentation der punktuellen und streckenbezogenen Mängel sowie eine Beschreibung notwendiger Maßnahmen erfolgen.

Die Empfehlungen für Streckenänderung wurden mit dem Auftraggeber und anschließend mit den touristischen Akteuren in den Regionen sowie den vier Kreisverwaltungen diskutiert und abgestimmt. Im Ergebnis konnte der Routenverlauf im Sinne der genannten Kriterien deutlich optimiert werden, da sehr umwegige und problematische Streckenabschnitte entfielen. Der neue abgestimmte Routenverlauf ist in der nachstehenden Karte dargestellt (Abbildung 11) dargestellt.

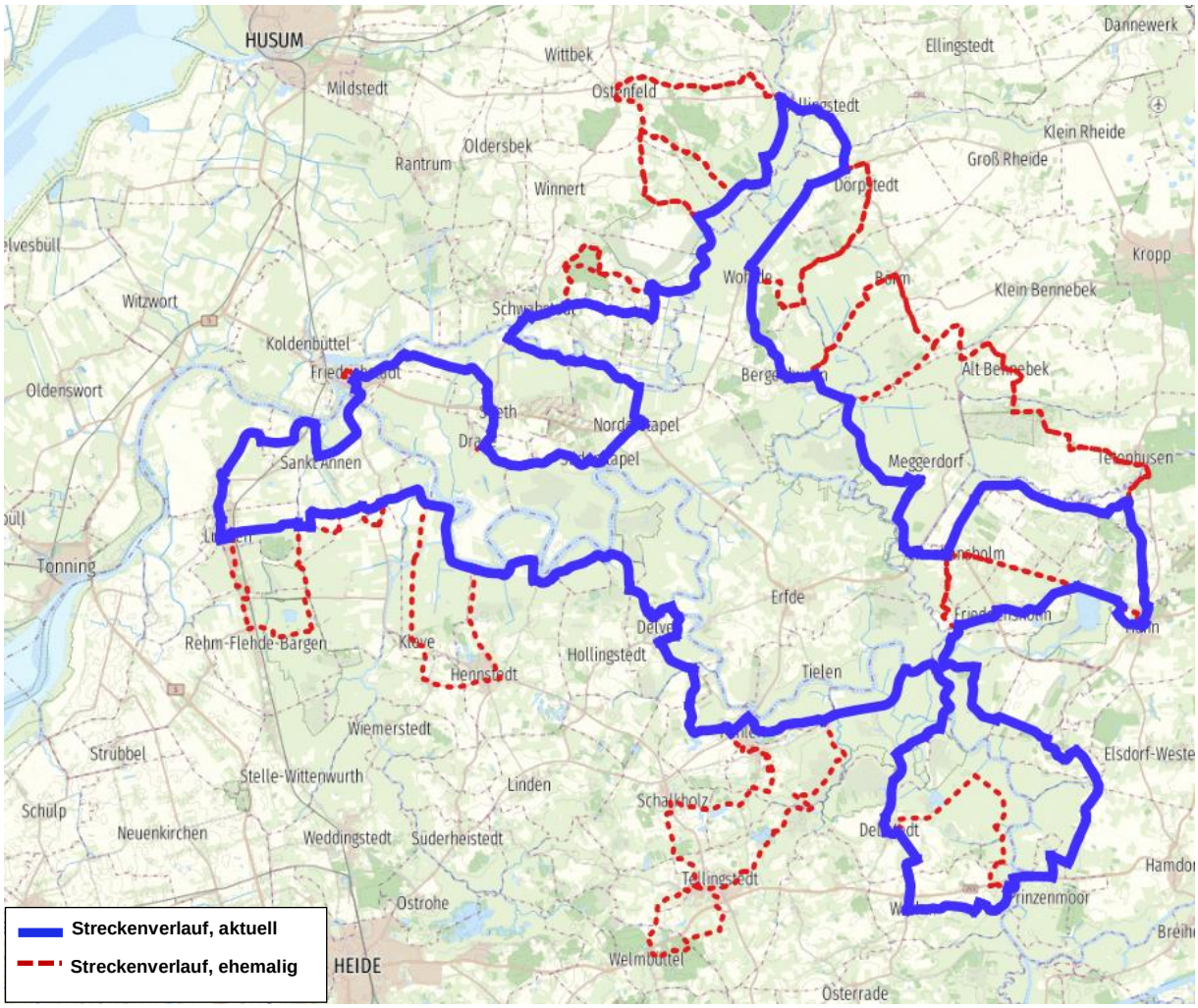

Abbildung 11: Neuer Streckenverlauf des Eider-Treene-Sorge-Radwegs (blau, 165 Kilometer) (eigene Darstellung)

3.1.2 Anpassung der Wegweisung

Neben der Bearbeitung des vorliegenden Konzeptes erfolgte mit den Akteuren der Eider-Treene-Sorge GmbH die Überplanung der betreffenden Schilderstandorte des kreisweiten Radroutennetzes. Die Schätzung der entstehenden Kosten für die Anpassung im Gelände sowie Abstimmungen bzgl. der Kostenübernahme für die vier Kreisgebiete liegen für 2023 vor.

Abbildung 12: FGSV-konforme Radwegweisung und Ausweisung der Eider-Treene-Sorge-Radwegs per Einschubschild (Foto: LRZ)

3.2 Begleitende Infrastruktur

Der steigende Trend zur touristischen Nutzung des Fahrrads ist bekannt. Für die Zufriedenheit der Gäste ist u. a. die begleitende Infrastruktur an Radrouten von großer Bedeutung. Neben Informationstafeln, Objekttafeln an Sehenswürdigkeiten und öffentlichen Einrichtungen zählen vor allem gute Rast- und Abstellmöglichkeiten dazu. Laut Empfehlung des ADFC sollten Rastplätze bzw. Unterstellmöglichkeiten alle 15 Kilometer außerhalb von Ortschaften vorhanden sein (ADFC, 2017). Weiter sollten diese ausreichend Sitzgelegenheiten, Anlehnbalken/-bügel, Informationstafeln, Abfallbehälter und im Idealfall eine Schutzhütte aufweisen (ADFC, 2017). Seitens der Eider-Treene-Sorge GmbH ist die Einrichtung neuer und Optimierung vorhandener Rastplätze nach einem einheitlichen Standard in Planung.

Außerdem ist vorgesehen, die Startpunkte an der ETS-Route mit mindestens einer ETS-Infotafel in einheitlichem Layout mit dem Corporate Design des Eider-Treene-Sorge-Radwegs sichtbar zu machen. Die zusätzliche Ausstattung mit fahrradfreundlicher Infrastruktur zu einem erweiterten „Infopoint“ mit Rastplatz, Fahrradverleih und/oder Fahrradservices für ein zeitgemäßes Willkommen an die Gäste ist ebenfalls möglich. Abbildung 13 zeigt ein Beispiel. Als offizielle Startpunkte an der ETS-Route werden derzeit folgende Orte in Betracht gezogen:

- Friedrichstadt (Bahnhof) → gute Anbindung an ÖPNV
- Hohn → kostenfreie Parkmöglichkeiten
- Lunden (Bahnhof) → gute Anbindung an ÖPNV und kostenfreie Parkmöglichkeiten

Abbildung 13: Rastplatz West-Bike-Route (Heinsberger Land, NRW) mit Ladestation und Infotafel, Quelle: https://www.outdooractive.com/de/route/radtour/heinsberg/west-bike-route/24370498/#dmlb=1

Ein aktuelles und durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderte Beispiel sind die „Radstätten“ (geschützte Wort-Bild-Marke) entlang des Radwegs Deutsche Einheit. Geplant und finanziert wurden sie durch das Bundesverkehrsministerium in Zusammenarbeit mit den beteiligten Ländern und Gemeinden. Das Gestaltungskonzept ist angelehnt an den verbindenden Charakter des Radwegs Deutsche Einheit. „Grundgedanke ist es, der Einheit und der damit verbundenen Überlegung, dass viele Teile ein Ganzes bilden, ein unverwechselbares Bild zu verleihen.“ (BMDV, 2016). Die Radstätten bestehen aus modularen Komponenten und können so an die Anforderungen der unterschiedlichen Standorte angepasst werden.

Ungepflegte Rast- und Informationsstätten können einen negativen Eindruck von der gesamten Region entstehen lassen. Deshalb muss die regelmäßige Instandhaltung der Rast- und Informations-Infrastruktur mit der Planung gesichert sein. Aufgrund negativer Erfahrungen formuliert auch das Land Schleswig-Holstein in seinen Qualitätsstandards für den Radtourismus: „Die systematische Wartung und Pflege der gesamten Radinfrastruktur (Wegweisung, Radwege und Begleitinfrastrukturen) ist daher unabdingbar.“ (MWVATT, 2021)

Die nette Toilette - www.die-nette-toilette.de/

Entlang des Eider-Treene-Sorge-Radwegs gibt es nur wenige öffentliche Toiletten. Die Installation und laufende Pflege von Toiletten sind aufwendig und kostenintensiv. Das Konzept „Die nette Toilette“ bindet Gastronomiebetriebe ein und schafft damit eine Lösung, von der nicht nur die die Gäste, sondern auch die Kommunen und Gastronomen profitieren. Die Kommunen zahlen den Gastronomen einen festen Betrag zur finanziellen Unterstützung bei der Instandhaltung ihrer WC-Anlagen und sparen so erhebliche Aufwendungen und Kosten. Die Gastronomen setzen das Geld für ihre sanitären Anlagen ein und können dadurch zusätzliche Gäste gewinnen. Auch EinwohnerInnen profitieren im Rahmen der Naherholung von einem flächendeckenden Angebot an öffentlichen Toiletten (Nette Toilette, 2022).

3.3 Baulastträgerschaft Wege und Radwege

3.3.1 Rechtliche Regelungen

Die Forschungsgesellschaft Straßenbau und -Verkehrswesen (FGSV) führt in dem Arbeitspapier „Betrieb von Radverkehrsanlagen“ (2021) Folgendes aus: „Radverkehrsanlagen, gleich ob sie unmittelbar in die Fahrbahnfläche integriert sind (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) oder unabhängig geführt werden (Radweg), sind rechtlich als Fahrbahnen anzusehen und sind Bestandteil der Straße. Wenn sie dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, bzw. zur Verfügung gestellt werden, besteht für sie eine Verkehrssicherungspflicht. Diese obliegt dem Baulastträger bzw. dem Eigentümer des Weges. … Sie bedeutet, dass der Baulastträger für den sicheren Betrieb der Radverkehrsanlage verantwortlich ist.“ (FGSV 2021, S.7).

Für den Betrieb von Radverkehrsanlagen bedeutet das:

- Bauliche Unterhaltung → In einem möglichst gefahrlos benutzbaren Zustand halten
- Reinigung → Vermeiden und Beseitigung von verkehrsgefährdenden Verschmutzungen
- Grünpflege und Wartung der Anlagen
- Winterdienst

[FGSV 2021, S. 7]

Interessanterweise wird in dem FGSV-Arbeitspapier deutlich darauf hingewiesen, dass ein über die Verkehrssicherungspflicht hinausgehender Betrieb für Freizeitrouten in der Regel nicht erforderlich sei. Durch die Routenausweisung von besonders wichtigen touristischen Routen (z. B. Eurovelorouten, D-Routen, Radfernwege) könnten sich aber Prioritäten ergeben, die aus den höheren Anforderungen durch definierte Qualitätsansprüche resultieren. [FGSV 2021, S. 9]

Erfahrungsgemäß sind solche Priorisierungen bzw. Qualitätsansprüche nur selten bekannt bei den zuständigen öffentlichen Stellen wie Straßenmeistereien oder Bauhöfe der Kommunen. Hinzu kommen die unterschiedlichen und damit „kleinteiligen" Baulastträgerschaften für Straßen und Wege (Bund, Land, Kreise, Gemeinden, ländliche Wege, Forstwege, Wasserwirtschaftswege, Deichschutzwege). Die Kleinteiligkeit erschwert eine einheitliche und flächendeckende Qualitätserhaltung der Wegeinfrastruktur für den Radverkehr. Deshalb benötigen Gemeinden organisatorische Hilfe für eine kostenträgerübergreifende Zusammenarbeit. Die Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e.V. (RAD.SH) mit Sitz in Kiel bietet ihren Mitgliedern eine entsprechende Beratung und Unterstützung an, siehe www.rad.sh.

Um die erforderlichen Maßnahmen für eine Qualitätsverbesserung der Radwegeinfrastruktur sowie die langfristige Instandhaltung zu sichern, stellt sich die Frage nach der Baulast, bzw. dem jeweiligen Baulastträger. Es braucht gemeinschaftliche Anstrengungen der Verantwortlichen. Um diese zu organisieren, wird nachfolgend eine Übersicht über die Zuständigkeiten für die Baulast in Schleswig-Holstein sowie die zugrunde liegenden rechtlichen Regelungen gegeben.

3.3.1.1 Träger der Baulast

Die Zuständigkeiten für die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen regelt das Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) Schleswig-Holstein. Für Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) gilt das Bundesfernstraßengesetz (FStrG).

Baulastträger der **Radwege an Bundesstraßen** ist grundsätzlich die Bundesrepublik Deutschland, sofern sie nicht durch eine Vereinbarung auf eine Gemeinde übertragen wurden oder als Bestandteil der Straße innerhalb der Ortsdurchfahrt einer Stadt mit mehr als 80.000 Einwohnern liegen. In den Ortsdurchfahrten nach § 5 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) der Städte mit mehr als 80.000 Einwohnern sind die Städte Baulastträger der Straße. Kombinierte Geh- und Radwege können sowohl in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland als auch in der Baulast der Gemeinde stehen, i. d. R. tritt dieser Fall innerhalb der Ortsdurchfahrten auf, wenn sie beidseitig der Straße verlaufen.

Baulastträger der **Radwege an Landesstraßen** ist das Land Schleswig-Holstein. In den nach § 4 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein (StrWG SH) festgesetzten Ortsdurchfahrten der Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern sind die Städte Baulastträger der Landesstraße. Radwege und kombinierte Geh- und Radwege im Zuge von Landesstraßen stehen außerhalb der Ortsdurchfahrt in der Baulast des Landes, sofern sie nicht durch Vereinbarung auf die Gemeinde übertragen wurden. Innerhalb der Ortsdurchfahrt von Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern stehen Radwege nur dann in der Baulast des Landes, wenn sie an beiden Enden an der freien Strecke fortgeführt werden, sonst stehen sie in der Baulast der Gemeinde.

Baulastträger der **Radwege an Kreisstraßen** sind grundsätzlich die Kreise. Das Land Schleswig-Holstein hat für einige Kreise die Auftragsverwaltung übernommen. Derzeit verwalten sich die

Kreise Segeberg, Pinneberg, Steinburg und Herzogtum Lauenburg selbst und sind direkt zuständig. In den nach § 4 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein (StrWG SH) festgesetzten Ortsdurchfahrten der Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern sind die Städte Baulastträger der Kreisstraße. Radwege und kombinierte Geh- und Radwege im Zuge von Kreisstraßen stehen außerhalb der Ortsdurchfahrt in der Baulast des Kreises, sofern sie nicht durch Vereinbarung auf die Gemeinde übertragen wurden. Innerhalb der Ortsdurchfahrt von Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern stehen Radwege nur dann in der Baulast des Kreises, wenn sie an beiden Enden an der freien Strecke fortgeführt werden, sonst stehen sie in der Baulast der Gemeinde.

Für **Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen, wie z. B. Wirtschaftswege, Wanderwege und selbständige Geh- und Radwege** ist die jeweilige Gemeinde zuständig. Zuständige Ansprechstelle ist das Bauamt der jeweiligen Amtsverwaltung. Diese kooperieren häufig miteinander und nehmen Maßnahmen zur Qualitätssicherung der Straßen, Wirtschaftswege und ländlichen Wege als Wegezweckverband o. ä. wahr.

Bei den **Forstwegen** kommt es darauf an, ob es sich um öffentliche Feld- und Waldwege handelt oder Privatwege. Die öffentlichen Feld- und Waldwege stehen auch in der Baulast der Gemeinden, die Unterhaltungspflicht liegt jedoch bei den Eigentümern.

Der **Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH)** ist die ausführende Behörde, die bauliche Maßnahmen an Radwegen (und Straßen) im Auftrag des Bundes, des Landes oder in Auftragsverwaltung eines Kreises ausführt. Der LBV.SH unterhält bzw. verwaltet die vier am ETS-Radweg liegenden Kreise Schleswig-Flensburg, Nordfriesland, Rendsburg-Eckernförde und Dithmarschen sowie darüber hinaus die Kreise Plön, Stormarn und Ostholstein. Die Kreise Steinburg, Segeberg, Pinneberg und Herzogtum-Lauenburg übernehmen die Aufgaben im Bereich des Straßenbaus und Verkehrs selbst.

Informationen für Straßen in der Verwaltung des Landes Schleswig-Holstein können über die Regionaldezernate Nord (45) und Süd (46) des LBV.SH angefragt werden.

3.3.1.2 Rechtliche Regelungen zur Einteilung der öffentlichen Straßen und Wege

In Abs. 1 und 2 des Paragrafen 2 StrWG ist definiert: „Öffentliche Straßen sind Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Zu den öffentlichen Straßen gehören der Straßenkörper, insbesondere der Straßengrund, der Straßenunterbau, die Straßendecke, (…) die Gehwege und Radwege, auch wenn sie ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen.“

Paragraf 3, Abs. 1 des StrWG definiert die „**Einteilung der öffentlichen Straßen**“ nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßengruppen (StrWG, 2003)

1. Landesstraßen,
das sind Straßen, die zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend dem weiträumigen Verkehr innerhalb des Landes zu dienen bestimmt sind.

2. Kreisstraßen,
das sind Straßen, die überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder einer kreisfreien Stadt oder mit benachbarten Kreisen oder kreisfreien Städten oder dem Anschluss von Gemeinden an Bundesfernstraßen, Landesstraßen, Eisenbahnhaltestellen, Schiffsladeplätze und ähnliche Einrichtungen zu dienen bestimmt sind.

3. Gemeindestraßen,
das sind Straßen, die überwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden dienen. Zu ihnen gehören:

a) die Ortsstraßen,
das sind Straßen, die dem Verkehr innerhalb der geschlossenen Ortslage (§ 4 Abs. 1 Satz 2 und 3) oder innerhalb ausgewiesener Baugebiete dienen, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten;

b) die Gemeindeverbindungsstraßen,
das sind Straßen, die vorwiegend den nachbarlichen Verkehr der Gemeinden oder Ortsteile untereinander oder den Verkehr mit anderen öffentlichen Verkehrswegen innerhalb des Gemeindegebietes vermitteln.

4. Sonstige öffentliche Straßen,
das sind

a) die öffentlichen Feld- und Waldwege, die ausschließlich der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen;

b) die beschränkt öffentlichen Straßen, das sind Straßen, die einem beschränkten öffentlichen Verkehr dienen, insbesondere die Friedhofs-, Kirchen- und Schulwege, die Wanderwege sowie die selbständigen Geh- und Radwege;

c) Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und keiner anderen Straßengruppe angehören.

Absatz (2) legt fest, dass „für die öffentlichen Straßen Straßenverzeichnisse geführt werden. Für Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen können die Straßenverzeichnisse in vereinfachter Form eingerichtet werden (Bestandsverzeichnisse). In die Straßenverzeichnisse ist Einsicht zu gewähren.“ (StrWG §3 (2) 2003)

3.3.1.3 Rechtliche Regelungen zur Baulast für öffentliche Straßen und Wege

Das StrWG regelt die Baulast für Straßen in Schleswig-Holstein folgendermaßen (§ 10 Straßenbaulast):

(1) Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande sind, haben sie auf den nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Anordnungen der Straßenverkehrs-behörden durch Warnzeichen hinzuweisen.

(2) Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und der Technik zu beachten. Den Bedürfnissen sehbehinderter Menschen soll durch entsprechende Orientierungshilfen, denjenigen mit beeinträchtigter Mobilität durch barrierefreie Gehwegübergänge Rechnung getragen werden; die Belange von älteren Menschen und Kindern sind zu berücksichtigen. Den Belangen des Natur- und Umweltschutzes ist Rechnung zu tragen; weitergehende Vorschriften des Natur- und Umweltschutzes bleiben unberührt.

(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen über die ihnen nach Absatz 1 obliegenden Aufgaben hinaus die Straßen bei Schnee und Eisglätte räumen und streuen. …

(4) Die mit dem Bau, der Unterhaltung und der Überwachung der Verkehrssicherheit der öffentlichen Straßen zusammenhängenden Aufgaben werden als Amtspflichten in Ausübung hoheitlicher Tätigkeit wahrgenommen. Das gilt auch für die Bundesstraßen.

Wie oben bereits beschrieben, sind laut StrWG § 11, Absatz 1 Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen und Kreisstraßen

a) für die Landesstraßen das Land,

b) für die Kreisstraßen die Kreise und die kreisfreien Städte.

Anm.: Gilt nicht für die Ortsdurchfahrten, soweit für diese die Straßenbaulast den Gemeinden obliegt (§ 12).

3.3.2 Sachstand zur Instandhaltung der Wege

Eine detaillierte Befahrung und Aufnahme der Strecken und Punkte mit Mängeln entlang des ETS-Radwegs wird im Zuge der Befahrung der Radfernwege in Schleswig-Holstein ab August 2022 durch das Wirtschaftsministerium, Tourismusreferat erfolgen. Diese ausführlichen Ergebnisse sind für das weitere Vorgehen zur Optimierung und nachhaltigen Instandhaltung der Wegequalität an der Route von großer Bedeutung, da damit eine umfassende und priorisierte Dokumentation mit Kostenschätzungen zu notwendigen Maßnahmen vorgelegt wird.

Im Zuge des vorliegenden Konzeptes erfolgte eine grobe Sichtungsfahrt, um eine belastbare Basis für das Unterhaltungskonzept gewährleisten, Baulastträgerschaften und die Anteile der vorhandenen Wegedecken (Asphalt, wassergebundene Decke, Betonspurbahn, Pflaster) einschätzen zu können.

Der aktualisierte Verlauf des ETS-Radwegs mit insgesamt 165,2 Kilometern Länge teilt sich folgendermaßen auf öffentliche Straßen und Wege auf:

Gemeindestraßen:	132,4 km
Kreisstraßen:	14,4 km
Landesstraßen:	15,2 km
Bundesstraßen:	3,2 km

Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) ist die ausführende Behörde, die bauliche Maßnahmen an Radwegen (und Straßen) im Auftrag des Bundes, des Landes oder in Auftragsverwaltung eines Kreises ausführt. Der LBV.SH unterhält bzw. verwaltet die vier am ETS-Radweg liegenden Kreise Schleswig-Flensburg, Nordfriesland, Rendsburg-Eckernförde und Dithmarschen.

Für die Gemeindestraßen und sonstigen Straßen und Wege sind die Gemeinden selbst zuständig. Die ETS-Route führt in 4 Kreisen durch 5 Ämter und 39 Gemeinden:

1. **Kreis Schleswig-Flensburg**
    a. Amt Arensharde
        1. Hollingstedt
    b. Amt Kropp-Stapelholm
        1. Bergenhusen
        2. Dörpstedt
        3. Meggerdorf
        4. Stapel
        5. Wohlde

2. **Kreis Rendsburg-Eckernförde**
    a. Amt Hohner Harde
        1. Bargstall
        2. Christiansholm
        3. Elsdorf-Westermühlen
        4. Friedrichsgraben

5. Friedrichsholm
6. Hamdorf
7. Hohn
8. Königshügel
9. Lohe-Föhrden
10. Prinzenmoor
11. Sophienhamm

3. Kreis Dithmarschen

a. Amt Kirchspielslandgemeinden Eider

1. Bergewöhrden
2. Dellstedt
3. Delve
4. Dörpling
5. Hennstedt
6. Hollingstedt
7. Kleve
8. Lehe
9. Lunden
10. Pahlen
11. Sankt Annen
12. Tielenhemme
13. Wallen
14. Wrohm

4. Kreis Nordfriesland

a. Amt Nordsee-Treene

1. Drage
2. Fresendelf
3. Hude
4. Ostenfeld (Husum)
5. Schwabstedt
6. Seeth
7. Winnert

b. Stadt Friedrichsstadt

Im Zuge der Recherchearbeit zum Konzept wurden durch persönliche Anfragen bei den Kreisen bzw. Ämtern Informationen eingeholt, wie die Prüfung und Instandhaltung von Gemeindestraßen und -wegen derzeit geregelt sind. Nachstehend sind die wesentlichen Auskünfte und Ergebnisse wiedergegeben.

Kreis Dithmarschen - Wegeunterhaltungsverband Dithmarschen (Tel. am 17.06.2022):
Im Kreis Dithmarschen haben sich fast alle Dithmarscher Gemeinden zum Wegeunterhaltungsverband Dithmarschen zusammengeschlossen, der die Aufgaben der Wegeunterhaltung für asphaltierte Wirtschaftswege zentral verwaltet und durchführt. Durch gebündelte Aufträge können Mindestbeträge für öffentliche Zuschüsse und ggf. Preisvorteile erreicht werden. Der Verband finanziert die Maßnahmen aus der von seinen Mitgliedern aufgebrachten Verbandsumlage sowie durch Zuschüsse des Landes und der Europäischen Union.

Der Wegeunterhaltungsverband betreut 1.200 Kilometer Gemeindewege. Jährlich werden rund 1,3 Mio. Euro für Baumaßnahmen an 30 – 50 Kilometer Gemeindewegen investiert. Dafür melden die Gemeinden ihre sanierungsbedürftigen Wege beim Wegeunterhaltungsverband für das jeweilige Folgejahr an. Durch ein Ranking der gemeldeten Strecken, das den Zustand der Wege berücksichtigt, wird entschieden, welche Wirtschaftswege im Folgejahr saniert werden. Andere Aspekte, wie u. a. die touristischen Radfernwege oder Themenrouten, spielen derzeit keine Rolle bei der Auswahl. Der Ausbau der Wege erfolgt in einer Standardbreite von drei Metern. Mehr Informationen: www.wuv-dithmarschen.de/

Kreis Nordfriesland – Amt Nordsee-Treene, Fachbereich Bau & Liegenschaften, 17.06.2022:
Mit der Instandhaltung von Gemeindeverbindungswegen und Wirtschaftswegen beauftragen die Ämter in der Regel den Kreis Nordfriesland. Für Maßnahmen an Betonspurbahnen ist die jeweilige Gemeinde selbst zuständig. Je nach Umfang der erforderlichen Maßnahmen werden diese durch den Bauhof oder eine beauftragte Fachfirma durchgeführt. Einige Gemeinden nehmen dafür die Unterstützung durch das Amt in Anspruch, andere Gemeinden regeln dies selbst.
Die Ämter beraten und helfen den Gemeinden bei baulichen Maßnahmen, aber die Gemeinden entscheiden selbst, ob Maßnahmen durchgeführt werden sollen. Es gibt Gemeinden, die bereits die radtouristische Nutzung der Wege im Blick haben und bemüht sind, die erforderlichen Qualitätsstandards zu erreichen und zu erhalten.

Kreis Rendsburg-Eckernförde - Amt Hohner Harde, Fachdienst Bauen, Planung und Umwelt, 24.06.2022:
Im Amt Hohner Harde betreiben zwei Gemeinden (Hohn, Hamdorf) einen eigenen Bauhof. Die Gemeinde Breiholz plant zurzeit die Einrichtung eines Bauhofes. Die Gemeinden führen Maßnahmen zur Wegeunterhaltung der Gemeindestraßen und Wirtschaftswege entweder selbst durch oder vergeben diese an Lohnunternehmer in der Region. In einigen Fällen übernimmt das Amt die Auftragsvergabe.

Der Verlauf des Eider-Treene-Sorge-Radwegs ist nicht bekannt und spielt bisher keine Rolle hinsichtlich der zu unterhaltenden Gemeindestraßen und Wirtschaftswege. Seitens des Ansprechpartners besteht ein deutliches Interesse an dem Erhalt von Informationen rund um den Eider-Treene-Sorge-Radweg. Für die zukünftige Unterhaltung der Streckenverläufe am ETS-

Radweg wird die Option vorgeschlagen, dass das Amt regelmäßig (mindestens einmal jährlich) einen Lohnunternehmer mit der Prüfung und Instandsetzung der Wege beauftragt.

Im Anschluss an das Gespräch wurde freundlicherweise direkt eine Anfrage an die Bürgermeister*innen der amtsangehörigen Gemeinden versendet, um zu klären, ob eine Möglichkeit einer einheitlichen Pflege durch z. B. einen einzelnen Dienstleister gesehen wird, mit der anteiligen Finanzierung je nach Strecke durch die einzelnen Gemeinden. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass es wünschenswert wäre, den kompletten Radweg regelmäßig zu unterhalten. Verbunden mit der Bitte, dieses dort wo es (noch) nicht oder nicht ausreichend geschieht, es zeitnah einzurichten. Die eingegangenen Rückmeldungen der Gemeinden sind nachstehend in anonymisierter Form aufgeführt:

- Die Straße durch unsere Gemeinde ist immer in gutem Zustand.
- Bei der Radstrecke in der Gemarkung der Gemeinde handelt es sich um Wirtschaftswege bzw. eine PKW-Abkürzung.
- Als extra dafür ausgerichtete Radwege können diese nicht bezeichnet werden.
- Ein Teil der Strecke ist bereits vor einigen Jahren gefräst worden, weil die Asphaltbeschaffenheit zu schlecht war. Die Strecke wird in regelmäßigen Abständen durch eine beauftragte Firma aufgearbeitet.
- Der asphaltierte Teil der Strecke wird durch jährlich durchgeführte Flickarbeiten über eine externe Asphaltfirma ausgebessert.
- Die Bankettenmahd wird durch den Bauhof und durch ortsansässige Lohnunternehmen durchgeführt.
- Ich sehe keine Veranlassung, das bestehende Pflegekonzept zu ändern und anderweitig zu vergeben.
- Von einem Radweg kann nicht die Rede sein. Wir sprechen über Ortsverbindungs-straßen und speziell bei uns von der fast kompletten Ortsdurchfahrt.
- Es handelt sich hier nur um Straßen und nicht um Radwege.
- Ähnlich wie in Elsdorf-Westermühlen werden diese Straßen durch externe Dienstleister ganzjährig gepflegt. Die Pflege erstreckt sich über
  - 2 x Bankettenmähen
  - 1 x Knickputzen
  - 1 x Rissevergießen oder Edelflicken setzen.
- Bei Bedarf wird die Strecke sogar mit in den Winterdienst einbezogen.
- Ein neues Unterhaltungskonzept zu Lasten der Gemeinden erachte ich nicht als sinnvoll.
- Die Gemeinde hat auf den ausgewiesenen Radwegen lediglich ein sehr kurzes Stück von wenigen hundert Metern inne; ich habe dies auf der beigefügten Karte markiert. Diese Flächen werden drei Mal im Jahr (Frühjahrs-, Sommer- und Herbstmahd) von einem beauftragten externen Dienstleister der Gemeinde gepflegt. Insofern sehe ich grundsätzlich nicht die Erforderlichkeit, dieses Pflegekonzept anzupassen.

Kreis Schleswig-Flensburg - Schwarzdeckenunterhaltungsverband Süd (Tel. am 20.06.2022)
Im Kreis Schleswig-Flensburg verläuft der Eider-Treene-Sorge-Radweg auf dem Gebiet der Ämter Arensharde und Kropp-Stapelholm. Hier ist der Schwarzdeckenunterhaltungsverband Süd für die Wirtschaftswege zuständig. Der Verband verfügt über ein Budget der Mitgliedsgemeinden, die 32,5 Cent pro Quadratmeter Asphaltdecke zahlen. Der Schwarzdeckenunterhaltungsverband betreut rund 1.400 Kilometer Gemeindewege. Jährlich werden rund 1,6 Mio. Euro für Deckenerneuerung und Flickarbeiten an 40 – 60 Kilometern Gemeindewegen investiert.

Die Gemeinden melden sanierungsbedürftige Wege beim Verband an. Die entsprechenden Unterhaltungsmaßnahmen werden in Abstimmung mit den Gemeinden innerhalb der nächsten zwei Jahre durchgeführt. Dem Verband sind die touristischen Radfernwege weitestgehend bekannt, gerne werden Mitglieds-Gemeinden ggf. auf schlechte Wegeabschnitte hingewiesen. Ob das Vorhandendsein einer touristischen Route in die Entscheidung einfließt, ist individuell von der Gemeinde bzw. dessen Bürgermeister*in abhängig.

Die Sanierung der Wege erfolgt in der vorhandenen Breite, in der Regel einer Standardbreite von drei Metern. Im Falle einer Verbreiterung muss die Gemeinde die Mehrkosten tragen. Oft liege das Problem ausbleibender Maßnahmen darin, dass zwar Fördermöglichkeiten bestehen, die Gemeinden den notwendigen Eigenanteil für den Ausbau (Verbreiterung) von Wegen aber nicht aufbringen können. Die hohen Beträge belasten die Gemeinden in der Regel zu stark, was die Umsetzung notwendiger Maßnahmen oft verhindert. Mehr Informationen: www.suv-sued.de

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass

- teilweise alte asphaltierte Wirtschaftswege zu wassergebundener Wegedecke rückgebaut werden. Dies betrifft meist Wege, deren landwirtschaftliche Nutzung stark zurückgegangen ist. Und Wege, die vor Jahrzehnten ohne geeigneten Unterbau für die Lasten der heutigen landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuge gebaut wurden.
- die vorgegebenen Breiten für Beton-Spurbahnen (0,75 - 1,00 - 1,00 - 1,00 - 0,75 Meter) aufgrund der Gegebenheiten vor Ort oft nicht umsetzbar sind und somit keine Förderung erfolgt.

Fazit

Die Verantwortlichkeiten zur Instandhaltung der Radwege an klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) regelt das Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) Schleswig-Holstein.

Die Unterhaltung der Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Wegen ist derzeit sehr unterschiedlich in den Regionen des ETS-Radwegs geregelt. Ein Bewusstsein für die touristische Nutzung der Straßen und Wege ist bei den kommunalen Akteuren zwar teilweise vorhanden, überwiegend aber nicht. Grundsätzlich zeigten die kontaktierten Personen die Bereitschaft zur Unterstützung der Wegeunterhaltung an den Premium-Radrouten des Landes.

Somit gilt es für eine langfristige Organisation und Gewährleistung eines möglichst gemeinsamen und einheitlichen Standards verschiedene Akteurinnen und Akteure in den Kreisen, Ämtern, Gemeinden sowie den genannten Unterhaltungsverbänden zu informieren und zu überzeugen, dass die touristische Infrastruktur einer regelmäßigen Kontrolle, Instandsetzung und – in einigen Fällen – auch einer Optimierung (z. B. Verbreiterung) bedarf.

In Kapitel 4.1 finden sich Beispiele aus anderen Regionen und von anderen Radwegen. In Kapitel 4.4 werden Anregungen gegeben und Vorschläge für eine Vorgehensweise gemacht, um die genannten und weitere Akteure und Institutionen auf Landes-, Kreis und Gemeindeebene zu einem gemeinsamen Handeln zu motivieren und gleichzeitig eine langfristige Kooperation zu organisieren bzw. zu erzielen.

3.4 Verantwortlichkeiten für die Wegweisung und begleitende Infrastruktur

Für die Aufstellung von Pfosten zur Installation von Radwegweisungsstandorten sowie die Installation von Infrastruktur sollten grundsätzlich öffentliche Flächen genutzt werden.

Beschilderung

Die Radwegweisung in Schleswig-Holstein wird über einen Erlass des Landes geregelt. Die Radwegweisung im Land ist einheitlich.

Eine Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern bzw. der jeweiligen Standort-Kommune ist im Anschluss an die Planung und vor der Montage herbeizuführen. Dabei bietet sich eine zentrale Abstimmung, z. B. über Ansprechpartner*innen der Kreisverwaltung an. Im Zweifel muss der/die jeweilige Grundeigentümer/in über das Liegenschaftskataster eruiert und angefragt werden. Da solche Klärungen aufwendig sind, sollte bereits bei der Planung von Standorten auch mit Blick auf eine langfristige Lösung darauf geachtet werden, dass keine Privatflächen genutzt werden. Sollte dies unumgänglich sein, sollte unbedingt eine Abstimmung und vertraglich festgelegte Vereinbarung mit der/dem Eigentümer/in erfolgen. Besonders wichtig ist dabei eine Regelung zur Instandhaltung der betreffenden Infrastruktur. Beispiele für Verträge und Vereinbarungen finden sich im Kapitel 4.4.4. Eine Vereinbarung für einen festgelegten Zeitraum ist grundsätzlich möglich und manchmal auch hilfreich, um die Bereitschaft der betreffenden EigentümerInnen zu erhöhen.

3.5 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Zentrale Ansprechstelle für den Eider-Treene-Sorge-Radweg ist der Grünes Binnenland e.V. in Tarp. Die touristischen Akteure nehmen die Aufgaben des Marketings inkl. der Pflege der Website www.ets-radweg.de mit umfassenden Informationen zum Weg, Services und Angeboten, Unterkünften, Fahrradservice, Sehenswürdigkeiten etc. wahr. Auch verschiedene buchbare Tourenangebote werden vermarktet.

Darüber hinaus sind Informationen in unterschiedlicher Informationstiefe auf den Internetseiten der folgenden touristischen Regionen und bundesweiten Anbieter zu finden:

SH-Tourismus: https://www.sh-tourismus.de/eider-treene-sorge-radweg

Echt Dithmarschen: https://www.echt-dithmarschen.de/urlaubsthemen-veranstaltungen/aktivurlaub/route/eider-treene-sorge-radweg/

Friedrichstadt: https://www.friedrichstadt.de/die-stadt-entdecken/friedrichstadt-inspiriert/aktiv-an-land/mit-dem-fahrrad-unterwegs/eider-treene-sorge-radweg/

Büsum: https://www.buesum.de/nordseeurlaub/tour/eider-treene-sorge-radweg

Komoot: https://www.komoot.de/collection/917726/-eider-treene-sorge-radweg-5-tage-unterwegs-in-schleswig-holstein

Outdooractive: https://www.outdooractive.com/de/route/radtour/nordfriesland/eider-treene-sorge-radweg/38895824/#dmdtab=oax-tab1

My Bike Magazin: https://www.mybike-magazin.de/touren/deutschland/schoene-runde-durch-schleswig-holstein/

Radtouren.de: https://radtouren.de/rad-news/eider-treene-sorge-mit-dem-rad-durch-schleswig-holsteins-schoenste-flusslandschaft

Varta-guide: https://www.varta-guide.de/freizeit-guide/freizeit-ideen/radfahren/genussradeln-auf-dem-eider-treene-sorge-radweg/

3.6 Stärken-Schwächen-Analyse

Im Folgenden wird kurz aufgezeigt, welche Stärken und Schwächen die ETS-Route derzeit aufweist bzw. welche im Zuge der Konzeptbearbeitung festgestellt wurden. Nach Auswertung des festgestellten Ist-Zustands der Route sowie unter Berücksichtigung bestehender Planungen für optimierende Maßnahmen im Bereich der begleitenden Infrastruktur (Startpunkte, Rastplätze) wurde Folgendes festgestellt.

Die **Routenführung** war viel zu umwegig. Radwanderer erwarten eine klare und eindeutige Führung, um die Etappenziele zu erreichen. Sehr „schnörkelige“ Verläufe sind grundsätzlich zu vermeiden und werden seitens des ADFC als Negativkriterium für Radfernwege gewertet. Ausnahmen können nur ggf. mit der Anbindung besonderer Highlights begründet werden.

Die **Beschilderung** des Streckenverlaufs gemäß dem Handbuch zur Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein ist grundsätzlich vorhanden, teilweise besteht jedoch Wartungsbedarf (Reinigen, Freischneiden).

Die **Infrastruktur** entlang des Eider-Treene-Sorge-Radwegs weist starke Defizite auf. Vielerorts fehlen geeignete Rastmöglichkeiten. Darüber hinaus ist die vorhandene Infrastruktur meist stark veraltet und/oder reparaturbedürftig. Neben dem ETS-Radweg verlaufen in der Region noch weitere thematische (Tages-)Radrouten, wie z. B. die Eider-Erlebnis Route im Amt Eider oder die Kleeblattrouten, so dass sich insbesondere an den Schnittstellen der thematischen Tagesrouten mit dem ETS-Radweg radtouristische Infrastrukturstandorte anbieten. An diesen Punkten könnten einheitlich gestaltete Rastplätze die Region positiv darstellen. Dadurch würden sich Synergieeffekte hinsichtlich einer optimierten, möglichst ganzjährigen Nutzung sowie der Finanzierung ergeben.

Das Grüne Binnenland bietet Gästen eine gut strukturierte, zentrale Informations- und Vermarktungsplattform für die gesamte Strecke. Es fehlt aber eine eigene zeitgemäße Corporate Identity des Eider-Treene-Sorge-Radwegs, das auf Infotafeln, Karten usw. für einen guten Wiedererkennungswert sorgt. Die Entwicklung eines einheitlichen Slogans / Untertitels für den ETS-Radweg ist empfehlenswert. Denn ein guter Slogan vermittelt dem Gast sofort einen Eindruck zu einem Angebot.

Am Streckenverlauf befinden sich zahlreiche ausgewiesene Naturschutzzonen, wie Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete, Landschaftsschutz- und Vogelschutzgebiete. Die Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge ist eine besonders attraktive Naturlandschaft für Erholungssuchende. Vielerorts finden sich Informationstafeln des Besucherinformationssystems der Naturschutzgebiete in Schleswig-Holstein. Es muss darauf geachtet werden, dass die Naturräume weder durch neue bzw. erneuerte Infrastruktur noch durch die BesucherInnen beeinträchtigt werden. Unter anderem wird durch die (Rad-)Wegweisung insbesondere in sensiblen Bereichen auf die zu nutzenden Strecken hingewiesen (Besucherlenkung). Weitere Informationstafeln können gegebenenfalls über das naturschutzgerechte Verhalten und die touristische Infrastruktur informieren.

Um die Attraktivierung und Optimierung der Infrastrukturen auch zukünftig zu sichern, bedarf es einer gemeinsamen Trägerstruktur, in der die verschiedenen Akteure kooperativ zusammenarbeiten, um gemeinsam die vielfältigen Aufgaben wahrzunehmen, bestehende Konflikte zu lösen und die Wertschöpfung durch den Radtourismus naturverträglich zu optimieren. Dafür braucht es neben der Bereitschaft zu Investitionen vor allem auch eine funktionierende Trägergemeinschaft und -struktur mit einer gut vernetzten zentralen Ansprechstelle. Vorschläge, Ideen und Maßnahmen dazu werden im 4. Kapitel beschrieben.

Die nachstehende Übersicht zeigt die bestehenden Stärken und Schwächen der ETS-Route sowie die Chancen und Risiken hinsichtlich der Weiterentwicklung und Optimierung der ETS-Route auf. Es ist deutlich, dass der Radfernweg als zentrales Angebot in einer attraktiven Naturlandschaft grundsätzlich ein nennenswertes Potenzial besitzt, um erfolgreich vermarktet zu werden. Der aktuelle Trend zu Radreisen in Deutschland bzw. im eigenen Land sowie die vom Land forcierte touristische Erschließung des Binnenlands stützen diese Einschätzung.

Chancen und Möglichkeiten, wie zum Beispiel die Erhöhung der Wertschöpfung, die Optimierung der infrastrukturellen Gegebenheiten, auch für Einheimische, werden in Kapitel 3.7 beschrieben.

Abbildung 14: Übersicht der aktuellen Stärken und Schwächen des ETS-Radwegs (LRZ)

3.7 Potenziale des Eider-Treene-Sorge-Radwegs

Der Eider-Treene-Sorge-Radweg ist das zentrale Aushängeschild der Region. Als Rundkurs verfügt er über einen entscheidenden Vorteil gegenüber den meisten Radfernwegen, da dies die An- und Abreise erheblich vereinfacht. Durch seinen verbindenden Charakter bietet er erhebliches Potenzial, um der gesamten Region Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge Mehrwerte zu verschaffen. Denn (Rad-)Tourismus generiert erhebliche Umsätze und sichert damit nachhaltig Gewinne, Einkommen und Arbeitsplätze (BMDV 2022). Derzeit sind die Rahmenbedingungen besonders günstig (Corona, Verteuerung von Fernreisen etc.), um dieses Potenzial zu nutzen und nachhaltig auszubauen. Die TouristikerInnen der Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland in Tarp bestätigen dies:

- Im Jahr 2022 war die Nachfrage nach Radreisen auf dem ETS-Radweg so stark wie nie und höher als bspw. nach dem Wikinger-Friesen-Weg.
- Das Thema Radfahren spielt eine immer größere Rolle bei den eingehenden Anfragen interessierter Gäste.

Gleichzeitig benennen die TouristikerInnen das Problem, dass das Angebot an Gastbetrieben (Übernachtung, Gastronomie) im ländlichen Raum nicht ausreicht, um der steigenden Zahl der Buchungsanfragen nach Pauschalen gerecht zu werden. (Grünes Binnenland e.V. im September 2022) Diese Schwierigkeit kann an dieser Stelle nicht vertiefend behandelt werden, aber Hinweise zu Lösungsansätzen gegeben werden. So weist der Nationale Radverkehrsplan des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr darauf hin, dass das fahrradtouristische Aufkommen sowie die Dichte und Qualität touristischer, einschließlich gastronomischer Angebote im ländlichen Raum sich gegenseitig stärken. Radtouristinnen und Radtouristen sind in vielen strukturschwachen ländlichen Regionen von großer Bedeutung für die regionale Wirtschaftsförderung (BMDV 2022). Die Studie des Bundeswirtschaftsministeriums „Tourismusperspektiven in ländlichen Räumen“ bestätigt, dass öffentliche Investitionen in die Grundinfrastruktur, wie z. B. Radwege, die Voraussetzung für private Investitionen und damit für potenzielles Wachstum sind (BMWi 2014). Diese zentralen Herausforderungen gilt es durch die Akteurinnen und Akteuren in der Eider-Treene-Sorge-Region anzunehmen.

Dass sich Aufwendungen und Investitionen lohnen, bestätigt u. a. der Nationale Radverkehrsplan auf S. 15: „Der Radtourismus war mit 5,4 Mio. Radreisenden mit mindestens einer Radreise über drei Tage und 34,3 Mio. Tagesausflüglern (2019) ein wichtiger Faktor für die deutsche Fahrradwirtschaft. Zum Vergleich: Insgesamt gab es in Deutschland 2019 rund 45 Mio. Reisende, die ihre Urlaube ganz oder teilweise in Deutschland verbrachten. 2019 konnten in Deutschland mehr als 200.000 Beschäftigte der Fahrradtourismus-Branche zugerechnet werden.“ (BMDV 2022)

Außerdem hat das NIT in Kiel auf Grundlage der aktuellen „Studie Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge“ die nachstehenden Angaben und Berechnungen zum Bruttoumsatz und der entsprechenden Wertschöpfung durch Fahrradtourismus in der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge zusammengestellt.

Studie des NIT (Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa, Berit Weiß und Kai Ziesemer, Kiel 2022)

Im Jahr 2022 hat das Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH die Studie Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge erstellt. Die Ergebnisse der Studie bestehen zunächst in der Bemessung aller Aufenthaltstage in der Region. Es ist mit 2,8 Mio. Aufenthaltstagen p. a. (hier: 2019) im Bereich der Reisen mit und ohne Übernachtung in der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge zu rechnen. 48 % davon entfallen auf die Übernachtungs- und 52 % auf die Tagesreisen. Zum Vergleich: In den Betrieben mit 10 und mehr Betten werden p. a. ca. 0,3 Mio. Übernachtungen statistisch erfasst. Die „wahre" Zahl der Übernachtungen beläuft sich auf ca. 1,4 Mio., also das 4,6-fache. Zusammen mit den Tagesreisen ist die Summe der Aufenthaltstage 9,3-mal so hoch wie die amtlich berichteten Werte.

Die Aufenthaltstage und Tagesausgaben miteinander multipliziert ergeben den **touristischen Bruttoumsatz in der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge**. Dieser beläuft sich p. a. auf **knapp 130 Mio. Euro** (2019). Diese Bruttoumsätze kommen nicht nur dem Gastgewerbe zugute (Umsatzanteil 49 %), sondern auch anderen Wirtschaftsbereichen. Der Anteil des Einzelhandels beträgt 30 %, derjenige anderer Dienstleistungen (Mobilität, Kultur, Freizeit etc.) 22 %.

Aus den Umsätzen werden über den Umweg über die Nettoumsätze und die Multiplikation mit regional- und branchenspezifischen Wertschöpfungsquoten die Einkommen berechnet, die sich aus der touristischen Aktivität in der Region ergeben. Die **Wertschöpfung aus Tourismus in der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge beträgt p. a. in der sog. 1. und 2. Wertschöpfungsstufe1 summiert ca. 62 Mio. Euro** (2019).

Die Beschäftigungswirkungen lassen sich als ein sog. Beschäftigungsäquivalent angeben, das als Zahl der Personen (inkl. mit zu versorgender Haushaltsmitglieder) bzw. Bezieher eines durchschnittlichen Primäreinkommens errechnet wird. Der Betrag der Wertschöpfung aus dem Tourismus in der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge **entspricht einer Zahl von 2.100 Personen** (2019), **die durch die Nachfrage im Tourismus ein durchschnittliches Primäreinkommen beziehen**.

In Bezug auf die Darstellung der Nutzung und der daraus hervorgehenden wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus am Eider-Treene-Sorge-Radweg sind aus dieser Studie teilregionale und thematische Schlussfolgerungen ableitbar.

Teilregionale Schlussfolgerungen: Die **auf der Strecke des Eider-Treene-Sorge-Radweg liegenden Ämter der Flusslandschaft**, also die Ämter Nordsee-Treene, Kropp-Stapelholm, KLG Eider und Hohner Harde, **haben auf Basis der Wertschöpfungsanalyse einen erheblichen Anteil an der gesamten touristischen Wertschöpfung, zumal sie einen Kapazitätsanteil von ca. 73 %** haben. Die direkte Übertragung dieses Anteils auf die Umsatz- und Wertschöpfungsdaten führen zu einem geschätzten Anteil von ca. 95 Mio. Euro touristisch induziertem Bruttoumsatz und 45 Mio. Euro Wertschöpfung p.a.

[1] Indirekte Profiteure in der sog. 2. Umsatzstufe (sog. nachgelagerte Umsatzstufen), z. B. Handwerksbetriebe, die Ferienwohnungen renovieren u. a. sind hier pauschalisiert in den Wertschöpfungseffekten berücksichtigt.

Thematische Schlussfolgerungen: Die Wertschöpfungsanalyse gibt auf der Basis der Gästebefragung Schleswig-Holstein 2021 (NIT, 2022) darüber hinaus an, welche Bedeutung touristische Nutzungssegmente im Binnenland SHs, resp. der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge haben. Hier liegt im Hinblick auf die Angebotskategorie Infrastruktur die Nutzung der Radfahrmöglichkeiten mit einer Nutzungsrate von 55 % bezogen auf die befragten Gäste in der Region an erster Stelle. Eine direkte Übertragung dieser Nutzungsrate auf die touristischen induzierten Umsatz- und Wertschöpfungsdaten ist zwar ein sehr grobes Maß für die Bemessung der ökonomischen Bedeutung des Radverkehrs. Fest steht aber, dass ca. die Hälfte aller Gäste der Region während ihres Aufenthaltes in der Region Radverkehrsinfrastrukturen in Anspruch nehmen, die **wirtschaftlichen Effekte ihrer Aufenthaltstage in den vier Ämtern der Flusslandschaft damit in ähnlichem Ausmaß (also ca. 45 Mio. Euro Bruttoumsatz und ca. 22 Mio. Euro Wertschöpfung p.a.) maßgeblich mit der Attraktivität der Radinfrastrukturen (Wege, Beschilderungen, Routenführungen, Ausstattungen etc.) zusammen hängen** dürften (selbstverständlich neben weiteren Aktivposten der Ämter, also den Unterkünften, Landschaften, Attraktionen).

Fazit: Es zeigt sich, dass der Tourismus für die Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge ein ganz wichtiger Wirtschaftssektor ist, der Radtourismus hier der zentrale Angebotsnutzungsfaktor ist und von seiner hohen Angebotsqualität maßgeblich abhängig ist.

(NIT 2022)

Ergänzende Abschätzung zur Wertschöpfung

Die Aussagen des NIT werden durch die nachfolgende Abschätzung zur Wertschöpfung auf Basis der Zahlen des NIT (2022) und in Zusammenarbeit mit dem Verein Grünes Binnenland in Abbildung 15 bestätigt. Dazu vorab folgende Hinweise und Erläuterungen:

- Es sind nur die Übernachtungen in Betrieben mit 10 und mehr Betten und Betrieben mit weniger als 10 Betten erfasst. Weitere Übernachtungen auf Campingplätzen, Wohnmobilstellplätzen, bei Freunden und Verwandten wurden bewusst nicht eingerechnet, um die Basiszahlen realistisch zu halten.
- Der ETS-Radweg deckt mit seinem Verlauf nicht die gesamte Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge ab. Dennoch werden die Zahlen des NIT zu 100 % angesetzt, da hier eine prozentuale Abschätzung für das Gebiet ohne die Ämter Oeversee, Viöl und Eggebek schwierig ist.
- Hinsichtlich der Angaben in den Zeilen 4. – 7. handelt es sich um Schätzungen, da keine Zählungen vorliegen. Die Schätzungen wurden im unteren Bereich angesiedelt.

Zeile	Kriterium / Faktor	Zahlen/Rechnung (tlw. gerundet)	Quelle
Anzahl der Aufenthaltstage in der Region gesamt		**2.834.395**	NIT 2022, S. 11
Übernachtungsreisen			
1.	Anzahl Übernachtungen in Betrieben mit 10 und mehr Betten	328.173	NIT 2022, S. 11
2.	Anzahl Übernachtungen in Betrieben mit weniger als 10 Betten	295.295	NIT 2022, S. 11
3.	**Anzahl Übernachtungen gesamt**	**623.468**	NIT 2022, S. 11
4.	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer: 5 Tage mit 4 ÜN **=> Anzahl der Übernachtungsgäste/Jahr**	**155.867**	Schätzung/Erfahrungswerte Grünes Binnenland e.V. und LRZ
5.	**davon Anteil Rad-Touristen: 70 %**	**109.107**	Schätzung/Erfahrungswerte Grünes Binnenland e.V. und LRZ
6.	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Radtouristen: 4 Tage mit 3 Übernachtungen (Anzahl der Rad-Touristen x 3) **=> Gesamt Aufenthaltstage der Übernachtungsgäste durch Radtourismus**	**327.321**	Schätzung/Erfahrungswerte Grünes Binnenland e.V. und LRZ
7.	davon **Gäste auf dem ETS-Radweg: 75 %**	**245.491**	Schätzung/Erfahrungswerte Grünes Binnenland e.V. und LRZ
8.	**Gesamtausgaben ÜN-Gäste pro Tag: 95 €***	**23.321.600 €**	NIT 2022, Ruhr Tourismus GmbH (Mittelwert)
Tagesreisen			
1.	Anzahl Aufenthaltstage Tagesreisende	1.469.897	NIT 2022, S. 11
2.	davon Radfahrende: 38 %	558.561	NIT 2022, S. 14 (Reiseentscheidungsgrund für Reisen ins Binnenland)
3.	**Gesamtausgaben Tagesgäste pro Tag: 30 €***	**16.756.826 €**	NIT 2022, Ruhr Tourismus GmbH (Mittelwert)
	Gesamtausgaben Übernachtungs- und Tagesreisen	**40.078.426 €**	
	gerundet	**40.000.000 €**	

* Mittelwert aus „Studie Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge“ (NIT, 2022) und Präsentation „Digitales touristisches Radnetz Schleswig-Holstein – Best Practice-Beispiele: Radrevier.ruhr & Römer-Lippe-Route (Ruhr Tourismus, 2022)

Abbildung 15: Schätzung der potenziellen Wertschöpfung (brutto) durch den ETS-Radweg pro Jahr (LRZ auf Basis der Zahlen des NIT aus 2022 und in Zusammenarbeit mit dem Verein Grünes Binnenland)

Die Berechnungen machen das hohe Potenzial eines gut aufgestellten Radfernweges deutlich:

- ➔ Es werden nicht nur lokal, sondern in der gesamten Region hohe Effekte erzielt. Denn ein Radfernweg mit guter Qualität löst Interesse an der gesamten Region aus und bindet Gäste, die gerne wiederkommen.
- ➔ Die Bedeutung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor ist unbestritten.
- ➔ Durch Investitionen in die Infrastruktur tragen Kommunen, Verbände und Leistungsträger nicht nur zur Tourismusförderung, sondern ebenfalls zur Wirtschaftsförderung und der Steigerung der Naherholungsqualität bei.

Auf diesen positiven und erfolgversprechenden Basisdaten möchten die Akteure der ETS GmbH aufbauen und das Ziel verfolgen, durch öffentliche Investitionen in touristische Infrastruktur Folgeinvestitionen im privatwirtschaftlichen Bereich zu erzielen.

Parallel zur Verbesserung der Unterhaltung und Einrichtung des Infrastrukturmanagements sollte gemeinsam mit den Leistungsträgern auch die Vermarktung gestärkt werden, um weitere Gäste und neue Zielgruppen zu erschließen. An dieser Stelle ist es zusätzlich förderlich das Bewusstsein dafür zu schärfen, dass alle touristischen Infrastrukturmaßnahmen (Wege und begleitende Infrastruktur wie Rastplätze, Abstellanlagen etc.) gleichzeitig den Erholungs- und Freizeitwert für die BewohnerInnen in der Region erhöhen. Insbesondere in ländlichen Regionen ist das Thema Freizeit im Wettbewerb ein notwendiger Standortfaktor: Lebensqualität durch hohen Freizeitwert. Damit wird der Anreiz gestärkt, Radtouren vor der Haustür zu starten und nicht erst an der Nord- oder Ostsee. Mit steigender Qualität und einem entsprechend gestärkten ETS-Marketing ist aus den umliegenden Quellorten wie Flensburg, Schleswig, Rendsburg, Husum, Kiel und Hamburg ebenfalls eine deutliche Steigerung der Gästezahlen in der reizvollen touristischen ETS-Region zu erwarten.

4. Nachhaltige Sicherung der Unterhaltung und Trägerstruktur für den Eider-Treene-Sorge-Radweg

Eine zentrale Koordinationsstelle mit nachhaltigem Qualitätsmanagement fordert nicht nur der Bundesverband des ADFC in seiner Checkliste „Bedingungen für die Entwicklung und Vermarktung touristischer Radrouten“. Auch das Land Schleswig-Holstein formuliert angelehnt an den ADFC ein Qualitätsmanagement durch eine zentrale Anlaufstelle für Radfernwege (ADFC 2017a, MWVATT 2021).

In Abbildung 16 sind die Themenpunkte skizziert, die hinsichtlich der Organisation und zukünftigen Unterhaltung des ETS-Radwegs von entscheidender Bedeutung sind. Für eine nachhaltige Lösung braucht es eine **zentrale Ansprechstelle** mit verantwortlicher Ansprechperson, die die Aufgaben selbst und/ oder in enger Kooperation mit anderen Akteuren/ zuständigen (öffentlichen) Stellen wahrnimmt oder ggf. durch beauftragte Dritte umsetzen lässt.

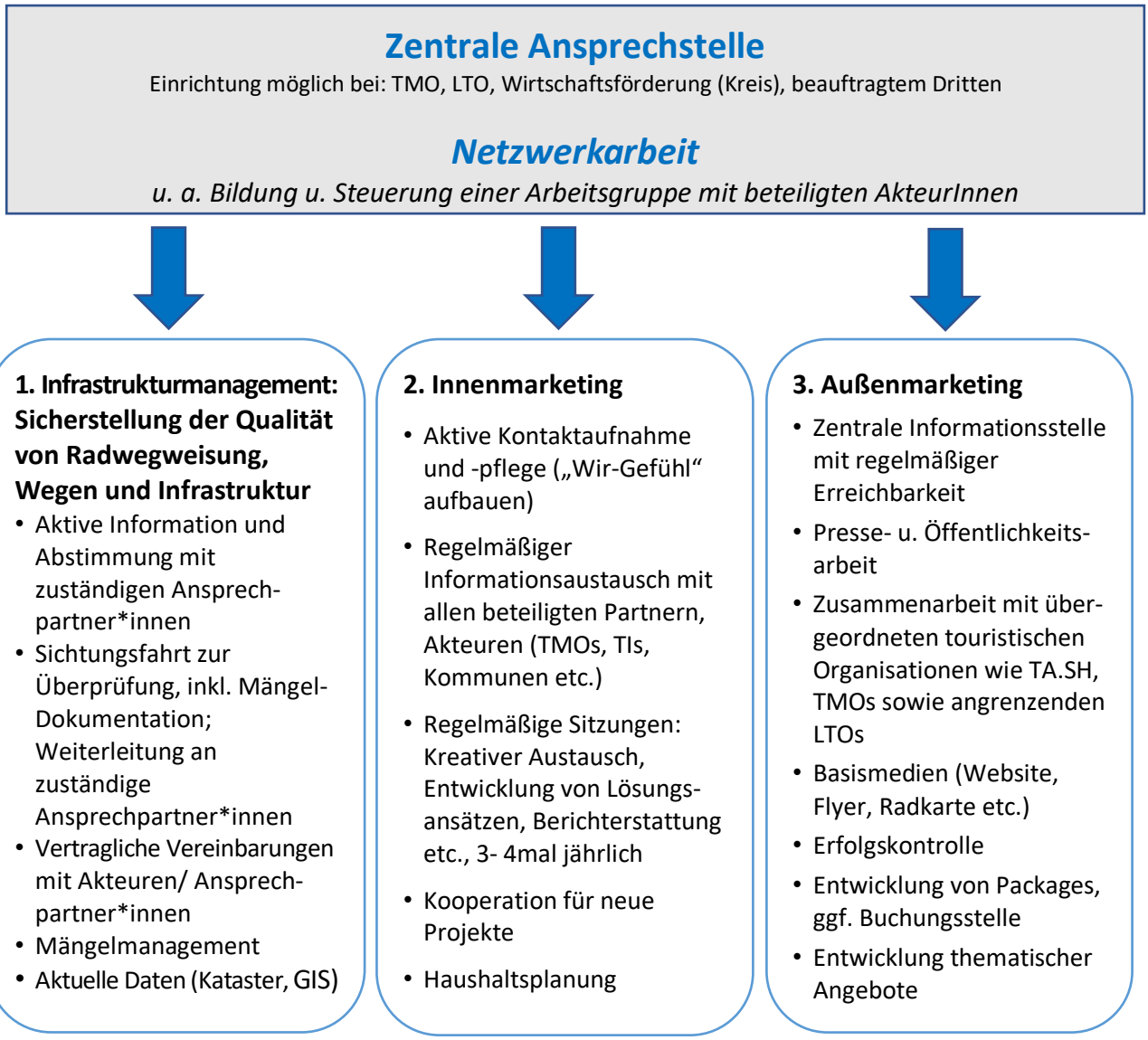

Abbildung 16: Umsetzungs- und Unterhaltungsmanagement für den Eider-Treene-Sorge-Radweg

Folgende Fragestellungen sind für den ETS-Radweg zu klären:

1. Zentrale Ansprechstelle: Wo kann bzw. soll die zentrale Geschäftsstelle angesiedelt sein?
2. Finanzierung der Umsetzung:
   - Bestehende Förderungsmöglichkeiten?
   - Wer trägt die Kofinanzierung mit?
   - Bereitschaft zur laufenden Finanzierung?
3. Langfristige Unterhaltung der Infrastruktur
   - Finanzierung: Kostenaufwand pro Jahr? Wer trägt die Kosten?
   - Nutzung und Kooperation mit vorhandenen Strukturen / Organisationen
   - Auftragsvergabe/n an Dritte?
4. Sicherung einer zukunftsfähigen Zusammenarbeit
   - Welche langfristig aktiven Strukturen und Synergieeffekte stehen für ein gemeinsames Handeln zur Verfügung?
5. Möglichkeiten und Modelle für die verantwortliche Trägerschaft
   - Durch vorhandene Organisation?
   - Gründung einer eigenen Trägerstruktur?

Ziele des Konzeptes (siehe Kapitel 2.3)

- Geeignete Träger- und Organisationsstruktur finden, in der die beteiligten Akteure der Region langfristig zusammenarbeiten
- Grundlagen definieren bzw. erstellen, um Instandsetzung sowie modellhafte Pflege und Unterhaltung des Eider-Treene-Sorge-Radwegs langfristig zu sichern
- Schaffung eines festen Ansprechpartners als Bindeglied für Kommunen, Tourismus-organisationen und Leistungsträger

Langfristige Ziele:

- Potenziale des Weges für die Region optimal ausschöpfen
- Erfolgschancen am umkämpften radtouristischen Markt steigern
- Verteilung entstehender Aufgaben und Aufwendungen möglichst paritätisch auf viele Schultern → Gemeinschaftsgedanke
- Positive ökonomische Effekte durch höhere Gästezahlen (Wertschöpfung)
- Positive Effekte für ansässige Leistungsträger (Hotels, Pensionen, Gastronomie, etc.)

4.1 Beispiele anderer Radfernwege und Regionen

Es gibt vielfältige Lösungen hinsichtlich der Trägerschaft von Radfernwegen. Ein Standardkonzept existiert nicht. In der Regel ist die vorhandene Organisationsstruktur aus touristischen Strukturen entstanden bzw. an vorhandene touristische Organisationen angedockt worden. Ausschlaggebend für die Entwicklung der individuellen Strukturen sind vermutlich oft die Aktivitäten bzw. der Einsatz einzelner Personen, die durch kooperative Zusammenarbeit entsprechende Projekte entwickelt und Produkte aufgebaut haben.
Nachfolgend finden sich Beispiele mit Hinweisen zu Träger- und Unterhaltungsstrukturen anderer Radfernwege in Schleswig-Holstein sowie von touristischen Rad(fern)wegen in anderen Bundesländern.

4.1.1 Radfernwege in Schleswig-Holstein

Beispiel 1: Holsteinische Schweiz u. Holsteinische-Schweiz-Radtour, Caroline Backmann (28.06.2022)

www.holsteinischeschweiz.de, www.holsteinischeschweiz.de/tour/holsteinische-schweiz-radtour

Mit dem Schwerpunkt Marketing gründete sich 2010 der Zweckverband Tourismuszentrale Holsteinische Schweiz. Mitglieder sind die Städte Eutin und Plön sowie die Gemeinden Bosau, Bösdorf, Dersau, Grebin, Schönwalde und Malente. Als gemeinsame Hauptaufgaben sind das Tourismusmarketing für das Verbandsgebiet sowie die Angebotsentwicklung und -koordination zu ausgewählten Bereichen der Infrastruktur in der Satzung definiert.
Maßnahmen zur Wegeunterhaltung und des Wegemanagements nimmt der Zweckverband nicht wahr. Das Thema ist aber ein Schwerpunkt der Integrierten Entwicklungsstrategie 2022 der AktivRegion Schwentine – Holsteinische Schweiz: „Die Pflege, Bewirtschaftung des auch touristisch wichtigen Wegenetzes ist regional ein Schlüsselthema, notwendig sind perspektivisch trägerübergreifende Strukturen. Die nachhaltige Bewirtschaftung der touristischen Wege-Infrastruktur ist weiter hochaktuell und wird Schwerpunkt dieser neuen Strategie sein.“ (LAG AR Schwentine-Holsteinische Schweiz, 2022)

Die Holsteinische-Schweiz-Radtour verläuft zwar überwiegend auf dem Gebiet des Naturparks Holsteinische Schweiz, zu großen Teilen jedoch durch Gemeinden, die keiner touristischen Organisation angehören bzw. hauptamtliche Verwaltungen vor Ort haben. Dies führt laut der Geschäftsführerin Caroline Backmann zu Schwierigkeiten bzgl. der Zuständigkeiten und dem verantwortlichen Handeln bzgl. der Unterhaltung der Wege und dazugehörigen Infrastruktur.

Beispiel 2: Nord-Ostsee-Kanal-Route, Christiane Tepker (22.06.2022)

www.nok-route.de

Träger der Nord-Ostsee-Kanal-Route ist der Verein „Touristische Arbeitsgemeinschaft Nord-Ostsee-Kanal e.V.“. Zu den Mitgliedern zählen Dithmarschen Tourismus, Kiel Marketing und der Fremdenverkehrsverein Dänischer Wohld sowie Ämter, Kommunen und einige Leistungsträger

am Weg bzw. in der Kanalregion. Das Jahresbudget generiert sich aus den Mitgliedsbeiträgen sowie aus freiwilligen Zahlungen von Kommunen aus der ehemaligen LSE-NOK, die nicht Mitglied des Vereins sind.

Im Rahmen eines Dienstleistungsvertrages nimmt der Mittelholstein Tourismus e.V. die umfassenden Aufgaben der Geschäftsführung wahr. Dazu gehören neben der Sicherstellung des Geschäftsbetriebes auch die Organisation der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, die Sicherstellung und Pflege der aktuellen Internetpräsenzen sowie die Vermarktung der NOK-Route bzw. der Kanalregion.

Die Wartung der Wegweisung erfolgt durch die am Weg liegenden Kreise, Ämter und Kommunen. Etwaige Mängelmeldungen werden entsprechend weitergeleitet. Hinsichtlich der Wegequalität scheint die NOK-Route gut aufgestellt, da es hier keine Beschwerden gibt. Insofern bestehen diesbezüglich kaum Berührungspunkte mit den Ämtern und Kreisen.

Beispiel 3: Vier Radfernwege in der Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V., Marianne Budach (27.06.2022)

www.gruenes-binnenland.de/startseite/

Durch das Gebiet der Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland verlaufen vier Radfernwege: Eider-Treene-Sorge-Radweg, Wikinger-Friesenweg, Ochsenweg und Grenzroute. Für alle Radfernwege werden buchbare Tourenpakete angeboten. Der Verein nimmt die Aufgaben des Marketings wahr. Ggf. notwendige Maßnahmen zur Wegeunterhaltung für den ETS-Radweg werden derzeit nicht aktiv bearbeitet.

Zur gemeinsamen Koordinierung von Infrastrukturaufgaben besteht eine gute Zusammenarbeit mit den touristischen Akteuren in der Region, wie der Eider-Treene-Sorge GmbH, der Ostseefjord Schlei GmbH und der Eckernförde Touristik & Marketing GmbH.

Beispiel 4: Mönchsweg, Dagmar Ott (Juli 2022)

www.moenchsweg.de

Der Radfernweg Mönchsweg verläuft durch die drei Bundesländer Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. In Schleswig-Holstein gibt es den Trägerverein Mönchsweg e.V. Für den Abschnitt in Bremen und Niedersachsen haben sich touristische, kommunale und kirchliche Akteure zu einer Trägergemeinschaft zusammengeschlossen, die einen festen jährlichen Finanzierungsbeitrag an den Verein für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Innenmarketing, Sachkosten etc. zahlt. Der Verein beauftragt das Büro Lebensraum Zukunft mit der Führung der zentralen Geschäftsstelle für den gesamten Weg. Die Geschäftsstelle ist vor allem für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sowie für Innenmarketing zuständig.

Für die Wartung der Radwegweisung sind die Landkreise am Weg verantwortlich und führen diese in unterschiedlicher Qualität durch. Wartungs- und Instandhaltungsaufgaben der Wege nimmt der Verein bzw. die Geschäftsstelle nicht selbst wahr, hierfür sind ebenfalls die entsprechenden Baulastträger zuständig. Selten werden Mängel (Wege, Beschilderung) von

Gästen an die Geschäftsstelle gemeldet, die an die Ansprechpartner*innen der jeweiligen Kreise und/oder Ämter weitergeleitet werden. Eine Umsetzung der Mangelbeseitigung erfolgt sehr unterschiedlich. Durch die kontinuierliche Informationsarbeit ist vielen Städten, Ämtern und Gemeinden die gemeinsame Verantwortung für den Erfolg solcher touristischen Angebote bewusst. Andere Mängel werden jedoch erst nach langer Zeit oder nicht (ausreichend) beseitigt. Erfahrungsgemäß sind die touristischen Wege oftmals nicht im Fokus der Akteure in den öffentlichen Verwaltungen. Seitens der Geschäftsstelle konnte durch intensive direkte Kontaktaufnahmen zu den Bauämtern eine Sensibilisierung für das Thema erreicht werden. Insbesondere im Rahmen zweier Förderprojekte, die u. a. eine Optimierung und Ergänzung der fahrradtouristischen Infrastruktur für den Mönchsweg zum Ziel hatten. Eine laufende Intensivierung der Kooperation konnte jedoch aufgrund des relativ hohen Kosten- und Zeitaufwands nicht gehalten werden.

Beispiel 5: Alte Salzstraße / Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH (HLMS), Ludwig Kleinhenz (12.07.2022)

www.herzogtum-lauenburg.de

Die Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH ist zentrale Ansprechstelle für Radfernweg Alte Salzstraße von Lüneburg nach Travemünde. Der Weg führt überwiegend entlang des Elbe-Lübeck-Kanals und somit auf dem Wirtschaftsweg des Wasser- und Schifffahrtsamtes (Bundesbehörde). Für die Unterhaltung der Beschilderung und der Wege wurden auf zwei Ebenen Vereinbarungen geschlossen. Es bestehen folgende Vereinbarungen:

- Zwischen dem Wasser- und Schifffahrtsamt und dem Kreis Herzogtum-Lauenburg zur Unterhaltung der Wege. Für den Kreis führt der Naturpark die Pflege und Instandhaltung der Wege durch.
  Eine gleiche Vereinbarung des Wasser- und Schifffahrtsamtes mit der Stadt Lübeck wurde inzwischen seitens der Stadt aufgekündigt.
- Der Kreis Herzogtum-Lauenburg hat Vereinbarungen mit den Kommunen für die Pflege der Beschilderung getroffen. Hier besteht folgende Zusammenarbeit: Die Kommunen melden abgängige Wegweiser an den Kreis. Der Kreis bestellt die Wegweiser und die Kommunen montieren diese.

Derzeit funktioniert die Bearbeitung der Mängelbehebung über den Kreis nicht optimal, da dafür keine ausreichenden personellen Kapazitäten vorhanden sind. Gleichzeitig besteht aber eine gute Kooperation der HLMS mit dem Naturpark Lauenburgische Seen. Der Naturpark verfügt über eine entsprechende Ausrüstung, um die Infrastruktur instandzuhalten (Wege, Beschilderung).

Die vor ca. 12 Jahren von den fünf Touristinformationen mit Unterstützung der Kreisverwaltung gestartete „Schildbürger-Aktion“ besteht inzwischen nicht mehr. Die Idee war es, am Weg wohnende, engagierte Bürger*innen als Patinnen bzw. Paten für die beschilderten Radwege einzusetzen, die die Infrastruktur regelmäßig auf Mängel prüfen und ggf. vorhandene Mängel an den Kreis weiterleiten. Auch Wochenend-Aktionen wurden durchgeführt. Nach einem guten Erfolg in den ersten Jahren ist die Aktion allerdings inzwischen beendet. Nach Aussage der HLMS

dürfen solche Aktionen „nicht überstrapaziert“ werden und sind stark abhängig von den engagierten Personen. Sobald eine Person nicht mehr zur Verfügung steht, besteht eine Lücke im System.
Für den Abschnitt der Alten Salzstraße im Landkreis Lüneburg ist die „Flusslandschaft Elbe“ zuständig. Dortiger Ansprechpartner ist die Tourist-Information Scharnebeck, die sich vor Ort um das Radroutennetz kümmert. Es besteht eine gute Zusammenarbeit, z. B. hinsichtlich der Beschaffung von Einschubschildern für die Wegweisung an der Alten Salzstraße.

Beispiel 6: Elberadweg, Koordinierungsstelle Nord, Stefan Kayser (06.07.2022)
www.elberadweg.de
Die Trägerstruktur für die Koordinierungstelle Elberadweg Nord (Strecke von Cuxhaven/ Brunsbüttel bis Dömitz/Schnackenburg) ist eine Arbeitsgemeinschaft, deren Projektpartner die touristischen Organisationen und Kommunen am Weg sind. Die Partner zahlen einen jährlichen Beitrag und treffen sich ein- bis zweimal Mal im Jahr und beraten zu anstehenden Aufgaben, Aktionen und Projekten. Die Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH (HLMS) ist offizieller Projektträger und damit auch juristisch verantwortlich. Die Koordinierungsstelle Elberadweg Nord pflegt die Website www.elberadweg.de für den Abschnitt von Cuxhaven bis Hamburg ((Wittenberge).

In der Koordinierungsstelle laufen Aufgaben, wie Marketing, Beratung, Printprodukte etc. sowie Kooperation und Netzwerken mit den AnsprechpartnerInnen in den Regionen zusammen. Letzteres ist insbesondere hinsichtlich der Wartung und Instandhaltung der Beschilderung und Wege notwendig. Nach Aussage von Herrn Kayser nimmt man hier das unterschiedliche Engagement in den dafür zuständigen Landkreisen deutlich wahr. Oft ist es schwer eine/n Ansprechpartner*n zu finden. Hinzu kommt, dass manche Kommunen und Landkreise oft keinen ausreichenden Fokus auf touristische Projekte wie den Elberadweg haben, bzw. die finanzielle Haushaltslage eine optimale Instandhaltung der Infrastruktur verhindert. Vertragliche Vereinbarungen oder Verträge für Wartung und Instandhaltung der Beschilderung und der Wege bestehen in allen betroffenen Landkreisen nicht.

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die zentrale Ansprechstelle sowie den Träger der genannten Radfernwege in Schleswig-Holstein.

Radfernweg	Ansprechstelle	Trägerstruktur
Holsteinische Schweiz-Rundtour	**Tourist Info Plön & Großer Plöner See** 24306 Plön	**Zweckverband Tourismuszentrale Holsteinische Schweiz** 24306 Plön
Nord-Ostsee-Kanal-Route	**Mittelholstein Tourismus e. V.** 24768 Rendsburg	**Touristische Arbeitsgemeinschaft Nord-Ostsee-Kanal e.V.** 24768 Rendsburg
Wikinger-Friesen-Weg + 3 weitere RFW	**Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V.** 24963 Tarp	**Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V.** 24963 Tarp
Mönchsweg	**Geschäftsstelle Mönchsweg** c/o Büro Lebensraum Zukunft 24118 Kiel	**Trägerverein Mönchsweg e.V.** 23795 Bad Segeberg
Alte Salzstraße	**Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH (HLMS)** 23879 Mölln	**Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH (HLMS)** 23879 Mölln
Elberadweg	**Koordinierungsstelle Elberadweg Nord** 21481 Lauenburg/Elbe	**Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH (HLMS)** 23879 Mölln

Abbildung 17: Darstellung der Organisation weiterer Radfernwege in Schleswig-Holstein

4.1.2 Radfernwege in anderen Bundesländern

Es gibt vielfältige Lösungen hinsichtlich der Trägerschaft von Radfernwegen. Ein Standardkonzept existiert nicht. In der Regel ist die vorhandene Organisationsstruktur aus vorhandenen touristischen Strukturen entstanden bzw. an vorhandene touristische Organisationen angedockt worden.

Beispiel: Weser-Radweg, Weserbergland Tourismus e.V., Geschäftsführerin Petra Wegener (21.09.2022)

Die Entstehungsgeschichte des Weser-Radwegs beginnt in den 80er Jahren. Der Radfernweg verläuft auf 520 Kilometern von Hann. Münden im Weserbergland bis an die Nordsee nach

Cuxhaven. Dabei führt die Route durch die vier Bundesländer Hessen, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Bremen. Anfang der 2000er Jahre erhielt der Weg im Vergleich zu den rasant wachsenden radtouristischen Angeboten schlechte Bewertungen, da es keinen „Kümmerer" gab. Mit dem negativen Ergebnis einer ADFC-Begutachtung und der Überzeugung, dass ein Radfernweg nur in Gänze entwickelt werden kann, nahm Frau Wegener Kontakt zu den AnsprechpartnerInnen in den Landkreisen, Städten und Gemeinden entlang des gesamten Weges auf. Es folgten viele Jahre intensiver Überzeugungsarbeit, um mithilfe von Fördermitteln die Wegweisung und begleitende Infrastruktur sowie das Marketing aufzubauen. Der Erfolg ist deutlich erkennbar: Seit mehreren Jahren liegt der Weser-Radweg laut ADFC-Radreiseanalyse auf Platz 1 oder 2 der beliebtesten Radfernwege.

Laut Kooperationsvertrag arbeiten die touristischen Partner Mittelweser-Touristik GmbH, Touristikgemeinschaft Wesermarsch, BTZ – Bremer Touristik Zentrale, Cuxland-Tourismus, Erlebnis Bremerhaven GmbH und Touristikagentur Teufelsmoor-Worpswede-Unterweser e.V. in einer Arbeitsgemeinschaft zusammen. Der Weserbergland Tourismus e.V. in Hameln übernimmt als zentraler Akteur das Innen- und Außenmarketing. Die Weser-Radweg Infozentrale ist hier angesiedelt. Die sechs Kooperationspartner zahlen unterschiedliche Beiträge an den Weserbergland Tourismus e.V., der den größten Anteil der benötigten Finanzmittel trägt. Das Jahresbudget für das Marketing liegt im sechsstelligen Bereich.
Mittel für die Unterhaltung der Wegweisung und/oder Wege zählen nicht dazu. Hier sind die Landkreise bzw. die Kommunen zuständig. Durch den intensiven Einsatz, mit dem ein Akteurs-Netzwerk aufgebaut wurde, bestehen sehr gute Verbindungen zu den meisten Landkreisen und Kommunen. Überwiegend sind sich die zuständigen Ansprechpersonen des erforderlichen Handlungsbedarfs und der Bedeutung des erfolgreichen Radfernweges für die Wertschöpfung in den Regionen bewusst.

Resümee der langjährigen Erfahrungen aus intensiver Überzeugungs- und Netzwerkarbeit sind drei wesentliche Feststellungen: Für ein erfolgreiches Marketing braucht es ein **Konzept**. Es braucht **eine/einen „Kümmerin/Kümmerer"**. Um Erfolge zu haben, muss man sich auf die **engagierten PartnerInnen** konzentrieren. Die/der Kümmerin/Kümmerer übernimmt die Wissensvermittlung und schafft durch direkte Kontaktaufnahmen zu den zahlreichen AnsprechpartnerInnen in den Kreisen, Kommunen und touristischen Organisationen Bewusstsein für das Thema. So kann ein funktionierendes Netzwerk aufgebaut werden. Letztendlich bestehen fast überall ähnliche Probleme, da noch immer viel zu häufig Angebote und Produkte (beschilderte Rad- und Wanderwege) entwickelt werden, ohne dass ein langfristiges Unterhaltungskonzept vorliegt bzw. die Aufgaben der Qualitätssicherung wahrgenommen werden.

Anmerkung der Autoren: Die Touristikgemeinschaft Wesermarsch ist bei der Wirtschaftsförderung Wesermarsch GmbH in Brake angesiedelt, siehe www.nordseejadeweser.de. Die Region ist ausgezeichnete **ADFC-RadReiseRegion** und beschäftigt für die Optimierung der Radwegebeschilderung einen Mitarbeiter als Radwegewart, der laufend die 1.300 Pfostenstandorte betreut. https://www.nordseejadeweser.de/service-kontakt/unser-team

Beispiel: RuhrtalRadweg, Ruhr Tourismus GmbH - Abteilungsleitung Aktivtourismus, Christoph Lottritz (26.09.2022)

Der erfolgreiche Radfernweg RuhrtalRadweg wurde 2006 eröffnet und befindet sich laut ADFC-Radreiseanalyse seit Jahren unter den Top 10 der beliebtesten Radfernwege Deutschlands. Die am Weg liegenden 26 Anrainerkommunen, drei Landkreise (Hochsauerlandkreis, Märkischer Kreis, Ennepe-Ruhr-Kreis) und die Ruhr Tourismus GmbH, der Regionalverband Ruhr sowie der Sauerland-Tourismus e.V. bilden die RuhrtalRadweg-Kooperationsgemeinschaft.
Die Aufgaben des Qualitätsmanagements und der Unterhaltung der Infrastruktur (Wege, begleitende Infrastruktur) nimmt der Regionalverband Ruhr als Körperschaft des Öffentlichen Rechts wahr. Die Ruhr Tourismus GmbH ist eine hundertprozentige Tochter des Regionalverbands Ruhr und übernimmt das zentrale Marketing für den Radfernweg und die Region. Beide arbeiten in enger Kooperation zusammen. Bei Mängeln und Mängelmeldungen der Wegeinfrastruktur handelt der Regionalverband direkt, sofern es eigene Flächen sind. Oder er geht auf die Städte und Gemeinden zu, um entsprechende Maßnahmen zu veranlassen.
Die Planung, Wartung und Pflege der Wegweisung liegt bei den Kommunen selbst. Hinsichtlich der Qualität der Wegweisung bestehen erhebliche Unterschiede, so dass es häufiger eine direkte Ansprache der Kommunen braucht. Problematisch ist dabei auch häufiger die schlechte Kommunikation innerhalb einer Gemeinde.

Das zur Verfügung stehende Jahresbudget für den RuhrtalRadweg beträgt 180.000 – 190.000 Euro. Davon wird u. a. eine volle Personalstelle finanziert, die ausschließlich für das Marketing am RuhrtalRadweg zuständig ist. Das Budget wird durch sich zusammen aus den Beitrags-zahlungen der Kooperationspartner. Zusätzlich werden durch Anzeigen der Gastbetriebe und Sponsorenzahlungen Finanzmittel generiert. Herr Lottritz benennt drei Erfolgsfaktoren des Weges:

1. Klare Trennung zwischen Qualitätsmanagement/Unterhaltung *und* Marketing
2. Gut funktionierende Strukturen und großzügiges Budget
3. Alleinstellungsmerkmal: Route verläuft sowohl durch das größte Ballungsgebiet Deutschlands als auch durch Wald- und Naturgeprägte Abschnitte (Erlebnisfaktor)

Ergänzend sei erwähnt, dass sowohl im Bereich Arnsberg als auch im Bereich Witten Ranger aktiv sind. Beide Ranger-Projekte sind im zweiten Arbeitsmarkt angesiedelt und werden zum einen von der „Neuen Arbeit Arnsberg“ und zum anderen von der „Wittener Gesellschaft für Arbeit und Beschäftigungsförderung“ betrieben. Die Ranger sind neben ihrer Radservice-Funktion (Information, Erste Hilfe, Pannenhilfe etc.) für kleinere Pflegemaßnahmen (Grünschnitt, Schilder säubern), nicht aber für „echte“ Instandhaltungstätigkeiten (Beschilderung, Markierungen, Reparaturen etc.) zuständig. Eine Ausweitung des Einsatzes von Rangern ist nicht geplant.

Beispiel 3: Radfernweg Hamburg-Bremen, Koordinierungsstelle AG RFW HH-HB, c/o Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme) e. V., Geschäftsführer Udo Fischer (20.09.2022)

Der 151 Kilometer lange Radfernweg Hamburg-Bremen verbindet die beiden bedeutenden Hansestädte seit knapp 20 Jahren. Die Strecke verläuft auf dem Gebiet der Städte Hamburg und Bremen sowie durch die Landkreise Harburg, Rotenburg (Wümme) und Verden. Vertreter der beiden Hansestädte und drei Landkreise bilden gemeinsam die Arbeitsgemeinschaft Radfernweg Hamburg-Bremen. Dieses sind zum Teil kommunale Mitarbeiter bzw. Vertreter der regionalen Tourismusorganisationen. Ein Kooperationsvertrag zur Zusammenarbeit besteht nicht.
Zentrale Koordinierungsstelle und auch Ansprechpartner ist der Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme) e. V. mit seinen Mitarbeitern. Für seine Aktivitäten erhält der Touristikverband kein eigenes Budget. Der aus den Anzeigenverkäufen eines Radprospektes erwirtschaftete Überschuss wird zu Marketingzwecken verwendet. Größere Projekte, wie z.B. Internet-Relaunch oder Erstellung von Radkarten werden durch alle fünf Kooperationspartner mitfinanziert.

Die Zuständigkeit für die Unterhaltung der Wegweisung (neben dem Logo RFW HH-HB ist dieser Route auch mit dem D7-Logo ausgewiesen) liegt bei den jeweils zuständigen Kommunen. Die Wartung der Wegweisung wird jedoch mit sehr unterschiedlichem Engagement und in unterschiedlicher Qualität ausgeführt. Hinsichtlich der Unterhaltung bzw. Qualitätssicherung des jeweiligen Radwegeformats ist in den Verwaltungen (z. B. Bauabteilungen, Bauhöfe) oft nicht das Bewusstsein, das Wissen und/oder die Personalkapazitäten vorhanden, die es für eine kooperative Zusammenarbeit bzw. für die zügige Umsetzungen von erforderlichen Maßnahmen erfordert. Daraus resultiert, dass keine gezielte Unterhaltung und Mängelbeseitigung an diesem touristischen Radfernweg erfolgt.

Die Wunschvision von Herrn Fischer ist die langfristige Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle für das Qualitäts-, Pflege- und Beschwerdemanagement des gesamten kreisweiten Radroutennetzes. Optimalerweise würden die touristischen Routen für Radler und Wanderer inkl. der Wegweisung und Wegequalitätsprüfung (keine Wegeunterhaltung) gebündelt bearbeitet. So könnten in vielen Bereichen Synergieeffekte erzielt werden. Neben der Koordinierungsstellen wären zusätzliche (Teilzeit-)Beschäftigte für die laufende Wartung und Pflege der Infrastruktur (Wegweisung, begleitende Infrastruktur) eine gute Lösung.

Radfernweg	Ansprechstelle	Trägerstruktur
Weser-Radweg	**Weser-Radweg Infozentrale** c/o Weserbergland Tourismus e.V., 31785 Hameln	Kooperationspartner (lt. Kooperationsvertrag): • BTZ – Bremer Touristik Zentrale • Cuxland-Tourismus • Erlebnis Bremerhaven GmbH • Mittelweser-Touristik GmbH • Touristikgemeinschaft Wesermarsch • Touristikagentur Teufelsmoor-Worpswede-Unterweser e.V. • Weserbergland Tourismus e.V.
Hamburg – Bremen	**Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme) e. V.** 27656 Rotenburg (Wümme)	Arbeitsgemeinschaft Radfernweg Hamburg-Bremen 27656 Rotenburg (Wümme)
RuhrtalRadweg	**Ruhr Tourismus GmbH**	Arbeitskreis RuhrtalRadweg

Abbildung 18: Beispiele Radfernwege in anderen Bundesländern

4.1.3 Andere Bundesländer

Beispiel 1: Landkreis Mecklenburgische Seenplatte (30.06.2022)
www.wirtschaft-seenplatte.de/wegenetz
Die Wirtschaftsförderung Mecklenburgische Seenplatte GmbH (WMSE GmbH) ist zuständiger Ansprechpartner für die touristischen Wege im Landkreis. In dem bundesweit größten Landkreis mit 2.200 Kilometern Radroutennetz liegen die Aufgaben für Konzeption, Planung, Bau und Unterhaltung von Rad-, Wander-, Reit- und Wasserwanderwegen hier in zentraler Verantwortung. Alle investiven Aufgaben wie Planung und Neubau von Radwegen erfolgen durch das Bauamt des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte in enger Abstimmung mit der WMSE GmbH. Dafür stehen 2,5 Personalstellen sowie ein Budget von rund 400.000 € pro Jahr zur Verfügung. Ein Mitarbeiter ist ausschließlich mit der laufenden Wartung der Beschilderung und Unterhaltung der Wege beauftragt. An Kreisstraßen und kommunalen Wegen werden kleinere Maßnahmen selbst durchgeführt, größere Maßnahmen an Firmen vergeben.

Der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. sowie der Tourismusverband Mecklenburgische Seenplatte e.V. sind zuständig für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit zu den Radfernwegen, wie bspw. für die Radfernwege Mecklenburgischer Seenradweg, Elbe-Müritz-Radweg und Hamburg-Rügen aber auch zu den regionalen Radwegen.

Schadensmeldungen der Kommunen und/oder touristischen Akteure werden direkt an die WMSE geleitet. Ein Beschwerdemanagement, mit dem Mängel an Schilderstandorten und Wegen einfach über eine App gemeldet werden können, befindet sich derzeit im Aufbau.

Beispiel 2: Landkreis Märkisch-Oderland (15.07.2022)
www.maerkisch-oderland.de
Der Landkreis Märkisch-Oderland übernimmt gemäß des „Radwegeunterhaltungskonzeptes zur Sicherung der Nachhaltigkeit ausgewählter touristischer Radwanderwege im Landkreis Märkisch-Oderland“ die zentrale Pflege der Radwanderwege. Gepflegt werden die überregional touristischen Radwege durch die kreiseigne Straßenmeisterei, d. h. die Finanzierung erfolgt durch die allgemeine Kreisumlage. Die Gemeinde, die einen zu pflegenden Abschnitt haben, zahlen nichts. „Nur“ die grundhafte Instandsetzung muss die Gemeinde als Baulastträger selbst finanzieren. Die Gemeinden als Baulastträger definieren einen festen Ansprechpartner. Zwischen Kreisstraßenmeisterei und diesem Ansprechpartner gibt es regelmäßige Abstimmungen/ Informationen zu notwendigen bzw. erbrachten Pflegemaßnahmen. Diese werden intervallmäßig durch die Straßenmeisterei geplant und sind dann Arbeitsgrundlage. Das Konzept gilt grundsätzlich weiter. Problematisch ist die Abgrenzung von Bäumen im Pflegebereich und im angrenzenden Waldbestand.

Die Pflege und damit auch die Rechnung bezieht sich nur auf separate asphaltierte Radwege außerhalb der Ortslagen. Wege mit Mehrfachnutzung (Zufahrten zu Wäldern und Felder) bleiben in Pflege bei den Gemeinden. Wassergebundene Decken gibt es nur in naturschutzrechtlich

besonders geschützten Bereichen. Sie sind in der Kalkulation enthalten, aber auf Grund des Umfangs nicht relevant. Aufwendungen je Kilometer Radweg in den letzten Jahren:

2017: 2.902 €
2018: 2.179 €
2019: 2.739 €
2020: 2.301 €
-> Mittelwert: 2.530 € pro Kilometer

Beispiel 3: Landkreis Oberspreewald-Lausitz (12.07.02022)
www.osl-online.de/seite/147009/radwandern.html, www.zweckverband-lsb.de
Im Landkreis Oberspreewald-Lausitz besteht seit Jahren eine sehr enge Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis, den Kommunen und dem Zweckverband Lausitzer Seenland Brandenburg, um das Radwandernetz laufend zu optimieren und instandzuhalten. Beim Landkreis stehen für das Thema Tourismus eine Personalstelle, anteilig bei der Sachgebietsleiterin sowie ein entsprechendes Budget im Produkt Wirtschaft und Förderung pro Jahr zur Verfügung. Das „Unterhaltungskonzept für die Radwege im Landkreis Oberspreewald-Lausitz“ stellt die Grundlage für die Maßnahmen und Kooperationen mit den Kommunen dar.

Eine Kreisradwegewartin (berufen durch den Kreistag) führt regelmäßige Wartungsfahrten auf dem rund 700 Kilometer langen touristischen Radroutennetz durch. Dabei werden kleine Wartungstätigkeiten vorgenommen und größere Maßnahmen an die zuständigen Ansprechpartner*innen beim Landkreis und/oder den Gemeinden gemeldet, die diese dann umsetzen. Laut der durch den Kreistag beschlossenen Satzung erhält sie eine Aufwandsentschädigung von 120 Euro pro Monat als Kreisradwegewartin. Da sie gleichzeitig für den Süden des Landkreises als Kreiswanderwegewartin tätig ist, beträgt die Aufwandsentschädigung insgesamt 180 Euro pro Monat.

Mit Fördermitteln aus der GRW-I-Richtlinie „Ausbau der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur“ in Brandenburg wurden in den letzten Jahren zwei umfangreiche Projekte umgesetzt:

2019 – 2020: Förderprojekt „Knotenpunktwegweisung“ 121 Knotenpunkte; 110.000 €uro
2020 – 2024: Förderprojekt „Fernradwegemodernisierung“; rd. 11 Mio. Euro:
- Neubau, Optimierung und Modernisierung von rd. 70 Kilometern Radfernwegen
- Maßnahmen zum Wurzelschutz
- Errichtung von Schutzhütten und einer Brücke in der Calauer Schweiz

Dieser Zusammenarbeit liegen Kooperationsverträge zwischen dem Landkreis, den Kommunen und dem Zweckverband Lausitzer Seenland Brandenburg (LSB) zugrunde.

Ab 2022 in Vorbereitung: Neues Projekt zur „Weiterführung Fernradwegemodernisierung“; rd. 10,0 Mio. Euro Baukosten. Dazu wurde auch die 3. Vereinbarung zur Ergänzung des Kooperationsvertrages zum Projekt Modernisierung der Radfernwege abgeschlossen. Nach einer erfolgten europaweiten Ausschreibung wird gegenwärtig die Entwurfsplanung durch das

beauftragte Büro erarbeitet. Auf deren Grundlage wird der aktualisierte GRW-I-Förderantrag bei der Investitionsbank eingereicht.

Begleitet wird die Zusammenarbeit von einer Arbeitsgruppe Radwege, der Vertreter der Kommunen, des Zweckverbandes LSB und des Landkreises OSL angehören. Die Kommunen werden von allen Ausrichtungen zum Radtourismus durch den Landkreis informiert.

Die langfristige Unterhaltung der Radwege wird von den Kommunen sowie dem Zweckverband LSB sichergestellt, mindestens für den Zeitraum der Zweckbindungsfristen. In den Haushalten der Kommunen werden Mittel für die laufende Unterhaltung der Radwege (Fern- und regionale Radweg) eingestellt. Kleinere Unterhaltungsarbeiten werden von den Bauhöfen ausgeführt.

Das Marketing betreiben die Tourismusverbände (Tourismusverband Spreewald und Lausitzer Seenland), in denen der Landkreis Mitglied ist.

Beispiel 4: Landkreis Uckermark (11.07.2022 u. 20.07.2022)
www.tourismus-uckermark.de, www.uckermark.de
Für den Landkreis Uckermark gibt es ein „Radwege- und Unterhaltungskonzept“ aus dem Jahr 2018, aktualisiert am 31.12.2020 (Landkreis Uckermark 2018). In zwei Gesprächen mit Ansprechpartner*in der tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH und dem Landkreis Uckermark wurden folgende Informationen mitgeteilt: Das Konzept mit der darin definierten Zuständigkeit des Landkreises und der Kommunen für die Unterhaltung der 868 km Radwegeinfrastruktur wird bisher nicht umgesetzt bzw. angewendet. Hauptgrund ist die seit längerem nicht besetzte „Planstelle Tourismus“ beim Landkreis. Weiter bestehen generell folgende Schwierigkeiten hinsichtlich der Unterhaltung und Instandsetzung der Wege und Beschilderung für den Radtourismus:

- Dünn besiedelte Region mit zahlreichen Kommunen ohne finanziellen Spielraum
- Angrenzung an Polen erschwert Kooperation hinsichtlich einheitlicher Qualitätsstandards
- Kooperation mit angrenzenden Landkreisen und Bundesländern für ein einheitliches Vorgehen funktioniert derzeit nicht ausreichend

Insbesondere für die Radfernwege „Oder-Neiße-Radweg“, Radfernweg „Berlin – Usedom“ und „Berlin – Kopenhagen“ sollte dringend gehandelt werden. Aber auch die Knotenpunkt-Radwegweisung im Kreisgebiet bedarf der weiteren Bearbeitung in Hinblick auf den Netzgedanken. Die im Unterhaltungskonzept aufgeführte Haushaltssumme von 100.000 € pro Jahr für die Unterhaltung der Radwegeinfrastruktur (Radfernwege und Regionalwege) steht derzeit nicht zur Verfügung, die im Konzept genannten jährlichen Maßnahmen werden aktuell nicht durchgeführt.

Außerdem sollten Maßnahmen für den Alltagsradverkehr getroffen werden, wie bspw. Infrastruktur für E-Mobilität und Lastenräder.

Im Radwege- und Unterhaltungskonzept des Landkreises Uckermark wird vorgeschlagen, die Verantwortung seitens des Landkreises für die rund 870 Kilometer ausgeschilderte Radfern- und Regionalradwege festzuschreiben und mit einer kalkulierten Summe von 100.000 € pro Jahr für die Unterhaltung im Haushalt einzuplanen. Das entspricht **durchschnittlich rund 115 € pro Kilometer** Radroutennetz (Mischkalkulation). Folgende Leistungen sind inkludiert:

- Jährliche Reinigung per Kehrfahrzeug oder lokal manuell von mindesten 300 km der 868 km des Wegesystems
- Jährliche Mahd der Wegeränder und Bankette
- Kontrolle des gesamten Wegenetzes – vor Beginn der Radsaison im März/April, Mai, Juni, August und Oktober, um die Beräumung von Hindernissen, Pflege der Beschilderung sowie den Ersatz von fehlender oder beschädigter Beschilderung und Markierung abzusichern
- Offenhalten des Lichtraumprofils einmal jährlich auf mindestens 300 km
- Kleinstreparaturen zur Ausbesserung der Radinfrastruktur (Asphaltbefestigungen, Fugenverguss, bituminöse Befestigungen etc.)
- Unvorhersehbare Leistungen, wie die Beseitigung von Wetter- und Vandalismus-schäden, Erosionsschäden

4.1.4 Fazit der Rechercheergebnisse

Aus den oben aufgeführten Gesprächen und anhand eigener Erfahrungswerte und Hinweise aus zahlreichen touristischen Projekten und Gesprächen mit verschiedenen Akteuren lässt sich feststellen, dass es viele unterschiedliche Strukturen und Organisationsformen zur Unterhaltung von Radfernwegen und/oder touristischen Regionen sowie der entsprechenden Infrastruktur gibt, die sehr individuell sind. Das Engagement von Regionen und/ oder Kreisen bestimmt offensichtlich den Erfolg eines Radfernwegs bzw. einer radtouristischen Region, der sich dann oft in den Bewertungen im Rahmen der ADFC-Radreiseanalyse widerspiegelt.

Vorhandene Unterhaltungskonzepte auf Landes- oder Kreisebene allein sind keine Garantie dafür, dass die darin beschriebenen Maßnahmen und Ziele umgesetzt und erreicht werden. Die folgenden Defizite bzw. Probleme wurden in den oben aufgeführten sowie weiteren Gesprächen häufig genannt und sind immer wieder als Schwachpunkte für eine erfolgreiche Unterhaltung erkennbar:

- Fehlende zentrale Zuständigkeit und Organisation für Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen (u. a. aufgrund Personalmangels)
- Fehlende Finanzierung von Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen
- Kein funktionierendes Netzwerk der beteiligten Akteure und Ansprechpersonen
- Fehlendes Bewusstsein für Radtourismus als Wirtschaftsfaktor (touristische (Rad-)Wege und ihre Bedeutung für die Region)
- Keine bzw. zu wenige akteursübergreifende Strukturen

Schlussfolgerungen für den Eider-Treene-Sorge-Radweg

Es ist deutlich, dass es keine allgemeingültige Lösung für die Trägerschaft sowie die Unterhaltung eines Radfernweges gibt. Die oben beschriebenen Beispiele aus anderen Regionen und von anderen Radfernwegen machen dies deutlich. Im Zuge eines Gesprächs während der Projektumsetzung mit Birgit Gerlach (WIMI), Carsten Massau (RAD.SH) sowie Yannek Drees und Armin Merkel (ETS GmbH) wurde dieser Punkt ausführlich besprochen und festgestellt, dass grundsätzlich verschiedene Lösungsmöglichkeiten bestehen. In Kapitel 4.4 werden geeignete Vorschläge vorgestellt.

Hinsichtlich der Unterhaltungsfrage bestand bei allen Akteuren Einigkeit hinsichtlich der Feststellung, dass die Basisarbeit darin bestehen muss, das Bewusstsein für die weitreichende Bedeutung und Wirkung einer guten touristischen Infrastruktur auf den vorhandenen Akteurs-Ebenen zu schaffen. Damit sind die Ebenen des Landes Schleswig-Holstein, der Kreise, der Ämter sowie der einzelnen Gemeinden gemeint. Aber auch auf den Ebenen der Tourismusmarketing-organisationen (TMO) sowie der lokalen Tourismusorganisationen (LTO) braucht es eine unterstützende Arbeit hinsichtlich der Qualitätsverbesserung touristischer Infrastruktur. Es ist deutlich, dass dies keine Aufgabe für eine einzelne zuständige Radfernweg-Ansprechperson sein kann.

Vonseiten des Landes wurden die angestrebten Ziele und Standards u. a. mit der Tourismusstrategie 2025 (MWVATT, 2014), der Radstrategie 2030 „Ab aufs Rad im echten Norden“ (MWVATT, 2020), dem Handbuch der Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein (MWVATT 2012, in Überarbeitung) sowie den Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein (MWVATT, 2021) definiert. Um diese Ziele und Vorgaben sowie deren Bedeutung intensiv auf den Ebenen der Kreis- und Amtsverwaltungen zu vermitteln und zu stärken befindet sich derzeit die Einrichtung einer zentralen Radkoordinierungsstelle auf Landesebene ab 2023 in Planung. Auch mit den touristischen Organisationen sind der Informationsaustausch und eine enge Zusammenarbeit vorgesehen.

Nach dem Motto „Vom Wissen zum Handeln durch Netzwerkarbeit“ können so Schritt für Schritt Wissens- als auch Handlungsveränderungen herbeigeführt werden.

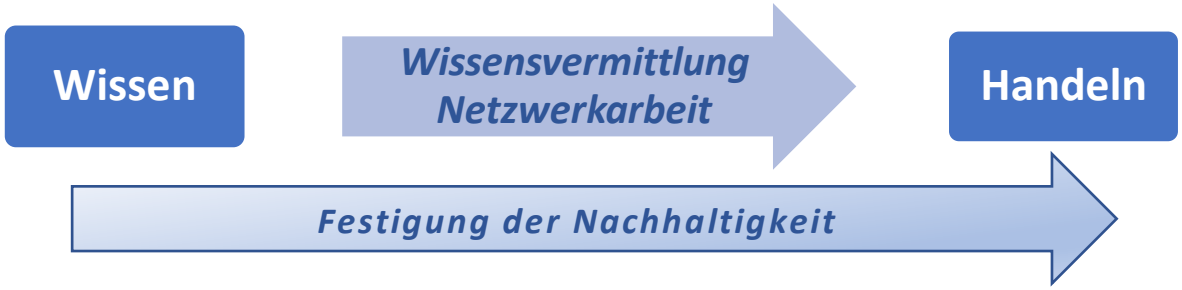

Abbildung 19: Vom Wissen zum Handeln durch Wissensvermittlung und Netzwerkarbeit (LRZ)

In dem Gespräch war man sich ebenfalls einig, dass es langfristig sinnvoll ist, die Infrastrukturarbeit und -planung für die Nutzungsarten Radfahren, Wandern und ggf. Wasserwandern zu verbinden, um weitere positive Synergieeffekte zu erzielen. Denn Infrastruktur wird häufig gemeinsam genutzt, wie zum Beispiel Rastplätze oder Schutzhütten.

Eine Träger- und Unterhaltungsstruktur für den Eider-Treene-Sorge-Radweg erfordert Aufwendungen sowohl für Personal- als auch für Sachkosten. Diese Kosten können von den PartnerInnen als Geldleistungen (Umlage, Beiträge, Abgabe etc.) oder in Form von Sachleistungen (Bereitstellung von Personal, Arbeitsraum, Kommunikations-Infrastruktur etc.) eingebracht werden. Je nach Lösung ist auch eine Förderung der Einrichtung einer zentralen Ansprechstelle denkbar.

Grundsätzlich muss die Trägerorganisation die zu erfüllenden Aufgaben nicht alle selbst wahrnehmen, sondern kann diese an zuständige Stellen übertragen. Die Übertragung kann auch an beauftragte Dritte erfolgen. Die zentrale Ansprechperson sollte für alle beteiligten Akteurinnen und Akteure wie touristische Organisationen, Naturschutz, Land, Kreise, Ämter, Kommunen etc. am gesamten Eider-Treene-Sorge-Radweg agieren. Die unterschiedlichen Aufgaben sollten zweckmäßigerweise an die jeweiligen Fachinstitutionen (z. B. Bauämter, Touristiker, Unterhaltungsverbände) weitergeleitet bzw. mit diesen abgestimmt und in Kooperation umgesetzt werden.

4.2 Wegequalität, Wegweisung und begleitende Infrastruktur

Gemäß der ADFC-Radreiseanalyse 2022 steht nicht nur bei Tagesausflügen die Qualität der Infrastruktur im Mittelpunkt, sondern spielt sie auch bei mehrtägigen Radreisen eine wichtige Rolle: Knapp 70 Prozent der Radreisenden achten sehr stark auf die Verkehrssicherheit einer Strecke und schätzen separate Radwege sowie wenig Autoverkehr. Der bauliche Zustand der Wege ist für 66 Prozent der Radreisenden wichtig. Die touristische Attraktivität ist ebenfalls von großer Bedeutung: 71 Prozent der Befragten achten bei der Reiseplanung auf Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke. 61 Prozent wünschen sich fahrradfreundliche Übernachtungsmöglichkeiten für die Tour. Und die Wegweisung wird von über 75 % der Radreisenden als wichtigste Informationsquelle während der Reise genutzt, trotz der inzwischen gängigen Nutzung von Smartphones und Apps zur Orientierung (ADFC, 2022).

Grundsätzlich sind die vorhandenen Infrastrukturelemente an Radfernwegen, wie die baulichen (Rad-)Wege, die Wegweisung und die begleitende Infrastruktur in einem optimalen Zustand zu halten. Für die Einrichtung und ggf. auch für die Optimierung der Infrastruktur ist das Einwerben von Fördermitteln möglich. Die Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein (MWVATT, 2021) beschreiben die wichtigsten Grundstandards für Radwege und Radwegweisung (Abbildung 20). Das Land weist darauf hin, dass die systematische Wartung und Pflege der gesamten Radinfrastruktur (Wegweisung, Radwege, Begleitinfrastruktur) unabdingbar ist.

Grundstandards für Radwege	Radwegweisung
Breite: 2,5 m besser 3,0 m und mehr (insbesondere bei hoher Nutzungsfrequenz und gleicher Fußgängernutzung)	Alle Radwege, die für den Freizeit- und touristischen Verkehr ausgewiesen oder in irgendeiner Form touristisch vermarktet werden, sind in beide Fahrtrichtungen durchgängig und gut lesbar zu beschildern
Gute, sichere und möglichst ganzjährige Befahrbarkeit: ebene Flächen; Asphalt oder wassergebundene Oberfläche überall da, wo es möglich ist; Pflasterung möglichst ohne Fase; keine Schiebestrecken und Barrieren; Vermeidung von Engstellen	Grundlage für die Ausweisung von Radrouten ist der Erlass der „Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein“ in der jeweils gültigen Fassung
Lückenlose Radwegweisung in beide Fahrtrichtungen	Alle Elemente und Standorte der Radwegweisung sin in einem digitalen Kataster zu dokumentieren und aktuell zu halten
Digitale Daten im Shape-Format, zum Verlauf und zur Radwegweisung (digitales Schilderkataster	Die Wegweisung ist in regelmäßigen Abständen zu warten und zu pflegen
Regelmäßige Wartung und Unterhaltung von Wegen, Radanlagen und Radwegweisung	
Naturnaher, attraktiver Routenverlauf und möglichst geringer Verkehrsfrequenz; Vermeidung von Mischverkehr	An den Radfernwegen sind im Falle von Sperrungen, Baustellen u.a. Umleitungsstrecken zu beschildern
Wenn möglich Anbindung an Bahnhöfe oder zentrale Busknotenpunkte (mit Fahrradverleih oder Möglichkeit des Fahrradtransports)	
Gute Begleitinfrastruktur in ausreichendem Umfang ca. alle 10 km eine Schutzhütte oder Rastplatz mit Abstellanlagen, Fahrradboxen, Servicestation, Informationen u.a.	

Abbildung 20: Grundstandards für Radwege und Radwegweisung (Auszug aus MWVATT, 2021)

Für die **begleitenden Infrastrukturelemente** wird auf die Handreichungen des ADFC verwiesen (MWVATT, 2021):

- Positionspapier ADFC-Empfehlung: Anforderungen und Gestaltung von Rastplätzen an Radrouten
- ADFC - Dossier Leitfaden für Kommunen und Aktive, 2020
- ADFC-empfohlene Abstellanlagen: Geprüfte Modelle (unter www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle)
- ADFC-Empfehlungen zum Umgang mit Elektrofahrrädern - Informationen für Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe
- ADFC-Empfehlung: Anforderungen und Gestaltung von radtouristischen Informationstafeln

Der Begriff **Unterhaltung** umfasst die Gesamterledigung der zur verkehrssicheren Nutzung erforderlichen Maßnahmen an Weg, Wegrand und Wegweisung. Die Wartung zielt auf die Kontrolle und die Beseitigung der bei einer Dokumentationsbefahrung festgestellten Mängel an Wegweisung, Weg sowie Wirkungsumfeld und Wegeinfrastruktur (Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz 2021).

Es ist unbedingt empfehlenswert, mindestens einmal pro Jahr eine eigene Sichtungsfahrt durch die/den zentralen Ansprechpartner/in der ETS-Route zur Überprüfung der Wege, Wegweisung und begleitenden Infrastruktur durchzuführen. Kleine Mängel können im Zuge dessen erledigt werden, beispielsweise das Reinigen, Freischneiden oder Ausrichten von Wegweisern. Die weiteren Mängel sind anschließend zu dokumentieren und an die Ansprechpersonen der zuständigen Stellen weiterzuleiten. Im Folgenden werden die Aufgaben der Unterhaltung und entsprechende Kostenschätzungen beschrieben.

4.2.1 Wegequalität und Kosten der Unterhaltung

Insbesondere für die Premium-Radrouten, die 13 Radfernwege des Landes Schleswig-Holstein, sollten der bestmögliche Ausbau sowie die regelmäßige Wartung der straßenbegleitenden Radwege an klassifizierten Straßen, der Gemeindestraßen und sonstigen Wege angestrebt und langfristig gesichert werden. Die entsprechenden Zuständigkeiten sind im 3. Kapitel dargestellt.

Wartung der Radverkehrsanlagen und Gemeindewege

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) beschreibt in ihrem Arbeitspapier „Betrieb von Radverkehrsanlagen“ (AP BeRad) (FGSV, 2021) klare Anforderungen und Aufgaben für den Bau von Radverkehrsanlagen sowie deren Wartung und Instandhaltung. Das Arbeitspapier richtet sich mit praxisnahen Durchführungs- und Organisationshinweisen an

die mit dem Betrieb von Radverkehrsanlagen beauftragten Stellen, insbesondere an Straßenmeistereien und kommunale Bau- und Betriebshöfe. Aber auch an PlanerInnen und alle mit dem Bau von Radverkehrsanlagen befassten Stellen in den Straßenbauverwaltungen der Länder, Kreise und Ämter sowie an weitere Akteure rund um den Radverkehr (FGSV, 2021).

Die Anwendung des Arbeitspapiers wird ausdrücklich auch für weitere Nebenstraßen, Wirtschafts- und Forstwege, Betriebswege der Wasserwirtschaft, Privatstraßen etc. empfohlen, siehe auch Kapitel „1.1 Zweck, Inhalt und Geltungsbereich“ des Arbeitspapiers. Wesentliche Aussagen daraus sind zum besseren Verständnis in der nachstehenden Abbildung 21 aufgeführt.

Kapitel/Thema	Auszüge aus AP BeRad (Zitat)
1. Einführung 1.1 Zweck, Inhalt und Geltungsbereich	Neben Planung, Bau und Erhaltung von Radverkehrsanlagen ist auch der Betrieb ein wesentlicher Teil des Lebenszyklus. Durch ihn wird die fortlaufende sichere und anforderungsgerechte Nutzung durch den Radverkehr gewährleistet. Sowohl im Alltagsradverkehr als auch **im Freizeit- und touristischen Radverkehr** ist der Betrieb entscheidend für die Angebotsqualität von Radverbindungen und damit ein wesentlicher Baustein für die Förderung des Radverkehrs. **Auch für weitere Verkehrsflächen (Nebenstraßen, Wirtschafts- und Forstwege, Betriebswege der Wasserwirtschaft, Privatstraßen etc.), die im Rahmen von ausgewiesenen und beschilderten Radwegeverbindungen eine Bedeutung für den Radverkehr haben, wird die Anwendung des Arbeitspapiers empfohlen.** (Seite 5)
1.3 Rechtliche Grundlagen	Radverkehrsanlagen, gleich ob Sie unmittelbar in die Fahrbahnfläche integriert sind (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) oder unabhängig geführt werden (Radweg), sind rechtlich als Fahrbahn anzusehen und sind Bestandteile der Straße. … Die Verkehrssicherungspflicht … bedeutet, dass der Baulastträger für den sicheren Betrieb der Radverkehrsanlage verantwortlich ist. … Das bedeutet für den Betrieb von Radverkehrsanlagen, dass • Diese baulich in einem möglichst gefahrlos benutzbaren Zustand zu halten sind (bauliche Unterhaltung), • Verkehrsgefährdende Verschmutzung zu vermeiden bzw. unverzüglich zu beseitigen sind (Reinigung), … Um potenzielle Gefährdungen und Beeinträchtigungen rechtzeitig erkennen und bekämpfen zu können, ist eine regelmäßige Kontrolle der Anlage erforderlich (Streckenkontrolle/Streckenwartung). … Eine Verkehrssicherungspflicht für den Radverkehr besteht aber nur dann, wenn die Verkehrsanlage auch für den Radverkehr vorgesehen bzw. gewidmet ist. Zudem werden die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht von den Gerichten entsprechend der Bestimmungen des Weges durchaus unterschiedlich gesehen. Dies trifft auf land- und forstwirtschaftliche Wege und insbesondere auf Waldwege zu, wo der Nutzer mit waldtypischen Gefahren, z. B. herabfallenden Ästen, rechnen muss. (Seite 7)
2. Radwegekategorien u. ihre Anforderungsniveaus 2.1 Grundlagen	Der über die reine Verkehrssicherungspflicht herausgehende Betrieb auf Wegen des Alltagsradverkehrs entscheidet wesentlich über den Erfolg von Strategien und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. … Auf Netzen und Routen des Freizeitradverkehrs ist hingegen ein über die Verkehrssicherungspflicht hinausgehender Betrieb in der Regel nicht erforderlich. … Prioritäten können sich jedoch durch die Routenausweisung als besonders wichtige touristische Routen (z.B. Eurovelorouten, Radnetz Deutschland (D-Routen), Radfernwege, etc.) ergeben. (Seite 9)
2.2 Anforderungsniveaus	Grundsätzlich sollten alle Radverkehrsanlagen in einem guten Zustand gehalten werden. Hierzu ist eine regelmäßige Streckenkontrolle erforderlich. … Ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit des Betriebspflichtigen eine **Priorisierung** und Abstufung des über die Verkehrssicherungspflicht hinausgehenden Betriebs von

Kapitel/Thema	Auszüge aus AP BeRad (Zitat)
	Radverkehrsanlagen erforderlich, sollte diese stets für komplette Netzabschnitte anhand der Kriterien „Netzbedeutung“ und dem „Radverkehrsaufkommen“ erfolgen. Im Rahmen der Netzbedeutung ist zu prüfen, welche Verbindungsfunktion der jeweilige Netzabschnitt im Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr erfüllt und ob der Netzabschnitt eine ganzjährige oder saisonale hohe Bedeutung für den Freizeit-/ Tourismusverkehr hat. Wesentliche Planungsgrundlagen sind dabei regionale und lokale Radverkehrskonzepte, in denen die Netzbedeutung der einzelnen Abschnitte ausgewiesen wird. … Es wird empfohlen, die Abstufungen in der Priorisierung des Betriebs anhand folgender Matrix vorzunehmen, wobei das Leistungsniveau von Bereich A (hohe Priorität) zum Bereich C (geringe Priorität) in absteigender Intensität erfolgen sollte. Die Einstufung befreit aber nicht davon, dass auf allen Abschnitten mindestens ein Betrieb im Rahmen der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht erforderlich ist. (Seite 10-11) Siehe Abbildung 22.
4. Anforderungen an den Betrieb von Radverkehrs-anlagen 4. 1 Bauliche Unterhaltung	4.4.1 Abgrenzung Maßnahmen kleineren Umfangs der baulichen Unterhaltung dienen vorwiegend der Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Maßnahmen kleineren Umfangs beinhalten ebenfalls substanzerhaltende Maßnahmen, welche unmittelbar nach dem Auftreten eines örtlich begrenzten Schadens ausgeführt werden, wie z. B. Verfüllen von Schlaglöchern, kleineren Schadensbeseitigungen an Ingenieurbauwerken oder Entwässerungsanlagen. (Seite 23)
5. Hinweise zur Umsetzung 5.1 Zuständigkeit und Organisation	Zuständig für den Betrieb von Radverkehrsanlagen sind in der Regel die Straßen-meistereien sowie die Bau- und Betriebshöfe des kommunalen Baulastträgers der Radverkehrsanlagen. Die Zuständigkeit kann durch Vereinbarungen auf andere Baulastträger oder auf Dritte übertragen werden, um eine effiziente Aufgabenerfüllung zu ermöglichen. … Aufgrund der Vielzahl von Zuständigkeiten ist es notwendig, diese vorab zu klären. Grundsätzlich ist es für die Nutzung nicht von Relevanz, auf welchem Grundstück bzw. in welcher Baulast der Radweg geführt wird. Relevant ist es, diesen Radweg verkehrssicher und anforderungsgerecht zu gestalten und zu unterhalten. Wenn eine Radwegroute über Verkehrsflächen mehrerer Baulastträger verläuft, ist es bereits bei der Planung und vor Ausweisung der Route zweckmäßig, mit den jeweiligen Baulastträgern ein Einvernehmen der Aufgabenwahrnehmung im Sinne der Verkehrssicherungspflicht und eines einheitlichen und angemessenem Qualitätsstandards zu erzielen und dies schriftlich festzuhalten. Diese Abstimmungen sollten, durch die mit der Planung bzw. Ausweitung der Radwegeverbindungen Zuständigen unter frühzeitiger Einbeziehung der für den betrieb Verantwortlichen erfolgen, z. B. Radverkehrsbeauftragte, der Regionalverbände, Landkreise oder Kommunen. (Seite 35-36)

Abbildung 21: Auszüge aus dem Arbeitspapier „Betrieb von Radverkehrsanlagen“ (AP BeRad) (FGSV, 2021)

Die nachstehende Abbildung verdeutlicht die in Abbildung 21 unter im Kapitel 2.2 Anforderungsniveaus des AP BeRad vorgeschlagene Priorisierung von Netzabschnitten.

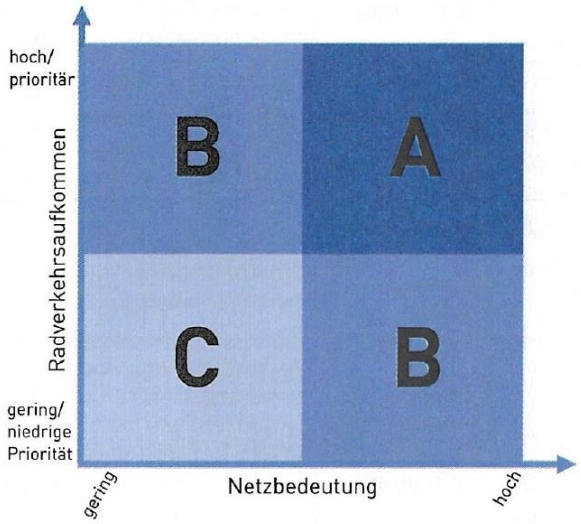

Abbildung 22: Priorisierung des Betriebs auf Radverkehrsanlagen, Ergänzung zu Abb. 23 (FGSV, 2021, S. 11)

Kosten der Wegeunterhaltung

Gemäß den Ausführungen in Kapitel 3.3 zur Baulastträgerschaft liegen die Aufgaben zur Unterhaltung der Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen am Eider-Treene-Sorge-Radweg nicht bei den Anliegergemeinden, sondern in der Regel beim LBV.SH.

Für die Unterhaltung der Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen am Eider-Treene-Sorge-Radweg folgt eine Einschätzung der voraussichtlichen Unterhaltungskosten. Die Kostenschätzung erfolgt ohne Gewähr und anhand gemittelter Erfahrungswerte. Insbesondere angesichts der derzeit nicht abschätzbaren Preisentwicklung für Baumaterialien ist eine verbindliche Kalkulation nicht möglich.

Die Aufteilung der **ETS-Routenabschnitte nach Klassifizierung der Straßen** stellt sich folgendermaßen dar:

- **Gesamt: 165,2 km** (exkl. Exkurs in Süderstapel, ca. 400 m)
- Klassifizierte Straßen: 32,8 km
    - Bundesstraßen: 3,2 km
    - Landesstraßen: 15,2 km
    - Kreisstraßen: 14,4 km
- Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen (Wirtschaftswege Land- und Forstwirtschaft): 132,4 km

Die Aufteilung der **ETS-Routenabschnitte nach Belagsarten an Gemeindestraßen und -wegen** stellt sich folgendermaßen dar: **Gesamt: 132,4 km**, davon

- Asphalt: 107,8 km
- Wassergebundene Decke: 9,4 km
- Betonspurbahn: 12,6 km
- Sonstiges: 2,6 km

	B e l a g s a r t				
	Asphalt	**Wassergeb. Decke**	**Beton-Spurbahn**	**Pflaster**	**GESAMT [165,2 km]**
Bundesstraßen	3,2 km	0 km	0 km	0 km	**3,2 km**
Landesstraßen	13,7 km	1,5 km	0 km	0 km	**15,2 km**
Kreisstraßen	14,2 km	0 km	0 km	0,2 km	**14,4 km**
Gemeindewege	107,8 km	9,4 km	12,6 km	2,6 km	**132,4 km**

Abbildung 23: Übersicht der Wegebelagsarten und Längen der entsprechenden Routenabschnitte am ETS-Radweg (LRZ)

Unter Anwendung von Kostenansätzen vergleichbarer Projekte sowie anhand der Erfahrungswerte des Schwarzdeckenunterhaltungsverbands Süd (Amt Haddeby) wurden in der nachstehenden Tabelle die voraussichtlichen jährlichen Maßnahmen und Kosten für die Unterhaltung der Gemeindewege am Eider-Treene-Sorge-Radweg geschätzt. Alle Kostenangaben sind Bruttoangaben und beruhen auf einer Mischkalkulation unterschiedlicher Bedarfe und Maßnahmen. In den Angaben nicht enthalten sind Kosten für ggf. notwendigen Grunderwerb oder Baugrund-Untersuchungen, Architekten-/Ingenieurleistungen, verkehrsrechtliche Anordnungen, Ausgleichsmaßnahmen oder andere Folgemaßnahmen sowie zu erwartende Preissteigerungen für Baumaterialien und -leistungen. Insgesamt sind die geschätzten Kostenangaben unverbindlich und ohne Gewähr.

						Längen u. Kosten Instandhaltung Gemeindestr./ -wege pro Jahr (brutto)					
	Längen klassifizierte Straßen					**Anteil Ausbesse-rungsbedarf**	**Länge mit Ausbesse-rungsbedarf**	**Øliche Breite**	**gesamt Ausbesse-rungsbedarf**	**Kosten Ausbesserung**	**Kosten Ausbesserung**
Decke	*Bundes-straßen*	*Landes-straßen*	*Kreis-straßen*	**Gemeinde-str./ -wege** [km]	**Gemeinde-str./ -wege** [m]	[p.a. in %]	[m]	[m]	[qm]	[pro qm]	[p.a.]
Asphalt, ges.	*3,2*	*13,7*	*12,9*	107,5	107.500	3%	3.225	3,5	11.288	25 €	282.188 €
Asphaltdecke in Kreisen NF, RD-ECK				45,2	45.200	**3%**	1.356	3,5	**4.746**	**25 €**	**118.650 €**
Wassergeb. Decke	*0*	*0*	*0*	9,3	9.300	**100%**	9.300	3	**27.900**	**4 €**	**111.600 €**
Betonspur-bahn*	*0*	*0*	*0*	14,1	14.100	**10%**	1.410	2,5	**3.525**	**6 €**	**21.150 €**
Pflaster	*0*	*1,5*	*1,5*	1,5	1.500	**3%**	45	2	**90**	**40 €**	**3.600 €**
GESAMT	*3,2*	*15,2*	*14,4*	132,4	**132.400**	/	13.980	/	**42.803**	/	**418.538 €**
GESAMT exkl. Asphaltdecke in Kreisen NF u. SL-FL				**70,1**	**70.100**	/	12.111	/	**36.261**	/	**255.000 €**
GESAMT exkl. Asphaltdecke											**136.350 €**
									pro km Gemeindestr./-weg		**3.638 €**

* Kosten beziehen sich auf den Umbau mangelhafter Betonspurbahnen in wassergebundene Wege (übliches Vorgehen); die Erneuerung der verlegten Betonspurbahnen liegt ca. bei 50 € pro qm.

Abbildung 24: Aufwand- und Kostenschätzungen für die jährliche Instandhaltung der Gemeindestraßen, deren Radwegen, Wirtschaftswegen und sonstigen Wege am Eider-Treene-Sorge-Radweg (LRZ, Anlage 1)

Für die jährliche Instandsetzung und Unterhaltung der Gemeindewege am ETS-Radweg ist mit jährlichen Aufwendungen von rund 418.500 € zu rechnen (Abbildung 25). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Anliegergemeinden der ETS-Route in den Kreisen Schleswig-Flensburg und Dithmarschen bereits entsprechende Beiträge an die Unterhaltungsverbände zahlen, durch die ein erheblicher Aufwand bereits abgedeckt ist. Abzüglich der Aufwendungen zur Unterhaltung der Asphaltdecken in den Kreisen Schleswig-Flensburg und Dithmarschen beträgt die Summe der jährlichen Aufwendungen rund 255.000 € Die nachstehende Karte stellt dar, in welchen Gemeinden am ETS-Radweg bereits laufende Instandhaltung durchgeführt wird.

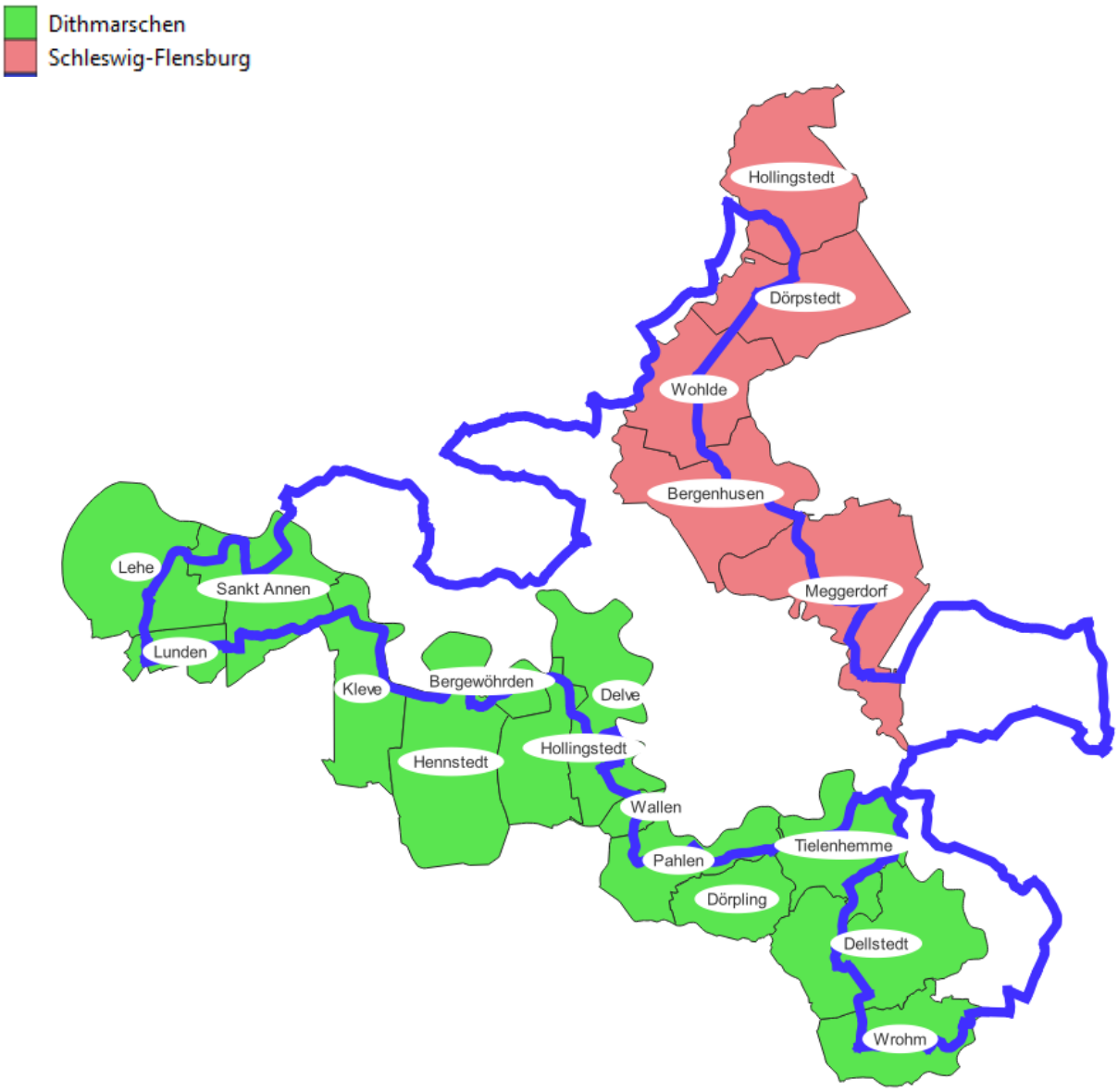

Abbildung 25: Karte mit Übersicht zum Sachstand der Wegeunterhaltung in den Gemeinden mit entsprechenden Unterhaltungsverträgen am ETS-Radweg, aktualisierter Streckenverlauf (eigene Darstellung)

Leistungen zur Unterhaltung der Straßen und Wege an Radfernwegen

Die **Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein** nennen folgende Anforderungen an die Wartung und Pflege der radtouristischen Infrastruktur:

- **Radwegweisung**
  Die Radwegweisung der Routen ist regelmäßig, möglichst vor Saisonbeginn, zu kontrollieren und zu warten:
  -> Routen des touristischen Radnetzes: mindestens einmal jährlich
  -> Alle anderen touristischen Routen: mindestens alle zwei Jahre

- **Radwege und Begleitinfrastruktur**
  Grundsätzlich ist (in Abhängigkeit von der Oberflächenbeschaffenheit) mindestens alle drei Jahre der bauliche Zustand zu kontrollieren und erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen durchzuführen. Bei wassergebundenen Wegen sind kürzere Intervalle vorzusehen.

- **Pflege**
  Generell sollten alle touristisch ausgewiesenen Routen regelmäßig gepflegt werden.

  Aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung sollten Radfernwege grundsätzlich ganzjährig zu befahren sein. Daher sollen an diesen Wegen auch regelmäßig Pflegemaßnahmen durchgeführt werden (Reinigung und Räumung der Wege, Rückschnitt Bewuchs u. a.). (MWVATT, 2021)

Anmerkungen der Autoren zu den o. g. Anforderungen:

- Wassergebundene Wegedecken sind möglichst jährlich zu kontrollieren und ggf. instand zu setzen.
- Langjährige Erfahrungen zeigen, dass mindestens eine **jährliche** Kontrolle und Wartung der Radwegweisung zu empfehlen ist. Innerhalb von zwei Jahren zeigen sich deutlich höhere Aufwendungen für die Mängelbeseitigung.
- Soweit möglich sollten kombinierte Kontroll- und Wartungstätigkeiten erfolgen (Synergieeffekt).

Ergänzend wird an dieser Stelle auf das „Arbeitspapier Betrieb von Radverkehrsanlagen“ (FGSV, 2021) verwiesen, das die Vorgehensweise für die Kontrolle, Unterhaltung und Pflege von Radverkehrsanlagen sehr ausführlich beschreibt. Die Empfehlungen gelten grundsätzlich für alle ausführenden Stellen und Verantwortlichen.

4.2.2 Wegweisung und Kosten der Unterhaltung

Die jährliche ADFC-Radreiseanalyse zeigt immer wieder deutlich, dass die Wegweisung für RadurlauberInnen von zentraler Bedeutung ist. Dies gilt trotz der digitalen Entwicklung und steigenden Nutzung von Routing-Apps während der Reise. Laut ADFC-Radreiseanalyse 2021 nutzten während der Radreise 67 % die Wegweisung vor Ort als Informationsquelle, gefolgt von Apps (52 %), gedruckten Radkarten (49 %) und mobiler Internetrecherche (47 %). Entsprechend ist die lückenlose Wegweisung eines Radfernweges oder Themenweges von entscheidender Bedeutung. Selbst ein einzelnes fehlendes oder zugewachsenes Schild an einer Strecke kann dazu führen, dass sich ein Gast verfährt. Solche Ereignisse gilt es auf jeden Fall zu vermeiden, da dies – insbesondere bei einer Häufung der Fehlorientierung – zu Ärger beim Gast führt, was das positive Gesamterlebnis der Reise sowie die Weiterempfehlungsbereitschaft beeinträchtigt. Grundsätzliche Anforderungen an die wegweisende Beschilderung in Schleswig-Holstein sind:

- In beide Fahrtrichtungen selbsterklärend
- Während der Fahrt rechtzeitig erkennbar und gut lesbar
- Gestaltung und Inhalte gemäß der im Handbuch für die Radverkehrswegweisung (2012) formulierten Vorgaben

Radwegweisung in Schleswig-Holstein

Das Handbuch Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein (2012) beschreibt die geltenden Richtlinien zur Gestaltung und für die Inhalte der Radwegweisung.

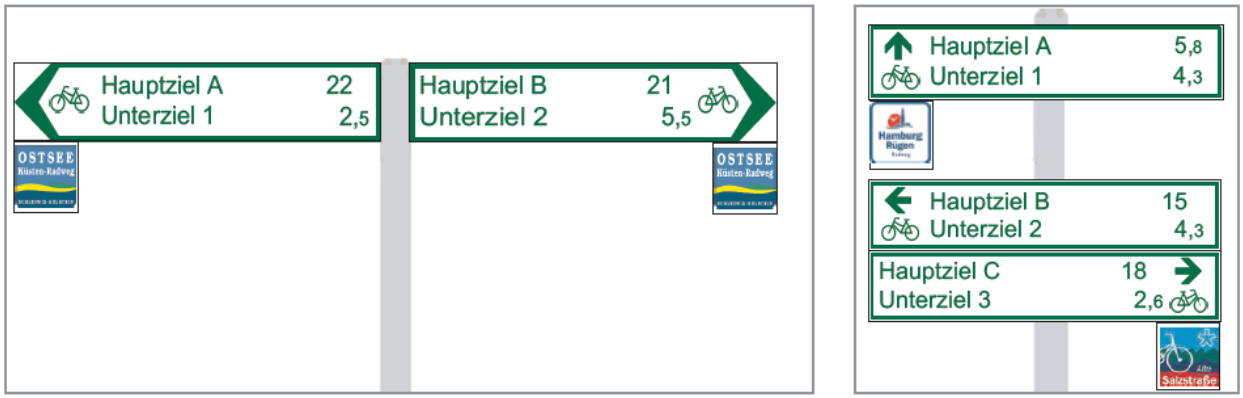

Abbildung 26: Zielwegweiser mit Einschubschildern im Maß 150x750 mm

Abbildung 27: Zwischenwegweiser im Maß 300x200 mm

Umleitungen

Bei längeren Streckensperrungen ist es im Sinne eines nutzergerechten Marketings notwendig, eine temporäre Umleitung einzurichten. Laut dem Handbuch der Radwegweisung in Schleswig-Holstein erfolgt die Umleitungs-Beschilderung an Radfernwegen durch Doppeleinschübe: Neben dem Routenlogo wird ein weiteres Einschubschild mit der Aufschrift „Umleitung“ angebracht. Bei Zwischenwegweisern werden gegebenenfalls gesonderte Umleitungsschilder angebracht, die Notwendigkeit des Einsatzes dieser Zwischenwegweiser ist individuell zu prüfen.

Abbildung 28: Umleitungs-Einschubschild, Umleitungs-Zwischenwegweiser (MWVATT, 2012)

Die Ausschilderung von Umleitungen sollte gleichzeitig mit der entsprechenden Sperrung eingerichtet werden. Entsprechend ist das sofortige Entfernen wichtig, sobald die Umleitung aufgehoben wird.

Wartung

Die Radwegweisungsnetze der Kreise wurden mit erheblichem finanziellen Aufwand geplant und beschildert. Für eine langfristige Nutzbarkeit ist die regelmäßige Wartung von essenzieller Bedeutung. Mindestens einmal jährlich sollte das gesamte Netz gewartet werden. Die Radfernwege als priorisierte Wege mit bundesweiter und zum Teil internationaler Vermarktung sollten optimalerweise zweimal jährlich, vor und während der Saison (März – Oktober) gewartet werden. Für die Verwaltung der Schilderstandorte sollte ein zentrales digitales Schilderkataster zur Verfügung stehen, in dem nach Absprache mit beteiligten Akteuren auch Mängelmeldungen (online) hinterlegt werden können. Fehlende und zerstörte Schilder sind möglichst kurzfristig zu ersetzen.

Aus Kostengründen können größere Kreisgebiete ggf. in zwei Bereiche aufgeteilt werden, die jeweils im Wechsel alle zwei Jahre abgefahren werden. Die Radfernwege (und beschilderten Themenrouten) sollten jedoch mindestens jährlich im gesamten Kreisgebiet überprüft werden.

Bezüglich des Vorgehens der Überprüfung und Wartung ist ein enger Austausch mit der zentralen Ansprechstelle für den/die vorhandenen Radfernweg/e von wesentlicher Bedeutung. Auch die in der zentralen Ansprechstelle eingehenden Mängel müssen im Rahmen einer engen

Zusammenarbeit auf kurzem Wege an die AnsprechpartnerInnen der Kreise bzw. Ämter weitergegeben und entsprechende Maßnahmen zeitnah vorgenommen werden.

Die Durchführung der Wartung kann eine Kreis- bzw. Amtsverwaltung durch eigene Mitarbeiter, den Bauhof oder einen Dienstleister ausführen lassen. Wichtig ist jedoch, dass eine entsprechende Kenntnis der Planungskriterien und Funktionen vorliegt. Ansonsten kann es im Zuge der Wartung sehr schnell zu Fehlern kommen.

Sachstand der Beschilderungswartung in den vier Kreisen am ETS-Radweg

Die Radwegweisung in den vom ETS-Radweg durchlaufenen Kreisgebieten erfolgt nach unterschiedlichen Mustern. Eine jährliche Wartung ist im Kreis Schleswig-Flensburg durch ein externes Büro vorgesehen, im Kreis Nordfriesland wird die Wartung über das Amt Nordsee-Treene koordiniert und sollte auch jährlich erfolgen. Die Befahrung des ETS-Radweges im Kreis Dithmarschen erfolgt im 2-Jahres-Rhythmus. Im Kreis Rendsburg-Eckernförde wurden bis 2021 im zweijährlichen Wechsel das nördliche bzw. südliche beschilderte Radwegenetz sowie die Radfernwege gewartet. Im laufenden Jahr 2022 wird nur an den Themenrouten eine Wartung durchgeführt. Ab 2023 ist eine regelmäßige Wartung und Pflege der Radwegweisung vorgesehen.

Kosten der Instandhaltung der Wegweisung

Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung sowie durch Schadensmeldungen entstehen Aufwendungen und Kosten für die regelmäßige Wartung der Radwegweisung. Eine jährliche Wartung vorausgesetzt, werden diese auf Grundlage von Erfahrungswerten aus anderen Regionen und Kreisen auf durchschnittlich ca. 20 € netto pro Kilometer Radnetz geschätzt. Für die rund 165 Kilometer lange Strecke des ETS-Radweges entspricht das ca. 3.300 € netto bzw. rund 4.000 € brutto pro Jahr.

Die Kosten sind nicht dem Träger des Radfernweges zuzurechnen, da die Zuständigkeit für die Durchführung der Wartung bei den Kreisverwaltungen bzw. deren Ämtern liegt und von diesen getragen werden sollte. Grundsätzlich ist auch ein Beteiligungsmodell denkbar, wie es beispielsweise im Kreis Ostholstein gehandhabt wird. Hier werden die Kosten auf die jeweiligen Kommunen umgelegt, basierend auf einem Verteilungsschlüssel, der u. a. die Anzahl der Schilderstandorte einer Gemeinde berücksichtigt. Nach diesem Modell erfolgt eine gerechte Verteilung der Kosten auf die Gemeinden, so dass die Gemeinden, die viele Standorte im Gemeindegebiet verwalten, einen höheren Kostenzuschuss leisten müssen als Gemeinden mit wenigen Standorten. Ein solches Modell ist jedoch aufwendig und nur dann sinnvoll, wenn es extreme Unterschiede in der touristischen Bedeutung von Kommunen gibt. Grundsätzlich ist eine zentrale Finanzierung die gängigste, einfachste und im Sinne eines kreisweit guten Ergebnisses die beste Lösung.

4.2.3 Begleitende Infrastruktur

Wie bereits ausgeführt erwarten die Gäste ausreichend Rast- und Abstellmöglichkeiten sowie informative Elemente (Storytelling), die sich in einem ansprechenden Zustand befinden. Dies ist für den Gesamteindruck eines Radfernwegs von entscheidender Bedeutung.

Es ist vorgesehen, die Startpunkte des Eider-Treene-Sorge-Radwegs sichtbar zu machen. Empfohlen wird dafür mindestens die Aufstellung einer ETS-Infotafel in einheitlichem Layout mit dem Corporate Design des Eider-Treene-Sorge-Radwegs. Die zusätzliche Ausstattung mit fahrradfreundlicher Infrastruktur zu einem erweiterten „Infopoint“ mit Rastplatz, Fahrradverleih und/oder Fahrradservices erhöht die Nutzerzufriedenheit und vermittelt ein zeitgemäßes „Willkommen“ an die Gäste. Als offizielle Startpunkte an der ETS-Route kommen folgende Orte in Frage:

- Friedrichstadt (Bahnhof) → gute Anbindung an ÖPNV
- Hohn → kostenfreie Parkmöglichkeiten
- Lunden (Bahnhof) → gute Anbindung an ÖPNV und kostenfreie Parkmöglichkeiten

Seitens der Eider-Treene-Sorge GmbH ist die Gestaltung der Rastplätze nach einem einheitlichen Standard vorgesehen. Ein entsprechender Förderantrag für die Einrichtung neuer Rastplätze am Eider-Treene-Sorge-Radweg inklusive erster Überlegungen für die langfristige Wartung und Instandhaltung der Infrastruktur befindet sich derzeit in Vorbereitung. Bei der Standortplanung für die Rastplätze werden andere Themenrouten wie z. B. die Kleeblattrouten berücksichtigt, um Synergieeffekte zu erzielen. Die Installation und (Ko-)Finanzierung von Rastplätzen erfolgt in der Regel durch die Kommunen. Diese sind somit auch für deren Instandhaltung verantwortlich.

4.3 System für die Mängel-Erfassung und -bearbeitung

Zu einem guten radtouristischen Angebot gehört ein Mängelmeldesystem, mit dem sowohl radfahrende Gäste als auch Einheimische Mängel an der Wegweisung, den Wegen und der begleitenden Infrastruktur am Radfernweg schnell und einfach melden können. Alle Meldungen zu problematischen Punkten oder Abschnitten sowie zu defekter begleitender Infrastruktur sollten dabei an **eine zentrale Stelle bzw. Ansprechperson** gemeldet werden. Um eine möglichst genaue Ortsbezeichnung bei mangelhafter Wegweisung zu ermöglichen, bietet sich die Anbringung von Aufklebern mit Standortnummer an allen Schilderpfosten an.

Damit die Weiterleitung der Meldungen an zuständige AnsprechpartnerInnen zu einer möglichst umgehenden Behebung der Mängel führt, braucht es die an anderen Stellen des Konzeptes immer wieder genannte funktionierende Kooperation der zentralen Ansprechperson mit den

vielen verschiedenen zuständigen Stellen. Diese Kooperation muss durch intensive Arbeit und Gespräche um die Bedeutung der schnellen Mängelbehebung für den Radtourismus und dessen Wertschöpfungspotenziale aufgebaut werden.

Sofern auf Kreisebene bereits ein Meldesystem besteht, kann dieses selbstverständlich weiter genutzt werden. Hier bedarf es dann einer zügigen Informationsweitergabe an die benannte zentrale Stelle. Beispiele aus anderen Bundesländern/Kreisen:

- Nordrhein-Westfalen: https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/rvn_schaden.asp
- Thüringen: https://www.radroutenplaner.thueringen.de/mmtMobil/index.html
- Kreis Soest (NRW): www.kreis-soest.de/verkehr-wirtschaft/verkehr/radverkehr/meld/maengelmelder
- Landkreis Wesermarsch: https://www.nordseejadeweser.de/maengelradar

Digitale „Mängelmelder-Angebote“ sind bereits auf dem Markt zu finden. Ob diese System passen, muss individuell geprüft werden. Beispiele:

- wer denkt was GmbH in Darmstadt werdenktwas.de/verfahren/maengelmelder/ (am 01.09.2022)
- ivm GmbH, Frankfurt a. M. www.meldeplattform-radverkehr.de/index.html (am 01.09.2022)

Darüber hinaus bestehen weitere gute Lösungsansätze für Mängelmeldesysteme. Zum Beispiel wurde der „Mängeldetektiv“ im Saarland 2012 mit dem 1. Preis des Deutschen Tourismuspreises ausgezeichnet. Von unterwegs können Meldungen inklusive Fotos und Geodaten einfach über die Saarland Touren-App an die Tourismus Zentrale Saarland GmbH übermittelt werden. (Quelle am 01.09.2022: www.saarpfalz-touristik.de/erlebnisse/wandern/wanderservice/saarland-touren-app)

Eine einfache, aber dennoch ausreichende Lösung ist es, die Mängelanzeige über eine zentrale Website zu ermöglichen, wie bspw. auf www.radregionrheinland.de/service/maengel-melden oder www.regionneunkirchen.de/service-infos/maengelmelder. Wichtig ist, die Gäste auf die Meldemöglichkeit aufmerksam zu machen, und dass die Seite schnell gefunden wird.

Unabhängig davon, welches System für die Meldung von Mängeln gewählt wird oder existiert: Mängel sind zeitnah zu bearbeiten und entsprechende Maßnahmen einzuleiten. Dafür braucht es eine verantwortliche Person, die die Mängel an zuständige Stellen bzw. AnsprechpartnerInnen weiterleitet, für Nachfragen zur Verfügung steht und gegebenenfalls an die Erledigung erinnert.

Digitales Schilderkataster in den Kreisen am ETS-Radweg

Alle vier Kreise am ETS-Radweg nutzen für die Verwaltung der Radwegweiser-Standorte seit Jahren das Online-Schilderkataster www.schilderkataster.de. Somit sind die ETS-Schilder-standorte darin vorhanden. Durch die Erfassung von Art, Typ, Größe, Profil, Befestigungsmaterial

und Inhalt der Wegweisung ist das Tool optimal geeignet zur Verwaltung standortbezogener Daten. Neben der einfachen Prüfung und Beschreibung von Beschilderungen bietet es eine Verknüpfung der Standorte mit einer Karte an, die auch der Navigation zu Standorten dient. Wartungsbedarfe können von KooperationspartnerInnen mit entsprechenden Zugangsdaten online hinterlegt werden. Eine Darstellung aller Standorte mit Wartungsbedarf ist bezogen auf einen Kreis, eine Kommune oder einen Radfernweg einfach möglich. Das Tool bietet damit sehr gute Voraussetzungen für die Qualitätssicherung der Radwegweisung.

Zusammenfassend bleibt deshalb festzuhalten, dass alle Meldungen bezüglich eines Radfernweges an einer zentralen Stelle zusammenlaufen und zügig weitergegeben werden müssen. Erfahrungen zeigen, dass Mängelmeldungen andernfalls häufig „untergehen“ und bis zur nächsten Wartung oder sogar länger bestehen bleiben.

4.4 Trägerstruktur, Aufgaben und Organisation

Im Folgenden wird dargestellt, welche Akteure, Organisationen und Institutionen aktuell rund um den Eider-Treene-Sorge-Radweg aktiv sind und welche Aufgaben sie übernehmen. Außerdem werden die Aufgaben einer zentralen Ansprechstelle beschrieben und Möglichkeiten für eine Trägerschaft des ETS-Radwegs aufgezeigt. In diesem Kapitel steht der administrative Bereich im Fokus. Hinsichtlich der Instandhaltung der Wege, Wegweisung und Infrastruktur wurde das Thema der Baulastträgerschaften in Kapitel 3.3 bearbeitet.

Wie bereits erwähnt bedarf es vorrangig einer funktionierenden Träger- und Organisationsstruktur sowie einer festen Ansprechperson als Bindeglied für alle Akteure, um das definierte Ziel einer effektiven, nachhaltigen Unterhaltung für den ETS-Radweg zu erreichen. Dafür werden bestehende Voraussetzungen benannt sowie Aufgabenspektren, voraussichtliche Finanzbedarfe und mögliche Strukturen dargelegt. Unter anderem findet sich in Kapitel 4.4.2 eine tabellarische Beschreibung der Aufgaben und Leistungen einer zentralen Ansprechperson für den Eider-Treene-Sorge-Radweg.

4.4.1 Vorhandene Rahmenbedingungen

Gut funktionierende Unterhaltungskonzepte für (einen) Radfernweg/e können nach Ansicht der Autoren nicht gelingen, ohne den Blick auch auf die übergeordneten Strukturen zu richten. In Schleswig-Holstein bestehen verschiedene Ebenen, denen bezüglich nachhaltiger, fachgerechter

Unterhaltungsstrukturen eine Bedeutung zukommt. Nach dem Motto „Vom Wissen zum Handeln“ (siehe Kapitel 4.1.4) ist **die Vermittlung der Ziele und entsprechenden Anforderungen des Landes auf allen Ebenen Voraussetzung für ein verantwortliches und nutzergerechtes Handeln** der Ansprechpersonen in den kommunalen Verwaltungseinrichtungen sowie für touristische Akteurinnen und Akteure in den Regionen. Das Thema Radtourismus ist derzeit folgendermaßen auf verschiedenen Ebenen angesiedelt.

Politische und Verwaltungsebene

- Land:
  Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus in der Abteilung VII 3 Technologie, Tourismus und Marketing

- Kreise:
  Auf Kreisebene bestehen unterschiedliche Lösungen für den Radtourismus. Für die vier Kreise am Eider-Treene-Sorge-Radweg sind dies:
  - Kreis Nordfriesland: Fachdienst Planung und nachhaltige Raumentwicklung
  - Kreis Schleswig-Flensburg: Fachbereich Regionalentwicklung, Bau und Umwelt
  - Kreis Rendsburg-Eckernförde: Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH & Co. KG
  - Kreis Dithmarschen: Fachdienst Bau, Naturschutz und Regionalentwicklung

- Ämter:
  Auf Amtsebene sind Aussagen hinsichtlich der Zuständigkeit für den (Rad-)Tourismus schwierig, da die Ämter touristische Aufgaben sehr unterschiedlich wahrnehmen. Der ETS-Radweg wird besonders durch den Grünen Binnenland e.V. vermarktet. Einige Ämter stellen auf ihren Websites zusätzlich Marketinginformationen z. B. für touristische Angebote und Unterkünfte (Amt Kropp-Stapelholm und Amt Eider) zur Verfügung.
  Für bauliche Unterhaltungsmaßnahmen an Gemeindestraßen sind in der Regel die Bauabteilungen der Ämter die zuständige Ansprechstelle. Eine Berücksichtigung touristischer Wege bei der Planung von Unterhaltungsmaßnahmen durch die Ämter bzw. deren Unterhaltungsverbände findet in der Regel nicht statt.

- Kommunen: siehe Kapitel 3.3.2

- Region „Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge“: Eider-Treene-Sorge GmbH (ETS GmbH)
  Oberstes Ziel der ETS GmbH ist die Regionalentwicklung in der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge, die die vier Kreisgebiete berührt. Aufgabenschwerpunkte sind neben der Fördermittelakquise, Projektentwicklung und weiteren Beratungstätigkeit das Regional-marketing sowie die regionale Tourismusförderung. Daneben sind die beiden AktivRegionen Eider-Treene-Sorge e.V. und Südliches Nordfriesland e. V. hier angesiedelt. Gesellschafter der ETS GmbH sind die acht Amtsverwaltungen der Ämter Arensharde,

Eider, Eggebek, Hohner Harde, Kropp-Stapelholm, Nordsee-Treene, Oeversee und Viöl. Die ETS GmbH deckt durch ihre Aufgaben und Aktivitäten auch einen Teil der strukturellen Entwicklung des Tourismus in der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge ab.

- AktivRegionen
  - AktivRegion Eider-Treene-Sorge
  - AktivRegion Südliches Nordfriesland

Touristische Ebene

- Tourismus Agentur Schleswig-Holstein GmbH (TA.SH): Touristisches Landesmarketing

- Touristische Marketingorganisationen (TMO):
  - TMO Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e.V. c/o RegionNord
  - TMO Nordsee-Tourismus-Service GmbH
  - TMO Marketingkooperation Städte in Schleswig-Holstein e.V.

  Der Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus e.V. ist dabei der Hauptansprechpartner der drei Touristischen Marketingorganisationen.

- Lokale Tourismusorganisationen (LTO):
  - LTO Eider-Treene-Sorge/Grünes Binnenland
  - LTO Dithmarschen

- Regionale Tourismusverbände:
  - Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V.
  - Dithmarschen Tourismus e.V.
  - Tourismusverein Friedrichstadt und Umgebung e.V.

  Darüber hinaus besteht eine Vielzahl touristischer Vereine und Organisationen, s. u.

Auf dem Gebiet der LTO Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge – Grünes Binnenland sind folgende touristische Gremien aktiv:

a) **Touristische Arbeitsgemeinschaft** (TAG) Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge – Grünes Binnenland

b) **Lenkungsgruppe Regionale Tourismusentwicklung**

c) **Arbeitskreis Tourismus** in der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge

Zu a.) Die **Touristische Arbeitsgemeinschaft Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge – Grünes Binnenland** (TAG Eider-Treene-Sorge/Grünes Binnenland; kurz TAG) wurde zum 01. Dezember 2014 gegründet und am 06. Juli 2016 zur LTO anerkannt. Als Ziel der Kooperation ist die touristische Vermarktung der Region Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge/Grünes Binnenland definiert. Mitglieder der TAG sind laut dem Kooperationsvertrag:

1. Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V. (mit den kommunalen Partnern: Amt Schafflund, Gemeinde Handewitt, Amt Oeversee, Amt Eggebek, Amt Arensharde und Amt Kropp-Stapelholm)
2. Wirtschafts- und Tourismusverein Viöler Land e.V. (Amt Viöl)
3. Tourismusverein Friedrichstadt und Umgebung e.V (Stadt Friedrichstadt und Mitgliedsgemeinden)
4. Dithmarschen Tourismus e.V. für das Amt KLG Eider
5. Amt Nordsee-Treene (für die Gemeinden in der Flusslandschaft sowie mit dem Fremdenverkehrsverein Ostenfeld-Wittbek-Winnert e. V. und Treene Tourismus Schwabstedt u.U. e.V.)
6. Amt Hohner Harde (ohne die Gemeinden Breiholz und Hamdorf)

In den vergangenen Jahren haben sich teilweise Zuständigkeitsgebiete verändert. Die aufgeführten Vertragspartner bestehen weiterhin als Mitglieder der TAG und somit der LTO. Die Arbeitsgemeinschaft verfügt über ein Jahresbudget von etwa 10.400 €, das sich aus der Zahlung der Mitglieder von je 0,20 Cent je Einwohner (kommunale Partner) bzw. 0,10 Cent je Mitglied (touristische Partner) zusammensetzt. Hieraus werden derzeit vor allem Printprodukte (Flyer) finanziert.

Zu b) Die **Lenkungsgruppe Regionale Tourismusentwicklung** besteht zurzeit befristet bis Mitte 2023, um die Projektstelle „Regionale Tourismusentwicklung“ bei der ETS GmbH zum Thema Produktentwicklung zu begleiten. Der Ideenaustausch steht im Vordergrund. Ihr gehören folgende Mitglieder an:

1. Tourismusverein Friedrichstadt und Umgebung e.V. (für Friedrichstadt und in Vertretung für das Amt Nordsee-Treene)
2. Amt KLG Eider, Regionalmanagement

3. Amt Kropp-Stapelholm, Regionalmarketing Kropp-Stapelholm GmbH
4. Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V.
5. Wirtschafts- und Tourismusverein Viöler Land e.V. (für das Amt Viöl)
6. Hohner Gewerbe- und Tourismusverein e. V. (für das Amt Hohner Harde)
7. Fremdenverkehrsverein Ostenfeld-Wittbek-Winnert e.V.
8. Integrierte Station Eider-Treene-Sorge

Durch die Teilnahme einer Vertreterin der Integrierten Station Eider-Treene-Sorge an der Lenkungsgruppe werden die Aspekte des Naturschutzes berücksichtigt. Auch bei der Planung einzelner Maßnahmen, wie z. B. Rastplätze oder Naturerlebnisse, besteht eine ausgezeichnete Zusammenarbeit.

Zu c) Der **Arbeitskreis Tourismus** wurde in den vergangenen Jahren losgelöst von der LTO durch die ETS GmbH durchgeführt und bezieht sich maßgeblich auf den Teil der LTO, der in der Flusslandschaft liegt. Er umfasst aktuell ca. 28 TeilnehmerInnen der touristischen Organisationen sowie VertreterInnen touristisch aktiver Vereine und Verbände. Er versteht sich als offenes Gremium, an dem alle Interessierten teilnehmen können. Die zweimal jährlich stattfindenden Treffen dienen dem Informationsaustausch, insbesondere zu Marketingmaßen, wie z. B. der Erstellung neuer Flyer für die ETS-Region.

Hinweis: Im Rahmen der Erstellung eines Tourismusentwicklungskonzeptes im Jahr 2023 sollen die bestehenden Strukturen geprüft und ggf. überarbeitet werden. Dies hätte voraussichtlich Auswirkungen auf die Möglichkeiten des Unterhaltungsmanagements.

Grundlagen, Leitlinien und Konzepte für den Radverkehr und Radtourismus

Sowohl auf Bundesebene als auch auf Landesebene bestehen Grundlagen, Leitlinien und Konzepte, die allen Akteuren im Radtourismus wichtige Informationen liefern:

- Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (NRVP, 2022)
  → Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland
- Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 „Ab aufs Rad im echten Norden“ (2020)
  → Grundlage für die Ausrichtung der zukünftigen Radverkehrsförderung und -entwicklung in Schleswig-Holstein
- Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein (2021)
  → Definition von Qualitätsstandards als Orientierungshilfe und Checkliste für Akteure

- Fahrradland Deutschland. Jetzt! (o. D.)
  → Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur
- Verschiedene Checklisten des ADFC, u. a.:
  → Bedingungen für die Entwicklung und Vermarktung touristischer Radrouten (2017)

Wartung der Wegweisung

Die Zuständigkeit für die Wartung der Radwegweisung liegt grundsätzlich bei den jeweiligen Kreisen, die für die Erstinstallation Fördermittel erhalten haben. In den drei Kreisen am ETS-Radweg Schleswig-Flensburg, Rendsburg-Eckernförde und Dithmarschen wird die Wartung und Pflege der Wegweisung durch beauftragte Dritte ausgeführt. Der Kreis Nordfriesland hat die Zuständigkeit an die Ämter weitergegeben. Die Wartungstätigkeiten werden entweder selbst (Amt Nordsee-Treene durch 450€-Kraft, Amt Mittleres Nordfriesland durch eigenen Mitarbeiter) oder in den Ämtern Eiderstedt, Sylt, Föhr und Südtondern durch beauftragte Dritte durchgeführt.

Wegeinstandhaltung

Das Thema Instandhaltung der baulichen Radwege an Straßen sowie der sonstigen Wege wird ausführlich in Kapitel 3.3 behandelt. Hinsichtlich des Rankings der kommunalen Straßen und Wege für Instandsetzungsmaßnahmen ist anzustreben, dass touristische Aspekte, wie z. B. beschilderte Radfernwege oder Themenrouten, verstärkt Berücksichtigung finden. Dies kann aus Sicht der Autoren nur durch intensiven, laufenden Austausch und Kontakt der ETS-Ansprechperson mit den zuständigen Personen der Kreise, Ämter und Unterhaltungsverbände realisiert werden. Die aktuellen Aufgabenbereiche und Zuständigkeiten für den Eider-Treene-Sorge Radweg sind in Abbildung 29 dargestellt.

Aufgabenbereich	Wer ist zuständig?	Finanzierung
Wegeunterhaltung → Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG)	Je nach Klassifizierung: - LBV.SH - Kreis - Gemeinde, bzw. Ämter oder Unterhaltungsverbände -> siehe Kapitel 3.3 Baulastträgerschaft Wege und Radwege	Je nach Klassifizierung: - LBV.SH - Kreis - Gemeinde, bzw. Ämter oder Mitgliedsgemeinden der Unterhaltungsverbände
Wartung Wegweisung → Erlass und Handbuch der Radverkehrswegweisung Schleswig-Holstein (2011*) und Handbuch der Radverkehrs-wegweisung Schleswig-Holstein	Kreise oder deren Ämter	Kreise, Ämter und/oder Gemeinden
Infrastrukturmanagement → Keine Standardwerke vorhanden	Keine klare Zuständigkeit vorhanden	Optional: Fördermittel in der Startphase von - Kommunen - Touristischen Organisationen
Innen- und Außenmarketing → Keine Standardwerke vorhanden	Außenmarketing: Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V. Außerdem (informativ): Wirtschafts- und Tourismusverein Viöl-Land e.V., Fremdenverkehrsverein Ostenfeld-Wittbek-Winnert e.V., Dithmarschen Tourismus e. V., Touristinformation Friedrichstadt, Tourismus und Stadtmarketing Husum GmbH, SHBT Innenmarketing: Derzeit nicht geregelt; projektbezogen ETS GmbH (Unterhaltungskonzept)	Kommunen und Leistungsträger (Provision und Mitgliedsbeiträge, projektbezogen Fördermittel TAG Eider-Treene-Sorge/ Grünes Binnenland ETS GmbH: Amtsverwaltungen, projektbezogen Fördermittel

Abbildung 29: Aktuelle Aufgabenbereiche und Zuständigkeiten für den Eider-Treene-Sorge-Radweg (LRZ)

* Der Erlass ist zwischenzeitlich ausgelaufen und soll auf Basis des bereits angekündigten neuen FGSV-Merkblatts zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr überarbeitet und anschließend neu erlassen werden.

Auf Ebene der LTO Eider-Treene-Sorge/Grünes Binnenland wurde die mangelhafte Situation hinsichtlich der Unterhaltungsstrukturen sowie der Qualität der Infrastrukturen festgestellt. Ohne eine zukünftige Regelung der Zuständigkeit(en) zur Optimierung und Unterhaltung der Wege und der begleitenden Infrastruktur stellt sich die Frage, ob der Weg weiterhin vermarktet werden soll bzw. kann.
Die vielfältigen Aufgaben zur Unterhaltung des ETS-Radwegs durch eine **zentrale Ansprechstelle** werden mit Aufwands- und Kostenschätzungen im folgenden Kapitel detailliert aufgeführt.

4.4.2 Definition von Aufgaben, Aufwand und Kosten für das ETS-Unterhaltungsmanagement

Wie bereits an anderen Stellen erwähnt, ist die Existenz einer/eines zentralen Beauftragten für alle Themen rund um einen Radfernweg nicht nur eine wesentliche Forderung des ADFC und des Landes Schleswig-Holstein, sondern auch nach Aussage anderer erfahrener Akteure die Basis für das Gelingen einer erfolgreichen und zukunftsfähigen Unterhaltung und Vermarktung. Im Folgenden werden die Aufgaben und Tätigkeiten der zentralen Ansprechstelle für den Radfernweg ETS-Radweg aufgeführt. Die Aufgaben können grob in die nachstehenden Bereiche unterteilt werden (Abbildung 30)

Aufgabenbereich	Zuständigkeiten
(A) Interne Kommunikation (Innenmarketing)	Zentrale Ansprechperson zur Abstimmung und Koordination mit allen beteiligten Akteuren am ETS-Radweg (Kommunen, Landes- und Kreisbehörden, Vereine, Verbände, Touristik, Verleiher u. a. Leistungsanbieter usw.)
(B) Infrastrukturmanagement zur Pflege u. Instand-haltung der Infrastruktur am Weg	„Kümmerin/Kümmerer“ für die regelmäßige Prüfung vorhandener Infrastruktur sowie Veranlassung von Wartungsarbeiten, Instandhaltung, Ersatzbeschaffungen usw. → Über Kommunen, Verbände oder andere Akteure (gemäß den bestehenden Pflichten und getroffenen Vereinbarungen) sowie ggf. selbst durch Prüfungsfahrten mit einfachen Wartungstätigkeiten
(C) Marketing und Vermarktung des ETS-Radwegs (Außenmarketing)	In Zusammenarbeit und Abstimmung mit touristischen Organisationen am Weg sowie der Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (TA.SH) ▪ Entwicklung von Angeboten ▪ Entwicklung u. Pflege von Print-Produkten, Website, Social Media etc. → Die Aufgaben können ggf. durch eine Tourist-Information am Weg ausgeführt werden (wie derzeit für den ETS-Radweg durch die Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V. in Tarp). Enge Abstimmung und Kooperation mit zentraler Stelle sind erforderlich.

Abbildung 30: Aufgabenbereiche der zentralen Ansprechstelle für den ETS-Radweg (LRZ)

Die Darstellung macht die Vielzahl der Verwaltungs- und Organisationsebenen sowie deren Ansprechpersonen und Akteure deutlich, mit denen eine kooperative Zusammenarbeit aufgebaut werden muss. Als besonders wichtig wird deshalb die **Netzwerkarbeit** bewertet, durch die auf Landes-, Kreis und Gemeindeebene das gemeinsame Handeln aufgebaut und gesteuert werden muss. Im Falle der Einrichtung einer zentralen Geschäftsstelle für den ETS-Radweg bedeutet dies insbesondere in der „Aufbauphase“ von bis zu drei Jahren eine aktive Ansprache und intensive Kontaktaufnahme mit allen zuständigen AnsprechpartnerInnen in den Verwaltungseinrichtungen auf Landes-, Kreis, Amts- und Gemeindeebene sowie deren beauftragten Dritten (z. B. Unterhaltungsverbände) sowie der touristischen und weiteren Akteure (Leistungsträger, Naturschutz, Bildung etc.). Die Einrichtung und regelmäßige Durchführung eines Runden Tisches kann dabei eine unterstützende Maßnahme sein, vorausgesetzt die eingeladenen Personen nehmen regelmäßig teil. Ansonsten muss die zentrale Ansprechperson den aufwendigen Weg gehen und die jeweils zuständigen Ansprechpersonen selbst aufsuchen.

Auch das Land Schleswig-Holstein stellt in seinen „Qualitätsstandards für den Radtourismus“ fest (MWVATT, 2021): „Angesichts der Vielzahl und Diversität, der bei touristischen Radrouten zu beteiligenden Akteure und den hierfür benötigten Ressourcen stellt die systematische Wartung und Pflege der gesamten Infrastruktur (Wegweisung, Radwege, Begleitinfrastruktur) eine der größten Herausforderungen für die nachhaltige Qualitätsentwicklung dar. Aus Sicht des Landes ist die Entwicklung von Wegemanagements oder baulastträgerübergreifenden Unterhaltungs-konzepten mit Vereinbarungen zur Aufgabenteilung und Bündelung von Ressourcen eine Möglichkeit, um diese Herausforderung zu bewältigen.

Aufwand und Kosten einer zentralen Ansprechstelle für den ETS-Radweg

Abbildung 31 stellt die Aufgaben inklusive des voraussichtlichen Aufwands und geschätzter Kosten einer zentralen ETS-Ansprechstelle dar. Ist die zentrale Bearbeitung der unter 1. Infrastrukturmanagement und 2. Innenmarketing genannten Aufgaben unabdingbar, so können die diversen Aufgaben des Außenmarketings entweder selbst wahrgenommen oder in kooperativer Zusammenarbeit durch die bestehenden touristischen Organisationen ausgeführt werden. Letzteres erscheint für den ETS-Radweg als sinnvoll, weil bereits eine gute Marketingarbeit geleistet wird. Die Übersicht der Aufgaben und Leistungen inkl. Kostenschätzung für ein zentrales Management für den Eider-Treene-Sorge-Radweg befindet sich ebenfalls in der Anlage (Anlage 1).

Die Leistungen und Kostenangaben beruhen auf Erfahrungswerten aus anderen Projekten und Schätzungen bzgl. des Aufwands. Abhängig davon, wo die Stelle angesiedelt ist, würden sich Synergieeffekte ergeben, die Aufwand und Kosten reduzieren. Ebenso wird aufgrund von vorhandenen Überschneidungen eine Ausweitung der Aufgaben auf andere Bereiche vorgeschlagen: So könnte die zentrale Ansprechperson für den Eider-Treene-Sorge-Radweg zum Beispiel auch das Infrastrukturmanagement für Kanutouristische Infrastruktur übernehmen, da hier die gleichen Rastplätze genutzt werden. Durch die Zentralisierung der Aufgaben zur

Unterhaltung (und ggf. Optimierung) touristischer Infrastruktur ist mit Synergieeffekten zu rechnen, worauf an dieser Stelle deutlich hingewiesen wird. Die Angaben in der nachstehenden Tabelle beziehen sich vorerst jedoch nur auf den ETS-Radweg.

Als Ansprechpartner hinsichtlich der Finanzierung der personellen und Sachkosten der Leistungspositionen 1. und 2. kommen als zentrale Akteure u. a. die vier Kreise in Betracht. Um eine ganzheitliche Qualitätssicherung, Entwicklung und Vermarktung des Produktes zu erreichen, sind die Aufgaben des Marketings und der Öffentlichkeitsarbeit für den Eider-Treene-Sorge-Radweg von einer Tourismusorganisationen in der Region zu ergänzen. Eine enge kooperative Zusammenarbeit der beiden Stellen ist unverzichtbar.

Grundsätzlich wird angeregt, dass auch das Land einen Teil der Verantwortung für die durch die Landesmarketingorganisation beworbenen Radfernwege übernimmt. Gemeint ist beispielsweise eine anteilige Kostenübernahme für die zentralen Ansprechstellen der einzelnen Radfernwege, zumindest in den ersten Jahren des Aufbaus. Sinnvoll erscheint weiterhin eine Zusammenlegung der Zuständigkeiten für mehrerer Radfernwege in einer Ansprechstelle, sofern es Überschneidungen der Streckenverläufe gibt und diese zumindest teilweise innerhalb der gleichen Regionen verlaufen. Um neue, erfolgreiche Strukturen aufzubauen, bedarf es auf allen Ebenen der Unterstützung durch das Land.

Weitere Szenarien zur Deckung der finanziellen Aufwendungen siehe Kapitel 4.4.3.

In der nachstehenden Abbildung 31 (S. 83-85) sind die Leistungen und Kostenberechnungen für das Unterhaltungsmanagement für den Eider-Treene-Sorge-Radweg (165 km) in den "Aufbau-Jahren" 2023 – 2024 aufgeführt. Enthalten sind Aufgaben, Aufwand, Kosten für eine volle Personalstelle sowie Leistungen Dritter und Sachkosten. Dazu folgende Hinweise vorab:

- "Kommunen" steht für die am Weg liegenden Kreise, Städte, Ämter u. Gemeinden
- "Touristische Organisationen" steht für Lokale Tourismusorganisationen (LTO), Tourismusvereine u. -verbände u. weitere touristische Akteur*innen in der Region sowie AktivRegionen
- "Aktive Information u. Abstimmung": Persönliche Gespräche, laufender Kontakt, Informationsaustausch

Leistungen und Kostenberechnungen für das Unterhaltungsmanagement für den Eider-Treene-Sorge-Radweg (165 km) in den "Aufbau-Jahren" 2023 – 2024

Pos.	Leistungen Unterhaltungsmanagement	Std. / Monat	Kosten/ Monat	Kosten/ Jahr
1.	**Infrastrukturmanagement: Sicherstellung der Qualität von Wegen, Radwegweisung und weiterer Infrastruktur**			
1.1	**Aktive Information und Abstimmung mit den AnsprechpartnerInnen für die Instandhaltung der Straßen und Wege:** - Vier Kreise NF, SL-FL, RD-ECK, HEI - dazugehörige Ämter am Weg - Wegeunterhaltungsverbände: Schwarzdeckenunterhaltungsverband Süd (SL-FL) u. Wegeunterhaltungsverband Dithmarschen - LBV.SH (Radwege an Bundes-, Landes- u. Kreisstraßen)	12	264 €	3.168 €
1.2	**Aktive Information und Abstimmung mit den AnsprechpartnerInnen für die Instandhaltung der Radwegweisung:** - mindestens jährliche, besser zweimal jährliche Wartung der Radwegweisung (derzeit jährliche Wartung in den Kreisen SL-FL, RD-ECK, HEI u. Amt Nordsee-Treene)	12	264 €	3.168 €
1.3	**Aktive Information und Abstimmung mit den AnsprechpartnerInnen für die Instandhaltung weiterer Infrastruktur, wie z. B. Rastplätze, Infotafeln, Abstellanlagen:** Mind. jährlich durchzuführende Wartung	4	88 €	1.056 €
1.4	**Sichtungsfahrt zur Überprüfung** der Wege (Pos. 1.1), Wegweisung (Pos. 1.2) u. begleitenden Infrastruktur (Pos. 1.3) inkl. Beseitigung kleiner Mängel. Anschl. Mängel-Dokumentation u. Weiterleitung an zuständige AnsprechpartnerInnen (mind. 1x jährlich)	3	66 €	792 €
1.5	**Vorbereitung u. Abschluss von "vertraglichen Vereinbarungen"** mit den o. g. Akteuren bzw. AnsprechpartnerInnen	8	176 €	2.112 €
1.6	**Einrichtung Mängelmeldesystem** u. Management für die Behebung: Annahme, Dokumentation u. Weiterleiten von Mängelmeldungen	2	44 €	528 €
1.7	**Verwalten der Daten** in GIS-Projekten und bereits vorhandenen Katastern (Routen, Standorte Wegweisung, Infrastruktur)	2	44 €	528 €
	Zwischensumme zu 1.	**43**	**946 €**	**11.352 €**

Pos.	Leistungen Unterhaltungsmanagement	Std. / Monat	Kosten/ Monat	Kosten/ Jahr
2.	**Innenmarketing - Trägergemeinschaft u. a. Akteure am Weg**			
2.1	**Aktive Kontaktaufnahme und -pflege** („Wir-Gefühl“ aufbauen): - Anlieger-Kommunen - weitere ETS-Akteure, z. B. touristische Vereine, Gastgeber (Übernachtung, Gastronomie), AnsprechpartnerInnen Naturschutz etc. - Aufbau u. Pflege von Kontakt- u. Verteilerlisten (Kommunen, touristische Akteure, Leistungsanbieter etc.)	6	132 €	1.584 €
2.2	**Austausch mit den Akteuren:** - Vor- u. Nachbereitung sowie Durchführung von Versammlungen (mind. 1x jährlich) für Anlieger-Kommunen, touristische Regionen/ Akteure, Leistungsträger etc. - Regelmäßiger Informationsaustausch (per E-Mail, Anschreiben)	16	352 €	4.224 €
2.3	**Regelmäßige Sitzungen:** Kreativer Austausch, Entwicklung Lösungs-ansätze, Projekte, Jahresbericht/Rechenschaftsbericht (3-4 x jährlich)	2	44 €	528 €
2.4	**Kooperation** bei der Entwicklung, Vorbereitung u. Umsetzung von Förderprojekten u. anderen Projekten in der Region	2	44 €	528 €
2.5	Zentrale Ansprechstelle für alle Ansprechpersonen auf Landes-, Kreis-, Gemeindeebene, alle AkteurInnen am Radfernweg, u.a. Kommunen, touristische Organisationen, Leistungsanbieter, Einrichtungen usw. mit regelmäßiger Erreichbarkeit -> Durchführung eines Runden Tisches (1–2-mal pro Jahr)	8	176 €	2.112 €
2.6	Marketing/Öffentlichkeitsarbeit: Zusammenarbeit mit übergeordneten touristischen Organisationen wie TA.SH, TMOs, angrenzenden LTOs und regionalen Touristischen Akteuren; AnsprechpartnerIn für Gäste	6	132 €	1.584 €
2.7	Haushaltsplanung, Budget- u. Kontoführung, Jahresabschluss etc.	2	44 €	528 €
	Zwischensumme zu 2.	**42**	**924 €**	**11.088 €**
	Zwischensumme 1 u. 2.	**85**	**1.870 €**	**22.440 €**
	gerundet			22.500 €
	entspricht ca. Arbeitgeber-Brutto			27.500 €

Pos.	Leistungen Unterhaltungsmanagement	Std. / Monat	Kosten/ Monat	Kosten/ Jahr
3.	**Sachkosten pro Jahr**			
3.1	Miete (anteilig), Fahrtkosten, Telekommunikation, Büro-ausstattung u. -bedarf etc. (Erstausstattung ggf. höher)	---	---	5.000 €
3.2	Einrichtung Mängelmeldesystem (einfach, z. B. Entwurf Meldebogen u. Einstellung auf Website)	---	---	500 €
3.3	Sachmittel f. kl. Wartungsarbeiten (Einschubschilder, Zwischenwegweiser)	---	---	500 €
3.4	Buchhaltung, Steuerberater*	---	---	500 €
	Zwischensumme zu 3.	---	---	**6.500 €**
	Summe gesamt (Pos. 1. - 3.) pro Jahr, gerundet			33.725 €
	Summe gesamt pro Jahr, gerundet			**34.000 €**

* Bei Angliederung an bestehende Struktur

Abbildung 31: Übersicht der Aufgaben und Kosten einer zentralen Geschäftsstelle für das Unterhaltungsmanagement am Eider-Treene-Sorge-Radweg (LRZ)

Anmerkungen zu Abbildung 31:

- Die geschätzten Personalkosten (Pos. 1.-2.) entsprechen einer Beschäftigung mit ca. 20 Std./Wo. und einem Arbeitnehmerbrutto von rd. 2.300 € / Monat (Jahres-einkommen 22.500 €) sowie dem Arbeitgeberbrutto von rund 27.500 €.
- Der Aufwand für Pos. 1. u. 2. verringert sich voraussichtlich in den Folgejahren auf ein niedrigeres Grundmaß.
- Es handelt sich um eine grobe Kostenschätzung aufgrund von Erfahrungswerten. Schwankungen der Positionen untereinander sowie durch individuelle Lösungen mit Einfluss auf die Kostenschätzung sind möglich.

4.4.3 Optionale Szenarien für eine zukünftige Trägerschaft

Wesentliches Ziel des vorliegenden Unterhaltungskonzeptes ist die langfristige Qualitätssicherung der Infrastruktur, also der (Rad-)Wege, Wegweisung und begleitenden Infrastruktur am ETS-Radweg. In Kapitel 3.3 wurden die Zuständigkeiten für Wege und Wegweisung ausführlich benannt. An dieser Stelle geht es um den Aufbau einer Struktur, mit der die Unterhaltung der Wege und begleitenden Infrastruktur langfristig gesichert werden kann. Dazu zählt vorrangig die Bewusstseinsschaffung durch Kommunikation mit den zuständigen Stellen. Diese Aufgabe kann zeitlich begrenzt gesehen werden. Für die Finanzierung der in Kapitel 4.4.2 in Abbildung 31 dargestellten Personal- und Sachkosten der Leistungspositionen 1. und 2. kommen die Kreise und Ämter in Betracht.

Als „Trägermodell“ für einen Radfernweg sind grundsätzlich viele verschiedene Strukturen denkbar. Im Folgenden werden Optionen und Lösungsmöglichkeiten geeigneter Organisations- und Finanzierungsstrukturen im Sinne einer nachhaltigen Trägerschaft im Allgemeinen sowie spezifisch für den ETS-Radweg aufgezeigt. Bei dieser Betrachtung geht es nicht nur um die Unterhaltung der Infrastruktur. Der Aufgabenbereich Marketing und Public Relations wird ebenfalls berücksichtigt, da diese in enger Zusammenarbeit agieren sollten. Drei **typische Organisationsformen** für die Zusammenarbeit kommunaler und touristischer Akteure sind der Zweckverband, der Verein, und die Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH). Nachstehend werden diese kurz mit je einem Beispiel vorgestellt.

4.4.3.1 Optionen zur Organisation des Unterhaltungsmanagements

Es bestehen vielzählige, meist individuelle Lösungen dafür, wer die Verantwortung und Aufgaben zur Unterhaltung eines Radfernweges wahrnimmt. Aus den in Kapitel 4.1 genannten Rechercheergebnissen werden gängige Lösungsmöglichkeiten abgeleitet und in einem Fazit zusammengefasst. Für den Eider-Treene-Sorge-Radweg wird eine nachhaltige Lösungsoption aufgezeigt.

(A) Gründung eines Zweckverbands, eines Vereins oder einer GmbH als Trägerstruktur

Zweckverband

Der Zweckverband stellt eine sehr verbindliche Trägerform für die interkommunale Kooperation dar. Es handelt sich um einen öffentlich-rechtlichen Vertrag, definiert im Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GKZ). Im Gegensatz zu beispielsweise einem Verein ist der Prozess des Austritts eines Mitglieds mit hohen Hürden bzw. bedeutenden Begründungen (z. B. unzumutbare Umstände, Wegfall der Aufgabe) verbunden und muss mit Zweidrittel der Mitglieder beschlossen werden.

Als Beispiel sei hier der Zweckverband Holsteinische Schweiz aufgeführt, dessen Aufgabe gemäß Verbandssatzung die Förderung der touristischen Entwicklung der Verbandsmitglieder (Kommunen) und deren Einwohnerinnen und Einwohner innerhalb des Verbandsgebietes ist. Zur Deckung seines Finanzbedarfes erhebt der Verband von seinen Mitgliedern eine Umlage anhand eines Verteilungsschlüssels nach EinwohnerInnen (40 %), Übernachtungen lt. Statistischem Landesamt (30 %) und Bettenkapazitäten inkl. privater Betten (30 %). Der Verband verfügt über ein Stammkapital von 5.000 Euro (Quelle: C. Backmann, 28.06.202).

- ➔ Sehr verbindliche Form der interkommunalen Zusammenarbeit
- ➔ Mitglieder: Kommunale Körperschaften oder andere Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts

Verein

Zur Gründung eines eingetragenen Vereins werden mindestens sieben Mitglieder benötigt. Es handelt sich um die Vereinigung von natürlichen und/oder juristischen Personen, die gemeinsam einen bestimmten Zweck verfolgen. Der Ein- und Ausstritt von Mitgliedern ist einfach gemäß den Regelungen in der Satzung möglich. Die Beitragsordnung regelt die Höhe der Mitgliedsbeiträge. Eine Anerkennung der Gemeinnützigkeit ist nur dann möglich, sofern keine wirtschaftlichen Ziele, wie Marketing und Wertschöpfung verfolgt werden. Ein Austritt ist einfach durch schriftliche Kündigung mit Einhaltung der in der Satzung benannten Kündigungsfrist möglich.

Als Beispiel wird hier der Trägerverein des Radfernwegs Mönchsweg e. V. in Schleswig-Holstein genannt. Dem Verein gehören als feste Mitglieder an: Landeskirchen, Kreise und Städte bzw. deren touristische Einrichtungen, AktivRegionen, eine LTO, Kommunen und Kirchengemeinden, Privatpersonen, Gastbetriebe u. a. Leistungsanbieter am Weg. Vereinszwecke sind laut Satzung die „die Förderung der touristischen Entwicklung und Vermarktung des Radfernweges Mönchsweg sowie der Regionen und Orte in Zusammenarbeit mit ihren Kirchengemeinden, durch die der Weg verläuft.“ Der Verein beauftragt ein Planungsbüro mit der Wahrnehmung der Aufgaben der zentralen Geschäftsstelle (Außen- und Innenmarketing). Die Annahme und Organisation von Unterhaltungsmaßnahmen zählen nicht zu den Aufgaben der Geschäftsstelle.

- ➔ Flexible und dennoch verbindliche Trägerform
- ➔ Mitglieder: Unterschiedlichste juristische und natürliche Personen

Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH)

Die GmbH ist eine Organisationsform speziell für Wirtschaftsbetriebe. Sie kann von einer einzelnen Person und zu unterschiedlichsten Zwecken (Einmann-GmbH) gegründet werden. Als Gesellschafter kommen natürliche und/oder juristische Personen, also Vereine, Stiftungen, Körperschaften des öffentlichen Rechts oder weitere GmbHs in Frage. Das Stammkapital einer GmbH beträgt mindestens 25.000 Euro.

Die Glückstadt Destination Management GmbH (GDM) ist ein Beispiel. Sie wurde im Jahr 2002 als Tochtergesellschaft des Verkehrs- und Gewerbeverein e.V. (VGV) gegründet. Im VGV haben sich über hundert Mitglieder aus Handel, Gewerbe und Dienstleistung zusammengeschlossen, um schwerpunktmäßig den Tourismus zu fördern. Die GDM GmbH betreibt im Auftrag des VGV das Destinationsmanagement für die Stadt Glückstadt und die Region. Sie ist nicht wirtschaftlich tätig. Zu ihren Aufgaben zählen neben dem Betrieb der Tourist-Information vielfältige Aufgaben im Stadt- und Tourismusmarketing, wie beispielsweise das touristische Marketing, die Vermittlung von Pauschalangeboten oder Stadtführungen und die Durchführung einzelner Veranstaltungen. Zusätzlich ist die Geschäftsstelle des Holstein Tourismus e.V. bei der GDM GmbH angesiedelt. Die Gesellschaftsform ermöglicht den Akteurinnen der GDM GmbH ein flexibles Arbeiten sowie freie Entscheidungsmöglichkeiten, da nicht alle Entscheidungen – wie bspw. beim Verein, in den Gremien (Mitgliederversammlung, Vorstandssitzung abgestimmt werden müssen.

Die Annahme und Organisation von Unterhaltungsmaßnahmen zählen nicht zu den Aufgaben der GDM GmbH. Eine Ausnahme ist die Beauftragung der regelmäßigen Reinigung der Deichwege, da der Schafskot zu Beschwerden der Radfahrenden Gäste geführt hat. Die Kosten dafür trägt die Stadt.

- ➔ Verbindliche Trägerform mit unterschiedlichen Gesellschaftern
- ➔ Gründungskapital: 25.000 €

(B) Vorhandene touristische Organisation als Trägerstruktur

Vielerorts übernehmen bereits vorhandene touristische Einrichtungen und Organisationen die Verantwortung für einen oder mehrere Radfernwege in der entsprechenden Region (Kreis oder Destination). So z. B. der Zweckverband Holsteinische Schweiz (TZHS) für die Holsteinische-Schweiz-Radtour, der Weserbergland Tourismus e.V. für den Weser-Radweg oder die Ruhr Tourismus GmbH für den RuhrtalRadweg (letztere stellvertretend für eine Kooperationsgemeinschaft). Nicht immer ist dies gleichbedeutend mit der Übernahme des kompletten Verantwortungsbereichs, inklusive der Wegeunterhaltung. So betreibt die TZHS das Marketing für die Holsteinische-Schweiz-Radtour, ist aber für die Aufgaben der Wegeunterhaltung nicht zuständig (siehe auch Kapitel 4.1.1).

Anders ist dies beispielsweise beim RuhrtalRadweg. Hier nimmt der Regionalverband Ruhr als Körperschaft des Öffentlichen Rechts die Aufgaben des Qualitätsmanagements und der Unterhaltung der Infrastruktur (Wege, begleitende Infrastruktur) wahr. Darüber hinaus besteht eine enge kooperative Zusammenarbeit mit der Ruhr Tourismus GmbH, einer Tochter des Regionalverbands Ruhr. Diese betreibt die Öffentlichkeitsarbeit und das Marketing für die Radfernwege der Region (siehe auch Kapitel 4.1.2).
Ein positives Beispiel für die Wahrnehmung der Aufgaben des Qualitätsmanagements durch die zentrale Marketingorganisation ist die zentrale Touristikgemeinschaft Wesermarsch, angesiedelt bei der Wirtschaftsförderung Wesermarsch GmbH. Hier ist ein Mitarbeiter beschäftigt, der sich ausschließlich um die Optimierung der Radwegweisung kümmert.

- ➔ Kann eine geeignete Lösung darstellen. Voraussetzung ist, dass die zuständigen Aufgaben für eine klare Profilierung der Stelle inhaltlich gut abgegrenzt werden.

(C) Vorhandene Einrichtung/Organisation der Wirtschaftsförderung oder Regionalentwicklung als Trägerstruktur

Sofern eine bestehende Einrichtung der Wirtschaftsförderung den Aufgabenbereich des Tourismus mit abdeckt bzw. abdecken möchte, kommt diese ebenfalls als Trägerstruktur für das Unterhaltungsmanagement infrage. Ein Beispiel ist der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte, in dem die Wirtschaftsförderung Mecklenburgische Seenplatte GmbH zuständiger Ansprechpartner für die touristischen Wege im Landkreis ist. Hier liegen die Aufgaben für Konzeption, Planung, Bau und Unterhaltung von Rad-, Wander-, Reit- und Wasserwanderwegen in zentraler Verantwortung. Für das Marketing der Radfernwege in der Region ist der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. zuständig.

➔ Geeignete Lösung, da Infrastrukturförderung auch Wirtschaftsförderung bedeutet. Wichtig ist eine enge Kooperation der zuständigen Ansprechperson mit den AkteurInnen für das ETS-Marketing.

(D) Vergabe des Unterhaltungsmanagements an einen Dritten

Die Durchführung des Unterhaltungsmanagements an einen dritten Beauftragten ist grundsätzlich ebenfalls möglich. Hier kommen Fach-Unternehmen infrage, die sich schwerpunktmäßig mit radtouristischen Themen beschäftigen. Dies kann besonders in der Startphase für den Aufbau eines Unterhaltungsmanagements zweckmäßig sein. Langfristig ist es voraussichtlich kostenintensiver als andere Lösungen, da hier keine Synergieeffekte für Basisleistungen wie z. B. Datenpflege, Raummieten und administratives genutzt werden können.

Fazit Trägerstruktur - allgemein

Grundvoraussetzung für die effektive Unterhaltung eines Radfernweges ist eine Trägergemeinschaft. In der Theorie bestehen dafür verschiedene geeignete Strukturen. Da das Gesetz über kommunale Zusammenarbeit in einem Zweckverband nur kommunale Mitglieder zulässt, ist diese Organisationsform für einen einzelnen Radfernweg nicht geeignet. Denn hier sollte für möglichst viele verschiedene Akteurinnen und Akteure die Möglichkeit einer Mitgliedschaft bestehen. Dies ist mit Gründung eines Vereins möglich. Dort von Vorteil ist außerdem, dass kein Gründungskapital vorhanden sein muss. Eine GmbH stellt eine komplexe und arbeitsintensive Organisationsform dar, die primär auf wirtschaftliche Tätigkeiten und Gewinne ausgerichtet ist. Für die Gründung braucht es finanzielle Ressourcen.

In der Regel sind die touristischen Organisationen für das Marketing einer Stadt, eines Kreises oder einer Region zuständig, die dann auch die radtouristischen Produkte (Radfernwege u. a.) vermarkten bzw. betreuen. So sind Radfernwege bzw. deren zentrale Ansprechstellen üblicherweise an eine touristische Organisation „angedockt“. Ausnahmen bilden in Schleswig-Holstein zum Beispiel die 2006 eröffnete NOK-Route mit der Trägerorganisation Touristische Arbeitsgemeinschaft Nord-Ostsee-Kanal e.V., c/o Mittelholstein Tourismus e. V. und der 2007 eröffnete Radfernweg Mönchsweg, für den 2011 ein eigener Trägerverein, der Mönchsweg e.V., gegründet wurde.

Ob es einer eigenen Trägerorganisation für einen Radfernweg bedarf, muss vor allem mit Blick auf die vorhandenen Gegebenheiten und Akteure entschieden werden. So erschien den Entwicklern des Mönchswegs die Vereinsgründung beispielsweise deshalb sinnvoll, da der Weg quer durch Schleswig-Holstein und damit durch sehr unterschiedliche touristische Regionen mehrerer Lokaler Tourismusorganisationen führt, die um Gäste konkurrieren. Grundsätzlich ist für Länder- bzw. kreisübergreifende Radfernwege eine Lösung wie bspw. für den Weser-Radweg denkbar: Eine der touristischen Organisationen am Weg übernimmt die zentrale Verantwortung und agiert mit finanzieller und kooperativer Unterstützung der anderen Regionen als zentrale Ansprechstelle und übernimmt das zentrale Marketing für den Radfernweg.

Je nach den bestehenden Strukturen können die beiden Aufgabenbereiche **Qualitätsmanagement Infrastruktur** und **Marketing/ Öffentlichkeitsarbeit** in einer Hand bei einer (touristischen) Organisation liegen oder durch zwei Ansprechstellen in verschiedenen Einrichtungen abgedeckt sein. Letztere Option erscheint nach Auswertung der Rechenergebnisse in Kapitel 4.1 als die **sinnvollste**. So ist beispielsweise nach Aussage des Ansprechpartners der Ruhr Tourismus GmbH u. a. die klare Trennung zwischen Qualitätsmanagement/Unterhaltung und Marketing ein Erfolgskriterium für den RuhrtalRadweg.

Entsprechend kann das Marketing bspw. bei einer Lokalen Tourismusorganisation oder Tourist-Information angesiedelt werden, während die Ansprechstelle für das Qualitätsmanagement der Infrastruktur in einer Institution zur Wirtschaftsförderung und/oder Regionalentwicklung etabliert ist.

Bei Bedarf kann eine unterstützende Zuarbeit durch einen beauftragten Dritten erfolgen. Als Einzellösung erscheint dies langfristig wenig sinnvoll, da die Leistungen vermutlich höhere Kosten verursachen und darüber hinaus regelmäßig neu ausgeschrieben werden müssen.

Von entscheidender Bedeutung ist, dass die Wahrnehmung der Aufgaben *beider* Bereiche gesichert und dabei eine enge Zusammenarbeit mit regelmäßigem Austausch gegeben sind. Denn allzu oft steht das Marketing für radtouristische Produkte im Fokus aller Akteure. Das Bewusstsein für die notwendige laufende Unterhaltung und Optimierung der Infrastruktur fehlt allzu häufig. Dennoch stellt letzteres einen entscheidenden Faktor hinsichtlich eines erfolgreichen und nachhaltigen Marketings und der damit verbundenen Wertschöpfung dar.

Fazit Trägerschaft – für den ETS-Radweg

Mit der Touristischen Arbeitsgemeinschaft Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge – Grünes Binnenland besteht eine gute gemeinschaftliche Kooperation der Akteure am ETS-Radweg. Das zentrale Marketing übernimmt seit Jahren die Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland. Sie pflegt die Website www.ets-radweg.de, und bewirbt den Weg über Printprodukte bundesweit, auch auf Messen. Der Dithmarschen Tourismus e. V., die Stadt Friedrichstadt und andere Tourist-Informationen in der Region halten ebenfalls auf ihren Websites Informationen zum ETS-Radweg bereit. Die touristischen Akteurinnen und Akteure sind dabei gut vernetzt und arbeiten in Abstimmung miteinander. Nach Aussage der ETS GmbH wird der ETS-Radweg im Rahmen der Kooperation eher sporadisch und anlass- bzw. projektbezogen bearbeitet. Die Verstetigung einer laufenden, strukturierten Bearbeitung aller Themen mit Bezug zum ETS-Radweg wäre wünschenswert (ETS GmbH).

Die aufwendige Einrichtung einer weiteren Organisation, beispielsweise eines Vereins, erscheint unter den gegebenen Bedingungen wenig sinnvoll. Entsprechende Vorteile sind nicht erkennbar. Die Nachteile würden im zusätzlichen zeitlichen und finanziellen Aufwand liegen. Mit den unter Kapitel 4.4.1 aufgeführten Akteuren, Organisationen und Institutionen in der Eider-Treene-Sorge-Region bestehen verschiedene Optionen, um die halbe Personalstelle mit den Aufgaben des Qualitäts- und Unterhaltungsmanagements (Kapitel 4.4.2) anzusiedeln. Hierzu fand bereits ein erster Austausch mit der Geschäftsführung der ETS GmbH statt.

Als Ergebnis wird vorgeschlagen, die Stelle einer Kümmerin / eines Kümmerers für das zentrale Unterhaltungsmanagement der Infrastruktur in einer vorhandenen Institution einzurichten. Dies wird unter den gegebenen Umständen und Voraussetzungen sowie aus Erfahrungswerten anderer Regionen als sinnvollste und effektivste Lösung erachtet. Denkbare Optionen für die Einrichtung der halben Personalstelle sind aus Sicht der Autoren sowie des Auftraggebers folgende:

- Eider-Treene-Sorge GmbH, Erfde
- Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland, Tarp

Der Verein Gebietsgemeinschaft Grünes Binnenland e.V. befindet sich mit Sitz in Tarp relativ weit entfernt vom Streckenverlauf und viele Mitglieder liegen nicht am Weg. Im Laufe der Gespräche zur Konzepterstellung zeichnete sich deshalb die Eider-Treene-Sorge GmbH mit Sitz in Erfde als geeignete Institution für die Einrichtung des Qualitäts- und Infrastrukturmanagements ab. Von besonderem Vorteil wären u. a. die zentrale Lage in Erfde sowie das weitreichende Netzwerk der Regionalentwicklung in der ETS-Region und darüber hinaus. Die Finanzierung der Personalstelle sollte sinnvollerweise durch eine regionale Kooperation und ggf. die Kreise getragen werden. Eine Unterstützung durch das Land im Rahmen einer „ersten Erprobungsphase“ wäre konsequent. Zusammen mit der geplanten Radkoordinierungsstelle des Landes und weiteren zentralen Ansprechpersonen für die Radfernwege würde ein breit aufgestelltes neues Netzwerk mit entsprechender Effizienz entstehen.

Die Abbildung 32 stellt dar, wie die zukünftige Struktur der zentralen Geschäftsstelle für den ETS-Radweg mit den Aufgabenbereichen **Qualitätsmanagement Infrastruktur** und **Marketing/ Öffentlichkeitsarbeit** aussehen könnte.

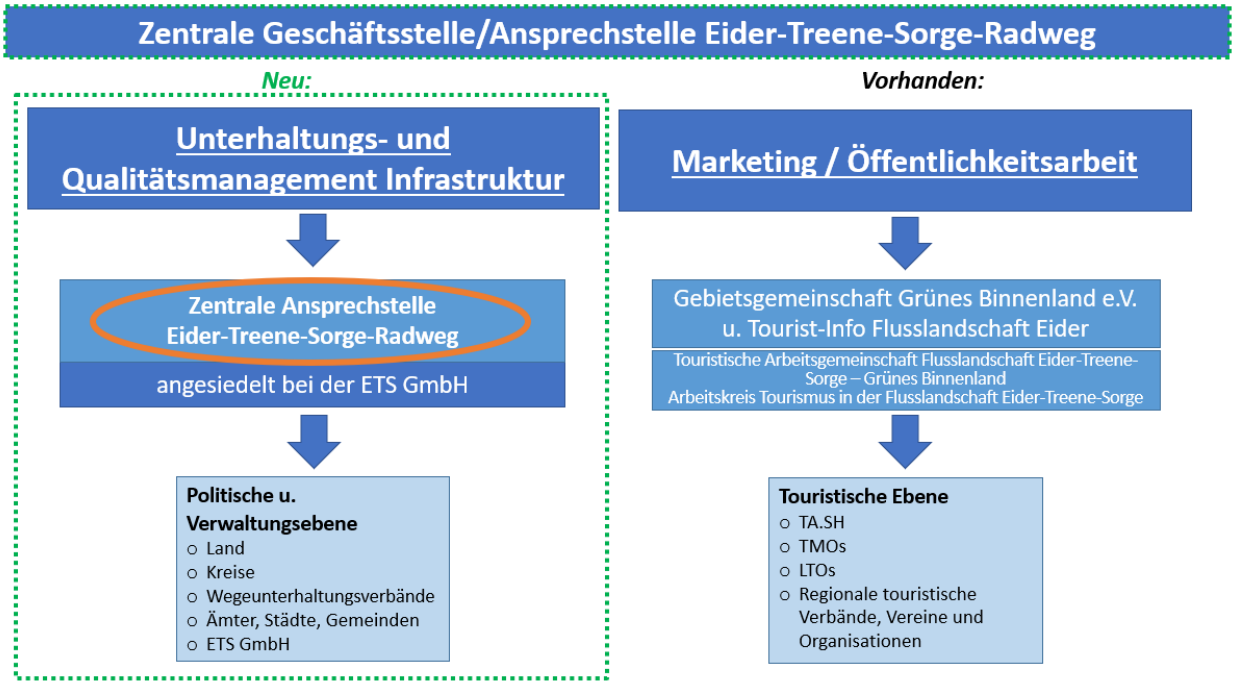

Abbildung 32: Entwurf einer Organisationsstruktur für den Eider-Treene-Sorge-Radweg 2023 – 2025 (LRZ)

4.4.3.2 Kosten- und Finanzierungskonzept

Im Folgenden wird eine mögliche zukünftige Finanzierungsstruktur für den Eider-Treene-Radweg aufgezeigt, um die Qualität des Radfernweges dauerhaft zu optimieren und dadurch schrittweise den Bekanntheitsgrad und Erfolg am hart konkurrierenden Markt der mehr als 265 Radfernwege in Deutschland zu steigern. Der Eider-Treene-Sorge-Radweg als zentrales Aushängeschild der

Region mit seinem verbindenden Charakter kann der gesamten ETS-Region Mehrwerte verschaffen. Denn (Rad-)Tourismus generiert erhebliche Umsätze und sichert damit nachhaltig Gewinne, Einkommen und Arbeitsplätze. (BMDV, 2022)

Auf dem Weg zum Erfolg spielt die Infrastruktur eine erhebliche Rolle. Die Studie des Bundeswirtschaftsministeriums „Tourismusperspektiven in ländlichen Räumen“ (2014) macht deutlich: „Die zentrale Herausforderung für öffentliche und privat-wirtschaftliche Betreiber von Freizeit- und Tourismusinfrastruktur in ländlichen Räumen besteht darin, eine für Gäste und Einheimische attraktive Infrastruktur aufrechtzuerhalten. Dabei gilt: Öffentliche Investitionen sollten private ergänzende Folgeinvestitionen ermöglichen und damit die Grundlage für Kristallisationspunkte bilden. Investiert wird dort, wo sich auch weitere private Investitionen ansiedeln sollen und können, z. B. an bestimmten Orten und/ oder zu bestimmten Themen wie Gesundheit oder Radfahren. Weitere öffentliche Investitionen sind auf dieses Thema abzustimmen.“ (BMWi 2014)

Die eruierten Kostenschätzungen für das **Unterhaltungsmanagement durch eine zentrale Ansprechperson** (1.) sowie zur **Unterhaltung der Wege** (2.) betragen in den ersten drei Jahren (2023 – 2025) rund **289.000 Euro jährlich (Bruttoausgaben)**. Dabei ist davon auszugehen, dass bei regelmäßiger Durchführung von Maßnahmen zur Wegeunterhaltung der Betrag Jahr für Jahr geringer ausfallen wird. Nicht eingerechnet bzw. aufgeführt sind darin die Budgets zur Wartung der Radwegweisung, da diese bereits durch die zuständigen Kreise bzw. Ämter bereitgestellt werden.

1. **Unterhaltungsmanagement durch zentrale Ansprechperson (20-Std.-Stelle): 34.000 €**
   → Kalkulation siehe Abbildung 33
   → exkl. Leistungen und Sachkosten für Marketing

2. **Maßnahmen Wegeunterhaltung: 255.000 €**
   → Kalkulation siehe

Kreis/ Amt / Gemeinde	**Streckenanteil** von 132,4 km Gemeindestr./-wege	**Kostenanteil exkl. Asphaltdecke** nach Strecken-km	**zzgl. Anteil f. Asphaltdecke** gesamt 45,2 km	**Gesamt**
Kreis Dithmarschen	**48,9**	**50.397 €**	---	**50.397 €**
Amt Eider	**48,9**	**50.397 €**	---	**50.397 €**
Bergewöhrden	1,9	1.958 €	---	1.958 €
Dellstedt	3	3.092 €	---	3.092 €
Delve	3,3	3.401 €	---	3.401 €
Dörpling	0	0 €	---	0 €
Hennstedt	3,45	3.556 €	---	3.556 €
Hollingstedt	1,96	2.020 €	---	2.020 €
Kleve	5,3	5.462 €	---	5.462 €
Lehe	2,7	2.783 €	---	2.783 €
Lunden	3,6	3.710 €	---	3.710 €
Pahlen	5,5	5.668 €	---	5.668 €
Sankt Annen	7,3	7.523 €	---	7.523 €

Tielenhemme	3,7	3.813 €	---	3.813 €
Wallen	1,2	1.237 €	---	1.237 €
Wrohm	5,79	5.967 €	---	5.967 €
Kreis Nordfriesland	**28,12**	**28.981 €**	**44.363 €**	**73.343 €**
Stadt Friedrichstadt	**2,49**	**2.566 €**	**3.928 €**	**6.494 €**
Friedrichstadt	2,49	2.566 €	3.928 €	6.494 €
Amt Nordsee-Treene	**25,63**	**26.415 €**	**40.434 €**	**66.849 €**
Drage	2,16	2.226 €	3.408 €	5.634 €
Fresendelf	1,65	1.701 €	2.603 €	4.304 €
Hude	0,94	969 €	1.483 €	2.452 €
Ostenfeld (Husum)	5,39	5.555 €	8.503 €	14.058 €
Schwabstedt	5,45	5.617 €	8.598 €	14.215 €
Seeth	7,76	7.998 €	12.242 €	20.240 €
Winnert	2,28	2.350 €	3.597 €	5.947 €
Kreis Rendsburg-Eckernförde	**33,78**	**34.814 €**	**74.288 €**	**109.102 €**
Amt Hohner Harde	**33,78**	**34.814 €**	**74.288 €**	**109.102 €**
Bargstall	2,52	2.597 €	5.542 €	8.139 €
Christiansholm	2,12	2.185 €	4.662 €	6.847 €
Elsdorf-Westermühlen	0,49	505 €	1.078 €	1.583 €
Friedrichsgraben	2,39	2.463 €	5.256 €	7.719 €
Friedrichsholm	4,23	4.359 €	9.302 €	13.662 €
Hamdorf	3,53	3.638 €	7.763 €	11.401 €
Hohn	8,92	9.193 €	19.616 €	28.810 €
Königshügel	5,07	5.225 €	11.150 €	16.375 €
Lohe-Föhrden	1,77	1.824 €	3.893 €	5.717 €
Prinzenmoor	0,75	773 €	1.649 €	2.422 €
Sophienhamm	1,99	2.051 €	4.376 €	6.427 €
Kreis Schleswig-Flensburg	**21,49**	**22.148 €**	**---**	**22.148 €**
Amt Arensharde	**0**	**0 €**	**---**	**0 €**
Hollingstedt	0	0 €	---	0 €
Amt Kropp-Stapelholm	**21,49**	**22.148 €**	**---**	**22.148 €**
Bergenhusen	3,85	3.968 €	---	3.968 €
Dörpstedt	0	0 €	---	0 €
Meggerdorf	8,13	8.379 €	---	8.379 €
Stapel	6,75	6.957 €	---	6.957 €
Wohlde	2,76	2.844 €	---	2.844 €
	132,3	**136.340 €**	**118.650 €**	**254.990 €**

3. Abbildung 34

Gesamt: 289.000 € pro Jahr

4.4.3.2.1 Darstellung der Finanzierungsanteile nach Streckenanteilen der Gemeinden

Die Ergebnisse der beiden Kostenschätzungen wurden nach Streckenanteilen am ETS-Radweg auf die Kreise, Ämter und Gemeinden aufgeteilt. In den nachstehenden Abbildungen (Abbildung 33 und Abbildung 34) sind die entsprechenden Finanzierungsanteile dargestellt.

Zu 1.) Unterhaltungsmanagement durch zentrale Ansprechperson

Die nachstehende Abbildung zeigt die Aufteilung der geschätzten Kosten des **Unterhaltungs- und Qualitätsmanagements** auf die am Weg liegenden Kommunen, nach Streckenanteil (Teilzeitstelle 20 Std./Wo., 34.000 € brutto/Jahr).

Kostenschätzung für das Unterhaltungs- und Qualitätsmanagement am ETS-Radweg, aufgeteilt nach Streckenanteilen auf die Kommunen am Weg (LRZ)

Kreis/ Amt / Gemeinde	Streckenanteil (km)	Kostenanteil (nach Strecken-km)		50% Kostenanteil
Kreis Dithmarschen	**65,54**	**13.489 €**		**6.744 €**
Amt Eider	**65,54**	**13.489 €**		**6.744 €**
Bergewöhrden	1,93		397 €	
Dellstedt	4,92		1.013 €	
Delve	5,28		1.087 €	
Dörpling	0,37		76 €	
Hennstedt	4,12		848 €	
Hollingstedt	1,98		408 €	
Kleve	5,32		1.095 €	
Lehe	3,75		772 €	
Lunden	3,92		807 €	
Pahlen	6,3		1.297 €	
Sankt Annen	10,15		2.089 €	
Tielenhemme	9,29		1.912 €	
Wallen	1,44		296 €	
Wrohm	6,77		1.393 €	
Kreis Nordfriesland	**31,07**	**6.395 €**		**3.197 €**
Stadt Friedrichstadt	**3,03**	**624 €**		**312 €**
Friedrichstadt	3,03		624 €	
Amt Nordsee-Treene	**28,04**	**5.771 €**		**2.885 €**
Drage	2,27		467 €	
Fresendelf	2,13		438 €	
Hude	0,94		193 €	
Ostenfeld (Husum)	6,21		1.278 €	
Schwabstedt	6,43		1.323 €	
Seeth	7,78		1.601 €	
Winnert	2,28		469 €	
Kreis Rendsburg-Eckernförde	**35,69**	**7.345 €**		**3.673 €**
Amt Hohner Harde	**35,69**	**7.345 €**		**3.673 €**
Bargstall	2,7		556 €	
Christiansholm	2,12		436 €	
Elsdorf-Westermühlen	0,49		101 €	
Friedrichsgraben	2,39		492 €	
Friedrichsholm	4,38		901 €	
Hamdorf	3,53		727 €	

Kreis/ Amt / Gemeinde	**Streckenanteil** (km)	**Kostenanteil** (nach Strecken-km)		**50% Kostenanteil**
Hohn	9,7		1.996 €	
Königshügel	5,07		1.043 €	
Lohe-Föhrden	1,77		364 €	
Prinzenmoor	1,55		319 €	
Sophienhamm	1,99		410 €	
Kreis Schleswig-Flensburg	**32,9**	**6.771 €**		**3.386 €**
Amt Arensharde	**2,34**	**482 €**		**241 €**
Hollingstedt	2,34		482 €	
Amt Kropp-Stapelholm	**30,56**	**6.290 €**		**3.145 €**
Bergenhusen	4,1		844 €	
Dörpstedt	3,18		654 €	
Meggerdorf	9,06		1.865 €	
Stapel	9,22		1.898 €	
Wohlde	5		1.029 €	
			34.000 €	**17.000 €**

Abbildung 33: Kostenschätzung für das Unterhaltungs- und Qualitätsmanagement am ETS-Radweg, aufgeteilt nach Streckenanteilen auf die Kommunen am Weg (LRZ)

Zu 2.) Maßnahmen Wegeunterhaltung

Die nachstehende Abbildung zeigt die Aufteilung der geschätzten Gesamtkosten für regelmäßige Unterhaltungsmaßnahmen der Wege auf die am Weg liegenden Kommunen, nach Streckenanteil. Die Streckenanteile der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind nicht enthalten, da diese sich in der Baulast der Kreise bzw. des LBV.SH befinden. Dadurch kommt es zu Abweichungen von den in Abbildung 33 genannten Streckenanteilen.

Ergänzend dazu findet sich im Anhang (Anlage 2) eine Übersicht zu den jeweiligen geschätzten Kostenanteilen der Kommunen unter Berücksichtigung der jeweiligen Wegedeckenart.

Hinweis zu den Kostenschätzungen: Alle Kostenangaben (brutto) sind unverbindlich geschätzte Kosten (ohne Gewähr) und beruhen auf einer Mischkalkulation unterschiedlicher Bedarfe und Maßnahmen (Annahmen). Siehe dazu auch Abbildung 24.

Kostenschätzung für die Wegeunterhaltung am ETS-Radweg, Kosten der Maßnahmen zur Wegeunterhaltung, aufgeteilt nach Streckenanteilen auf die Kommunen am Weg (LRZ)

Kreis/ Amt / Gemeinde	Streckenanteil von 132,4 km Gemeindestr./-wege	Kostenanteil exkl. Asphaltdecke nach Strecken-km	zzgl. Anteil f. Asphaltdecke gesamt 45,2 km	Gesamt
Kreis Dithmarschen	**48,9**	**50.397 €**	---	**50.397 €**
Amt Eider	**48,9**	**50.397 €**	---	**50.397 €**
Bergewöhrden	1,9	1.958 €	---	1.958 €
Dellstedt	3	3.092 €	---	3.092 €
Delve	3,3	3.401 €	---	3.401 €
Dörpling	0	0 €	---	0 €
Hennstedt	3,45	3.556 €	---	3.556 €
Hollingstedt	1,96	2.020 €	---	2.020 €
Kleve	5,3	5.462 €	---	5.462 €
Lehe	2,7	2.783 €	---	2.783 €
Lunden	3,6	3.710 €	---	3.710 €
Pahlen	5,5	5.668 €	---	5.668 €
Sankt Annen	7,3	7.523 €	---	7.523 €
Tielenhemme	3,7	3.813 €	---	3.813 €
Wallen	1,2	1.237 €	---	1.237 €
Wrohm	5,79	5.967 €	---	5.967 €
Kreis Nordfriesland	**28,12**	**28.981 €**	**44.363 €**	**73.343 €**
Stadt Friedrichstadt	**2,49**	**2.566 €**	**3.928 €**	**6.494 €**
Friedrichstadt	2,49	2.566 €	3.928 €	6.494 €
Amt Nordsee-Treene	**25,63**	**26.415 €**	**40.434 €**	**66.849 €**
Drage	2,16	2.226 €	3.408 €	5.634 €
Fresendelf	1,65	1.701 €	2.603 €	4.304 €
Hude	0,94	969 €	1.483 €	2.452 €
Ostenfeld (Husum)	5,39	5.555 €	8.503 €	14.058 €
Schwabstedt	5,45	5.617 €	8.598 €	14.215 €
Seeth	7,76	7.998 €	12.242 €	20.240 €
Winnert	2,28	2.350 €	3.597 €	5.947 €
Kreis Rendsburg-Eckernförde	**33,78**	**34.814 €**	**74.288 €**	**109.102 €**
Amt Hohner Harde	**33,78**	**34.814 €**	**74.288 €**	**109.102 €**
Bargstall	2,52	2.597 €	5.542 €	8.139 €
Christiansholm	2,12	2.185 €	4.662 €	6.847 €
Elsdorf-Westermühlen	0,49	505 €	1.078 €	1.583 €
Friedrichsgraben	2,39	2.463 €	5.256 €	7.719 €
Friedrichsholm	4,23	4.359 €	9.302 €	13.662 €
Hamdorf	3,53	3.638 €	7.763 €	11.401 €
Hohn	8,92	9.193 €	19.616 €	28.810 €
Königshügel	5,07	5.225 €	11.150 €	16.375 €
Lohe-Föhrden	1,77	1.824 €	3.893 €	5.717 €
Prinzenmoor	0,75	773 €	1.649 €	2.422 €
Sophienhamm	1,99	2.051 €	4.376 €	6.427 €

Kreis Schleswig-Flensburg	**21,49**	**22.148 €**	**---**	**22.148 €**
Amt Arensharde	**0**	**0 €**	**---**	**0 €**
Hollingstedt	0	0 €	---	0 €
Amt Kropp-Stapelholm	**21,49**	**22.148 €**	**---**	**22.148 €**
Bergenhusen	3,85	3.968 €	---	3.968 €
Dörpstedt	0	0 €	---	0 €
Meggerdorf	8,13	8.379 €	---	8.379 €
Stapel	6,75	6.957 €	---	6.957 €
Wohlde	2,76	2.844 €	---	2.844 €
	132,3	**136.340 €**	**118.650 €**	**254.990 €**

Abbildung 34: Kostenschätzung für die Wegeunterhaltung am ETS-Radweg, Kosten der Maßnahmen zur Wegeunterhaltung, aufgeteilt nach Streckenanteilen auf die Kommunen am Weg, exkl. Asphaltdecken in den Kreisen SL-FL u. HEI (LRZ)

4.4.3.2.2 Optionale Finanzierungsstruktur für den ETS-Radweg

Die Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit und des Marketings inklusive der zentralen Ansprechstelle für Gäste werden für den ETS-Radweg bisher durch das Grüne Binnenland „eigenwirtschaftlich“ wahrgenommen. Kosten und Einnahmen werden im Haushalt des Vereins verbucht. Allerdings liegt die Geschäftsstelle in Tarp mit mindestens 30 Fahrtkilometern in deutlicher Entfernung zur ETS-Route. Aus diesem Grund sollte eine Übernahme der Aufgaben durch die Touristische Arbeitsgemeinschaft Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge – Grünes Binnenland (TAG) geprüft werden. So würden alle am Weg liegenden Mitglieder der TAG (siehe Kapitel 4.4.1) die Aufgaben kooperativ wahrnehmen und gemeinsam von den Erfolgen profitieren. Als Standort für eine „neutrale“ zentrale Geschäftsstelle bietet sich die ETS GmbH in Erfde-Bargen oder einer anderen kommunalen Einrichtung an.

Die Finanzierung der anvisierten halben Stelle für das **Unterhaltungsmanagement** mit den in Abbildung 33 benannten Leistungen sollte gemeinschaftlich durch die am Weg liegenden vier Kreise und fünf Ämter erfolgen. So kann eine ganzheitliche Qualitätssicherung, Weiterentwicklung und Vermarktung des Radfernweges erreicht werden. Dabei bedarf es einer guten kooperativen Zusammenarbeit der Beteiligten sowie weiterer Akteure in der Region, wie u. a. der Leistungsträger, dem Naturschutz etc.

Grundsätzlich bestehen zwei optionale Finanzierungsmöglichkeiten zur Erbringung des benötigten Budgets.

Finanzierungsoption A:
1. Unterhaltungsmanagement: Kommunen oder kommunale Gesellschaften
2. Wegeunterhaltung: Jede Kommune trägt den eigenen Kostenaufwand

Finanzierungsoption B:
1. Unterhaltungsmanagement: Kommunen oder kommunale Gesellschaften
2. Wegeunterhaltung: Kreise/Ämter zahlen in gemeinsamen „Unterhaltungstopf“ ein
   → Solidarprinzip

➔ Option B bietet den Vorteil einer Bündelung von Maßnahmen und ermöglicht damit Synergieeffekte. Außerdem steigert das Solidarprinzip die Verbindlichkeit des gemeinsamen Handelns. Dafür bedarf es jedoch einer eigenen Trägerorganisation. Angesichts des erarbeiteten Ergebnisses für den ETS-Radweg, dass keine neue Organisation geschaffen werden soll, wird für das weitere Vorgehen Option A in Betracht gezogen.

Gemeinsames Handeln bedarf einer entsprechenden Grundlage. Folgende Möglichkeiten kommen in Betracht: **Zusammenarbeit / Kooperation als**

Option 1: lose Kooperation; ohne vertragliche Regelung

Option 2: Kooperationsgemeinschaft mit vertraglichen Vereinbarungen

[Option 3: eigene Trägerorganisation (Rechtsformen s. Kap. 4.4.3.1)**]**

Unter Berücksichtigung der in Kapitel 4.4.3 dargestellten Vor- und Nachteile einer eigenen Trägerorganisation für den ETS-Radweg und den allgemeinen Erfahrungswerten aus „ungeregelten“ Kooperationen sowie den Beispielen anderer radtouristischer Akteure (siehe Kapitel 4.1) wird in Abstimmung mit den Ansprechpartnern der ETS GmbH die **Option 2** als zukünftig anzustrebende Struktur als sinnvoll erachtet und vorgeschlagen.

- In einem ersten Schritt (Informationsphase) gilt es dafür die vier Kreise und fünf Ämter über die Konzeptergebnisse mit den definierten Zielen und kalkulierten Kosten in einer Informationsveranstaltung und/oder Ausschüssen über die Mehrwerte und Zukunftsaussichten sowie notwendige Unterhaltungsmaßnahmen zu informieren und eine gemeinsame Kooperationsgrundlage zu entwickeln. Damit ist mindestens eine schriftliche Willensbekundung gemeint, dem Radtourismus eine entsprechende Aufmerksamkeit zu erteilen und grundsätzlich bereit ist, einen Beitrag für einen erfolgreichen Radfernweg / eine erfolgreiche Radtourismus-Region zu leisten. Die Art des Beitrags kann sowohl ideell, personell als auch durch Sachmittel und finanziell geleistet werden.

ZIEL: Letter Of Intent (LOI) von (möglichst allen) Ämtern und Gemeinden am Weg

- In einem zweiten Schritt (Netzwerkphase) sind weitere intensive Abstimmungen und Gespräche mit den Kreisen, Ämtern und Kommunen notwendig, um eine vertragliche

Vereinbarung hinsichtlich der gemeinsamen Arbeit und deren Finanzierung zu schließen. Der Kooperationsvertrag muss abgestimmte Aussagen zu den Rollen der jeweiligen Akteure für die langfristige Zusammenarbeit und das Unterhaltungsmanagement enthalten.

ZIEL: Schließung eines Kooperationsvertrages der Kreise und Ämter und touristischen Akteure mit der LTO (Touristische Arbeitsgemeinschaft), der die Rollen der beteiligten Akteure definiert.

Weiteres Vorgehen siehe Kapitel 6

Aufgabe	Zuständigkeit/Durchführung
Unterhaltung Radwege an Bundes-, Landes- u. Kreisstraßen, Gemeindestraßen und Wege	Bundes-, Landes-, Kreisstraßen: LBV.SH Gemeindestraßen und -Wege: Gemeinden, bzw. deren Wegeunterhaltungsverbände
Unterhaltung Wegweisung	Kreise bzw. beauftragte Dritte; in kleinem Umfang die/der zentrale Kümmerin/Kümmerer
NEU: Unterhaltungsmanagement	Verschiedene Optionen zur Ansiedlung der zentralen Stelle bei kommunaler Einrichtung (z. B. ETS GmbH in Erfde-Bargen, Amts- oder Kreisverwaltung)

Abbildung 35: Zuständigkeiten für zentrale Aufgabenbereiche (LRZ)

Entstehende **Personal- und Sachkosten** könnten von den PartnerInnen als Geldleistungen oder gegebenenfalls in Form von Sachleistungen, wie z. B. der Bereitstellung von Personal, Arbeitsraum, Kommunikations-Infrastruktur etc. eingebracht werden. Die Option einer einmaligen Förderung der Personalstelle ist zu prüfen.

Als Unterstützung bei der Durchführung der Aufgaben des Unterhaltungsmanagements kommen ggf. in Betracht:

- Ehrenamtliche Gebietsbetreuer
- FÖJler oder Bufdis (z. B. beim NABU)

Der Einsatz von ehrenamtlich tätigen Personen und sogenannten FÖJlern/Bufdis sollte ausschließlich in unterstützender Funktion für einfache Aufgaben erfolgen, wie z. B. bei Kontrollfahrten und der Dokumentation von Mängeln an Wegen und Wegweisung. Erfahrungen anderer Radfernwege und Radreiseregionen zeigen, dass der ausschließliche Einsatz von ehrenamtlich tätigen Personen für Kontrolle und Pflege der Wegweisung keine ausreichende Basis für eine Qualitätssicherung darstellt. Allerdings können die Ansprache und Einbindung der EinwohnerInnen in der Region das Engagement für das Thema Infrastrukturqualität und die Akzeptanz bei Bevölkerung und Kommunalpolitik stärken.

4.4.3.2.3 Fördermöglichkeiten

Bundesmittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ können Länder und Gemeinden vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVI) für Radverkehrsinfrastruktur abrufen.

Die Kreise, Ämter und Gemeinden können Fördermittel für Baumaßnahmen beantragen. So ist derzeit eine Förderung der „Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein“ aus dem Landesprogramm ländlicher Raum (LPLR) 2014-2022 für sogenannte „Kernwege“ (Bündelung von Schwerlastverkehren und Multifunktionalität; keine rein landwirtschaftlichen Erschließungswege) möglich. Hier ist das Vorhandensein einer „Ausgeschilderten regionalen / überregionalen Fahrradroute“ ein Auswahlkriterium für die Punktevergabe zur Förderung.

Mit der neuen Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zur Förderung investiver und nicht-investiver Maßnahmen im Rad- und Radtourismusverkehr („Ab aufs Rad-Förderrichtlinie“) in Schleswig-Holstein wird seitens des Landes eine Förderung von Maßnahmen zur grundlegenden Qualitätsverbesserung bestehender Radfernwege sowie regionaler Themenrouten inkl. begleitender Infrastrukturelemente ermöglicht.

Erster Ansprechpartner für eine Beratung zu Fördermöglichkeiten in Schleswig-Holstein ist die Geschäftsstelle der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e.V. (RAD.SH) in Kiel, www.rad.sh.

4.4.4 Vertragsgrundlagen und Vereinbarungen

Im Zuge der Konzepterstellung wurden in Zusammenarbeit mit den Ansprechpartnern der ETS GmbH bereits erste Überlegungen und sinnvolle Schritte zur Umsetzung der erarbeiteten, anstehenden Aufgaben angestellt. Man ist sich einig, dass am Anfang aller Handlungen die Basis für eine zukünftig funktionierende Kooperation gelegt werden muss, indem die Verantwortlichen in den Kreisen, Ämtern und Gemeinden umfassend informiert und überzeugt werden. Dafür sind als erste konkrete Umsetzungsschritte durch gemeinsames Handeln und Auftreten der ETS GmbH und des Planungsbüros Lebensraum Zukunft geplant:

Schritt 1:
Nov./Dez. 2022: **Anschreiben** an die beteiligten fünf Ämter und ihre amtsangehörigen Gemeinden am ETS-Radweg

Schritt 2:
1. Quartal 2023: Information und Überzeugung im Rahmen einer Informationsveranstaltung und ggf. Amtsausschüssen
- Vorstellen der Ergebnisse des Unterhaltungskonzeptes
- Darstellung der Mehrwerte und möglicher Wertschöpfungspotentiale
- Darstellung der Maßnahmen für die Einrichtung einer zentralen Ansprechstelle sowie die langfristige Wegeunterhaltung, inkl. Finanzierungskonzept

Schritt 3:
1. Quartal 2023: Gespräche und Klärung (per E-Mail, Telefon und persönlich) für die Etablierung einer **Kooperationsstruktur** unter Einbezug von Land, Kreisen, Ämtern und Gemeinden sowie der Regionalentwicklung

Es wird angestrebt, bis zum Ende des 1. Quartals 2023 eine schriftliche Willensbekundung der betroffenen Akteure (LOI) darüber zu erhalten, gemeinsam an der Qualitätsverbesserung und Qualitätssicherung des ETS-Radweges zu arbeiten, um die touristische Wertschöpfung in der Eider-Treene-Sorge-Region zu fördern.

Einer vertraglich geregelten Grundlage, auf der die kooperative Arbeit zur Qualitätssicherung im Rahmen einer eigenständigen Organisation (z. B. Verein, Zweckverband) aufbauen könnte, bedarf es derzeit angesichts der aktuellen Lage und voraussichtlichen Entscheidungen gegen die Einrichtung einer zusätzlichen Trägerorganisation nicht (siehe Kapitel 4.4.3.1). Als Beispiele zur Verfassung von vertraglichen Grundlagen finden sich Beispiele (teils) erprobter Kooperationskonzepte anderer Regionen:

- Radwege- und Unterhaltungskonzeption Landkreis Uckermark (2018) service.uckermark.de/sessionnet/bi/vo0050.php?__kvonr=6620
- Selbstverpflichtung der Landkreise Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim. Der kreisfreien Stadt Schwerin, der Hansestadt Wismar und der Mittelzentren Grevesmühlen, Hagenow, Ludwigslust und Parchim zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr in der Planungsregion Westmecklenburg (2022) www.region-westmecklenburg.de/Themen/Radverkehr/
- Radwanderwege - Konzept des Landkreises Märkisch-Oderland (2013) www.maerkisch-oderland.de/datei/anzeigen/id/4283,1249/radwanderwegekonzept.pdf

4.5 Zusammenfassung der Aussagen und Ergebnisse / Schlussfolgerungen

In Kapitel 2.3 wurden die nachstehenden Projektziele definiert. An dieser Stelle werden die im Konzept erarbeiteten Lösungsansätze und/ oder ersten geplanten Umsetzungsschritte zusammengefasst.
Grundsätzlich gilt für auch für die TrägerInnen bzw. verantwortlichen Akteurinnen und Akteure anderer Radfernwege: Für eine erfolgreiche Zusammenarbeit, ist eine enge und gut abgestimmte Kooperation aller Akteurinnen und Akteure unter Berücksichtigung der individuell vorhandenen Strukturen und Organisationen unverzichtbar.

Zum Projektstart des Unterhaltungskonzeptes für den ETS-Radweg aufgestellte Fragen und erarbeitete Lösungsansätze in Kurzform:

1. **Zentrale Geschäftsstelle/Ansprechstelle**
   Wo kann bzw. soll die zentrale Geschäftsstelle angesiedelt sein?
   → Die zentrale Ansprechstelle bzw. die/der Kümmerin/Kümmerer kann bei der ETS GmbH angesiedelt werden. Es ist denkbar, dass die definierten Aufgaben für das Unterhaltungsmanagement durch die derzeit befristete Stelle „Regionale Tourismus-entwicklung“ (Ansprechpartner: Armin Merkel) übernommen werden.

2. **Finanzierung der Umsetzung**
   2.1 Bestehende Förderungsmöglichkeiten?
   → Derzeit stehen unterschiedliche Fördermöglichkeiten für die Optimierung der Wegeinfrastruktur sowie der begleitenden Radwegeinfrastruktur zur Verfügung, bzw. befinden sich entsprechende Richtlinien in der Umsetzung. Erster Ansprechpartner für eine Beratung zu Fördermöglichkeiten in Schleswig-Holstein ist die Geschäftsstelle der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein e.V. (RAD.SH) in Kiel, www.rad.sh. (siehe Kapitel 4.4.3.2)

   2.2 Wer trägt die Kofinanzierung mit?
   → Als Voraussetzung für die (Ko-)Finanzierung möglicher Förderprojekte und notwendiger laufender Unterhaltungsmaßnahmen bedarf es in einer ersten Umsetzungsphase vor allem einer intensiven Informations- und Überzeugungsarbeit, um ein tragfähiges Netzwerk der Akteure aufzubauen.

   2.3 Besteht die Bereitschaft zur laufenden Finanzierung?
   → Siehe Kapitel 2.2

3. **Langfristige Unterhaltung der Infrastruktur**

   3.1 Finanzierung: Kostenaufwand pro Jahr? Wer trägt die Kosten?
   → Die eruierten Kostenschätzungen für das Unterhaltungsmanagement sowie zur Unterhaltung der Wege betragen in den ersten drei Jahren (2023 – 2025) rund 289.000 Euro jährlich (Bruttoausgaben). Siehe Kapitel 4.4.3.2

3.2 Nutzung und Kooperation mit vorhandenen Strukturen / Organisationen
→ In der Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge bestehen bereits mehrere touristisch aktive Organisationen und Einrichtungen. Diese müssen zusammen mit den politischen Ebenen (Kreise, Ämter, Kommunen) ein stabiles Netzwerk mit zentral verantwortlicher Geschäftsstelle bilden, um den Radtourismus am ETS-Radweg sowie in der Region zu verbessern und damit zu stärken. Siehe Kapitel 4.4.1 bis 4.4.3

3.3 Auftragsvergabe/n an Dritte?
→ Die mögliche Auftragsvergabe an Dritte betrifft die Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen an Wegen und begleitender Infrastruktur sowie an der Radwegweisung. Für letztere bestehen in den Kreisen unterschiedliche Lösungen. In drei Kreisen erfolgt die Wartung der Radwegweisung durch beauftragte Dritte. Die Durchführung kleiner Unterhaltungsmaßnahmen der Wegedecken kann durch die Kommunen selbst (Bauhof) oder einen Lohunternehmer der Region erfolgen. Größere Aufträge müssen ausgeschrieben und vergeben werden. Die Instandhaltung begleitender Infrastruktur wie Abstellanlagen und Rastplätze erfolgt in der Regel durch die Kommune erfolgen, die die Infrastruktur erstellt. Siehe Kapitel 4.2 u. Kapitel 4.4

4. Sicherung einer zukunftsfähigen Zusammenarbeit
Welche langfristig aktiven Strukturen und Synergieeffekte stehen für ein gemeinsames Handeln zur Verfügung?
→ Als feste und auf lange Sicht bestehende Organisationen hinsichtlich der Unterhaltung des ETS-Radwegs steht die ETS GmbH im Fokus der nachhaltigen Planungen. Die dortige Stelle für die „Regionale Tourismusentwicklung“ ist jedoch befristet. Sofern die zentrale Koordinierung der Unterhaltungsaufgaben hier angesiedelt wird, wird eine Sicherung der Stelle für mindestens die nächsten zwei bis drei Jahre empfohlen, um ein entsprechendes Netzwerk nachhaltig aufzubauen und zu koordinieren. Synergieeffekte können sich durch die Bündelung der Zuständigkeiten für touristische Gemeinschaftseinrichtungen, also auch für kanutouristische Infrastruktur, ergeben. Die gute Vernetzung des Ansprechpartners für regionale Tourismusentwicklung ist eine gute und förderliche Voraussetzung für die erfolgreiche Netzwerkbildung. Siehe Kapitel 4.4

5. Möglichkeiten und Modelle für die verantwortliche Trägerschaft
Durch vorhandene Organisation oder Gründung einer eigenen Trägerstruktur?
Grundsätzlich erfordert die Einrichtung einer eigenen Trägerstruktur erhebliche Abstimmungs- und Umsetzungsaufwendungen. Im Zuge des Konzeptes wurde deutlich, dass dies nicht Ziel der regionalen Akteure ist. Geeignete Strukturen für die Übernahme notwendiger Aufgaben und Leistungen sind vorhanden. Um diese zentral steuern zu können, bedarf es schriftlicher Willensbekundungen (LOI) der Akteure, gemeinsam an der Qualitätsverbesserung und -sicherung des Radfernweges zu arbeiten, um die touristische Wertschöpfung in der Eider-Treene-Sorge-Region zu fördern. Siehe Kapitel 4.4.3

Die nachstehende Abbildung 36 zeigt die wesentlichen Stichworte zu den definierten Hauptzielen des Konzeptes auf.

Ziele	Konzeptinhalte und -ergebnisse	Kapitel
1. Geeignete Träger- und Organisations-struktur finden, in der die beteiligten Akteure der Region langfristig zusammenarbeiten	• Keine eigene Trägerstruktur • Information und Sensibilisierung hinsichtlich des Qualitäts- u. Unterhaltungs-managements • Netzwerk aufbauen	4.4
2. Grundlagen definieren bzw. erstellen, um Instandsetzung sowie modellhafte Pflege und Unterhaltung des Eider-Treene-Sorge-Radwegs langfristig zu sichern	• Darstellung der Zuständigkeiten • Aufgaben und Leistungen der zentralen Ansprechperson sind definiert • Kostenschätzungen für die regelmäßige Instandhaltung liegen vor	4.2
3. Schaffung eines festen Ansprechpartners als Bindeglied für Kommunen, Tourismusorganisationen und Leistungsträger	• Definition der Aufgaben, Zuständigkeiten und Ziele eines zentralen Unterhaltungs-managements • Kostenschätzungen für regelmäßige Unterhaltungsmaßnahmen	4.4.2 u. 4.4.3.2

Abbildung 36: Stichworte zu den Hauptzielen und Ergebnissen des Konzeptes mit Kapitelverweis (LRZ)

6. Ausblick – nächste Schritte

Kernziel des vorliegenden Konzeptes ist es, den Eider-Treene-Sorge-Radweg zu einem qualitativ guten und damit konkurrenzfähigen sowie langfristig erfolgreichen Radfernweg in Schleswig-Holstein zu entwickeln. Es ist deutlich erkennbar, dass die Wissensvermittlung mit entsprechender Überzeugungsarbeit die größte Herausforderung darstellt, um dieses Ziel zu erreichen. Dies richtet sich vor allem an die für Wegeunterhaltung und Radwegweisung zuständigen öffentlichen AnsprechpartnerInnen in den Kreisen, Ämtern, Gemeinden und deren Unterhaltungsverbänden sowie den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH). Erfreulicherweise haben sich bereits erste zuständige Kontaktpersonen grundsätzlich offen gezeigt für eine kooperative Zusammenarbeit. Und seitens des LBV.SH steht seit (September?) 2021 eine Koordinatorin für den Radverkehr als Ansprechpartnerin zur Verfügung. Die weitere Überzeugung, Zustimmung sowie ein verantwortliches Handeln der Kreise, Ämter und Kommunen am Weg sind entscheidend für den Erfolg (oder Misserfolg) des ETS-Radweges und seiner Wirkungen für die gesamte Region. Deshalb geht es im nächsten Schritt um die Bereitschaft zur Wahrnehmung der in Kapitel 4.4.3.2 definierten Aufgaben sowie die Übernahme der dafür veranschlagten Kosten.

Um die Projektziele zu erreichen und das Unterhaltungskonzept in die Praxis umzusetzen, sind erste konkrete Umsetzungsschritte durch gemeinsames Handeln und Auftreten der ETS GmbH und des Planungsbüros Lebensraum Zukunft (LRZ) geplant. Es ist beabsichtigt bis zum Ende des 1. Quartals 2023 schriftliche Willensbekundungen (LOI) der o. g. Akteure zu erhalten, gemeinsam an der Qualitätsverbesserung und -sicherung des ETS-Radwegs arbeiten zu wollen und damit die touristische Wertschöpfung in der Eider-Treene-Sorge-Region zu fördern. Mögliche Synergie-effekte mit weiteren touristischen Infrastrukturen (Kanutourismus, Themenrouten) sollen in diesem Zusammenhang geprüft werden.

Phase 1 – Information und Überzeugungsarbeit (bis Ende März 2023)
Schriftliche Willensbekundung (LOI) von möglichst allen Ämtern

1. Nov./Dez. 2022: Anschreiben an die beteiligten fünf Ämter und ihre amtsangehörigen Gemeinden am ETS-Radweg und die vier Kreise
2. Erstes Quartal 2023: Information und Überzeugung im Rahmen von Amtsausschüssen und/ oder einer zentralen Informationsveranstaltung
   - Vorstellung der Konzeptergebnisse, definierten Ziele und kalkulierten Kosten des Unterhaltungskonzeptes
   - Darstellung der Mehrwerte und möglicher Wachstums- und Wertschöpfungspotentiale
   - Darstellung der Maßnahmen für die Einrichtung einer zentralen Ansprechstelle sowie die langfristige Wegeunterhaltung, inkl. Finanzierungskonzept

3. Erstes Quartal 2023: Gespräche und Klärung (per E-Mail, Telefon und persönlich) für die Etablierung einer Kooperationsstruktur unter Einbezug von Land, Kreisen, Ämtern und Gemeinden sowie der Regionalentwicklung

Phase 2 – Aufbau grundlegender Strukturen (ab April 2023 und ff.)

Zentrale Ansprechperson, Netzwerk, enge Zusammenarbeit der zuständigen AnsprechpartnerInnen

- Zentrale Stelle mit Kümmerin/Kümmerer finanzieren und einrichten
- Entwurf und Abstimmung von vertraglichen Vereinbarungen / eines Kooperationsvertrages für die langfristige zukunftsfähige Zusammenarbeit
- Weitere Abstimmungen und Gespräche mit den Kreisen / dem LBV, Ämtern, Kommunen, Unterhaltungsverbänden
- Einrichtung eines regelmäßigen runden Tisches

Darüber hinaus bedarf es aus Sicht der Autoren auch auf Landesebene ein unterstützendes, stärkendes Engagement, um die Verantwortlichen in den Kreisen und Ämtern von der Notwendigkeit eines Unterhaltungsmanagements und der Finanzierung regelmäßiger Maßnahmen zu überzeugen. Auf Basis der in der Radstrategie definierten Ziele gilt es sowohl das Verständnis und Engagement für die Unterhaltung der touristischen Wege, ihrer Beschilderung und begleitenden Infrastruktur weiter zu stärken als auch durch attraktive Förderprogramme zu unterstützen.

Auf Landesebene stellt die für 2023 geplante Einrichtung der zentralen Infrastruktur-Koordinierungsstelle Schleswig-Holstein einen wichtigen Schritt in diese Richtung dar. Mit der Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus zur Förderung investiver und nicht-investiver Maßnahmen im Rad- und Radtourismusverkehr („Ab aufs Rad-Förderrichtlinie“) in Schleswig-Holstein stehen den Gemeinden Fördermittel zur Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung.

7. Übertragbarkeit der strukturellen Lösungsansätze

Erfahrungsgemäß sind die Strukturen um Radfernwege sowohl auf der touristischen als auch der politischen (Verwaltungs-)Ebene nicht identisch. In Schleswig-Holstein besteht eine Vielzahl unterschiedlichster Strukturen und Voraussetzungen. Deshalb ist eine Übertragbarkeit der im vorliegenden Konzept für den Eider-Treene-Sorge-Radweg erarbeiteten Ziele und nächsten Schritte (siehe Kapitel 4.4) auf andere Radfernwege nicht grundsätzlich gegeben. Im Folgenden werden die beschriebenen Lösungsansätze aufgegriffen und Hinweise für andere Akteurinnen und Akteure gegeben. Des Weiteren werden die wesentlichen Schritte benannt, um ein kooperatives Handeln der unterschiedlichen beteiligten Akteure und Institutionen auf Landes-, Kreis und Gemeindeebene aufzubauen.

Geeignete Struktur- bzw. Organisationsform für einen Radfernweg

Bei der Frage nach einer geeigneten Struktur- bzw. Organisationsform sollte zuerst die bestehende Ausgangslage geprüft werden:

1. Welche Organisationen und Strukturen sind auf touristischer Ebene vorhanden?
2. Welche Organisationen und Strukturen sind auf politischer Ebene vorhanden?
3. Besteht ein funktionierendes Netzwerk von Akteuren und Ansprechpersonen (Informationsaustausch) in Form einer Organisation / eines losen Zusammenschlusses (z. B. runder Tisch)?
   Wenn ja: Welche Akteurinnen und Akteure, bzw. sind alle o. g. Akteurinnen und Akteure beteiligt?
4. Besteht eine Kooperation der Akteure im Tourismus und in der Verwaltung?
   Wenn ja: Für welche Aufgaben gibt es eine zentrale Ansprechperson? Welche Aufgaben werden wahrgenommen, welche nicht?
5. Gibt es eine zentrale Ansprechstelle oder Ansprechperson, die für den Radfernweg verantwortlich ist?
   Wenn ja: Werden die Aufgaben des Unterhaltungsmanagements hier wahrgenommen?
6. Kann das Unterhaltungsmanagement bei einer bestehenden Organisation angesiedelt werden?
   Wenn ja: Welche Einrichtung kommt dafür infrage?
   Wenn nein:
   - Kann das Unterhaltungsmanagement bei einer bestehenden Organisation angesiedelt werden?
   - Braucht es eine neue Organisationsform (Verein, Zweckverband, GmbH) oder reichen schriftlich vereinbarte

➔ Empfehlung kurzfristig: Willensbekundungen auf kommunaler Ebene als Grundlage für die Zusammenarbeit zur nachhaltigen Unterhaltung der Infrastruktur am Radfernweg

➔ Empfehlung langfristig: Gemeinsamer Kooperationsvertrag

Ausführliche Informationen zu den genannten Themen finden sich im Kapitel 4.4.

Grundsätzlich kommen zwei Varianten für das zentrale Qualitäts- und Unterhaltungsmanagement infrage.

1. **Unterhaltungsmanagement und Marketing sind bei einer Organisation bzw. Einrichtung angesiedelt.**
   → Das Qualitätsmanagement könnte bspw. bei einer bestehenden touristischen Organisation (TMO, LTO, regionale Tourist-Information am Weg) angesiedelt werden, die den/die Radfernweg/e einer Region vermarktet.

Nr.	Vorteile	Nachteile
1.	Eine Person in einer Einrichtung hat alle Belange für den RFW im Blick	Vermischung von Fachkompetenzen möglich
2.	Rückschlüsse zu Maßnahmen und deren Wirkungen an einer Stelle gebündelt	Schwerpunkt liegt möglicherweise auf einem der beiden Aufgabengebiete
3.	Allgemeine Zuständigkeit auch für Gäste	Keine klare Zuständigkeit für andere AnsprechpartnerInnen auf Landes-, Kreis- und Amtsebene

2. **Unterhaltungsmanagement und Marketing sind bei verschiedenen Organisationen bzw. Einrichtungen angesiedelt.**
   → Eindeutige Zuständigkeit an zwei verschiedenen Stellen, z. B.
   - Marketing: durch touristische Organisation
   - Unterhaltungsmanagement: durch z.B. Wirtschaftsförderung, Regionalentwicklung, Kreis- oder Amtsverwaltung

Eine enge Zusammenarbeit der beiden zuständigen Stellen ist unbedingt erforderlich.

Nr.	Vorteile	Nachteile
1.	Keine Vermischung od. Vernachlässigung von Fachkompetenzen	Gute Kommunikation und Kooperation mit touristischen Akteuren erforderlich
2.	Klarer Fokus und überschaubares Aufgabengebiet	Rückmeldungen der Gäste an die TouristikerInnen müssen weitergeleitet werden
3.	Eindeutige Zuständigkeit für Kooperationspartner u. Ansprechpersonen auf Landes-, Kreis-, Amts- und kommunaler Ebene	Enge Zusammenarbeit mit der/den touristischen Ansprechstelle/n ist unbedingt erforderlich

Für eine klare Trennung der beiden Aufgabenbereiche spricht unter anderem der erhebliche Umfang der Tätigkeiten. Beide Aufgabenfelder in einer Hand könnten sich gegenseitig negativ beeinflussen, wenn durch eine Fokussierung zugunsten eines Themenfeldes das andere vernachlässigt wird. Die enge Zusammenarbeit und ein laufender Austausch zwischen den betroffenen Akteurinnen und Akteuren ist für gute Ergebnisse aber zwingend notwendig.

Bei der erstmaligen Einrichtung eines Unterhaltungsmanagements für einen Radfernweg stehen folgende zentrale Aufgaben im Fokus:

- **Wissensvermittlung und Überzeugungsarbeit** bei den am Weg liegenden Kreisen, Ämtern, Kommunen und ggf. Unterhaltungsverbänden durch z. B. Informations-veranstaltungen, Workshops, Gespräche
- **Aufzeigen der Mehrwerte und Wachstumspotenziale** für die Region/en und ihre EinwohnerInnen → Zukunftsaussichten
- **Motivation** zur Kooperation
- Struktur für zentrales Unterhaltungsmanagement aufbauen -> Aufbau **Netzwerk**
- **Unterstützende Maßnahmen** organisieren, wie z. B. regelmäßigen Runden Tisch, Arbeitskreis

8. Zusammenfassung und Fazit

Der Radtourismus in Deutschland hat sich in den letzten 20 Jahren rasant entwickelt und ist inzwischen ein hart umkämpfter Markt. Nur gut aufgestellte Angebote und Regionen können sich behaupten und durch die entstehende Wertschöpfung profitieren. Die Qualität der Infrastruktur an Radrouten ist dabei ein bedeutender Erfolgsfaktor. Radtouristinnen und Radtouristen erwarten neben einer durchgängigen Beschilderung und ausreichenden Rastmöglichkeiten vor allem eine gute und sichere Befahrbarkeit der Wege. Darüber hinaus erhöhen touristische Infrastrukturmaßnahmen gleichzeitig den Erholungs- und Freizeitwert einer Region.

Der Eider-Treene-Sorge-Radweg (ETS-Radweg) ist einer von 13 Radfernwegen in Schleswig-Holstein. Seitens des Marketings ist der Weg gut aufgestellt. Hinsichtlich der Wegequalität und der begleitenden Infrastruktur bestehen jedoch erhebliche Mängel. Um diese Mängel nachhaltig zu beheben, wurden auf Basis der Ist-Situation und von Best-Practice-Beispielen Lösungsmöglichkeiten für eine langfristige Organisationsstruktur für die Unterhaltung der Infrastruktur am ETS-Radweg erarbeitet. Die Zuständigkeiten für die Baulastträgerschaft der Straßen, der begleitenden Radwege und Wirtschaftswege sowie der sonstigen Wege sind rechtlich geregelt. Touristische Routen werden von den zuständigen öffentlichen Stellen in Schleswig-Holstein, wie Straßenmeistereien oder kommunalen Bauhöfen, in der Regel nicht bei der Priorisierung von Unterhaltungsmaßnahmen berücksichtigt.

Gut aufgestellte Radfernwege können sehr positive Wirkungen (Wertschöpfung, Arbeitsplätze, Freizeitwert) in einer Region generieren. Die Recherche nach erfolgreichen Radfernwegen und Radreiseregionen sowie der Austausch mit zuständigen AnsprechpartnerInnen ausgewählter Best-Practice-Beispiele haben ergeben, dass für eine erfolgreiche und gewinnbringende Etablierung eines Radfernweges folgende Voraussetzungen bei den beteiligten Akteuren (Tourismus, Kreise, Ämter, Kommunen und deren Unterhaltungsverbände) gegeben sein müssen:

1. Das Wissen und das Bewusstsein hinsichtlich der Wichtigkeit der Infrastrukturqualität
2. Die Bereitschaft zur Finanzierung entsprechender Maßnahmen auf kommunaler Ebene
3. Die Bereitschaft zur kooperativen und solidarischen Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Tourismusorganisationen und Leistungsträgern

Um diesen Zustand zu erreichen, bedarf es definierter Leistungen und Investitionen. Für den Eider-Treene-Sorge-Radweg wird der Aufbau eines Infrastruktur-Unterhaltungsmanagements durch eine zentrale Ansprechstelle empfohlen, um die Aufgaben wahrzunehmen. Es braucht eine zentrale Ansprechperson, die in einem ersten Schritt Wissen vermittelt, Bewusstsein schafft, ein Netzwerk aufbaut und damit die Basis für eine kooperative Zusammenarbeit der beteiligten Akteure zur Unterhaltung der touristischen Wege-Infrastruktur schafft. Die entsprechenden Aufgaben, Leistungen und Handlungsbedarfe sind in der vorliegenden Studie definiert sowie die erforderlichen Finanzbedarfe kalkuliert.

Im Ergebnis wird das Unterhaltungsmanagement für den Eider-Treene-Sorge-Radweg in den ersten drei Jahren mit einer 20-Std.-Stelle und Kosten in Höhe von 34.000 Euro bemessen. Die laufenden Maßnahmen zur Wegeunterhaltung werden auf rund 255.000 Euro geschätzt. Das

entspricht Gesamtkosten von rund 289.000 € pro Jahr. Dem gegenüber stehen die Berechnungen des Instituts für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa (NIT) als auch der Autoren zur potenziellen Wertschöpfung durch Radtourismus in der ETS-Region in Höhe von jährlich rund 40 bis 45 Mio. Euro.

Insbesondere in Zeiten wie diesen, die durch Corona-Krise, Ukraine-Krieg, Energiekrise und zahlreiche weitere Herausforderungen geprägt sind, mögen Investitionen in den Radtourismus vielen Gemeinden als unmöglicher Einsatz erscheinen. Doch die genannten Zahlen verdeutlichen das erhebliche Potenzial des Eider-Treene-Sorge-Radwegs für die Region Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge. Die derzeit günstigen Voraussetzungen durch den zunehmenden Trend des Radfahrens im Zuge der Naherholung (Corona-Effekt) und des Radtourismus verstärken dieses Potenzial. Durch konsequentes Handeln und gemeinsame Investitionen der am Weg liegenden Akteurinnen und Akteure in den Bereichen Politik, Verwaltung und Tourismus sollte dieses Potenzial entfaltet und genutzt werden. Von den Maßnahmen zur Optimierung der (rad-)touristischen Infrastrukturen würden nicht nur Touristinnen und Touristen sowie Tagesgäste profitieren. Auch allen Einwohnerinnen und Einwohnern steht damit ein attraktiveres Freizeitangebot zur Verfügung, das gleichzeitig den Standortfaktor Lebensqualität für die ländlichen Regionen steigert. Synergieeffekte mit anderen Freizeitaktivitäten, wie zum Beispiel Kanutourismus, sind möglich. Die vielfältigen Vorteile und Gewinnchancen gilt es zu nutzen und die oben genannten ersten Schritte zeitnah umzusetzen.

Das Konzept dient durch umfangreiche Basisinformationen auch als Grundmodell für Akteurinnen und Akteure anderer Radfernwege und (Rad-)Regionen Schleswig-Holsteins. Einleitend werden umfassende Daten und Informationen zum Thema Radfahren und Radtourismus vermittelt. Die rechtlichen Regelungen von Baulastträgerschaften für Straßen, Wege und Radwege sowie die Zuständigkeiten für die Unterhaltung der Radwegweisung werden aufgezeigt. Für den Aufbau und die Sicherung nachhaltiger Trägerstrukturen beschreibt die Untersuchung verschiedene Optionen für Trägerstrukturen und daraus resultierende Lösungsansätze und vermittelt dadurch Anregungen für das Gelingen einer kooperativen Zusammenarbeit aller beteiligten AkteurInnen. Die für den ETS-Radweg kalkulierten Wertschöpfungspotenziale dienen allen Regionen als eindrucksvolles Beispiel, welche positiven Wirkungen und wirtschaftlichen Effekte durch gut aufgestellte radtouristische Angebote möglich sind.

Im Ergebnis wird festgestellt, dass es für den Aufbau eines Unterhaltungsmanagements keine Patentlösung gibt. Dies ist durch die unterschiedlichen Gegebenheiten, wie kleinteilige regionale Strukturen und unterschiedliche Organisationsformen in den Regionen begründet. Der Lösungsansatz lautet vielmehr: Durch Wissensvermittlung ein Bewusstsein schaffen, das zu verantwortlichem Handeln führt, auf lokaler wie auch regionaler Ebene. Hierzu braucht es die Unterstützung des Landes durch Informationsvermittlung und Beratungsangebote sowie der Kreise als unterstützende Kooperationspartner.

9. Literaturverzeichnis

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) (2017), ADFC-Empfehlung: Anforderungen und Gestaltung von Rastplätzen an Radrouten. Deutschland, Berlin, https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Positionspapiere/ADFC_Empfehlung_Rastplaetze.pdf

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) (2017a), Checkliste: Bedingungen für die Entwicklung und Vermarktung touristischer Radrouten https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Positionspapiere/ADFC_Checkliste_touristische_Radrouten.pdf

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) (2021), ADFC-Radreiseanalyse 2021. Deutschland, Berlin, https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Radreiseanalyse/ADFC-_Radreiseanalyse_2021_-_Handout.pdf

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) (2022a), ADFC-Radreiseanalyse 2022. Deutschland, Berlin, https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Handout_ADFC-Radreiseanalyse_2022.pdf

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) (2022b), Klassifizierung von ADFC-Qualitätsradrouten. Deutschland, Berlin, https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Kriterien_ADFC-Qualitaetsradrouten.pdf

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) (2022c), Qualitätsradrouten. Deutschland, Berlin, https://www.adfc-radtourismus.de/radtouren/qualitaetsradrouten/

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) (2022d), ADFC-empfohlene Abstellanlagen: Geprüfte Modelle. Deutschland, Köln, https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle

ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) (2022e), ADFC-Qualitätsradrouten https://www.adfc.de/artikel/adfc-qualitaetsradrouten

BAG (Bundesamt für Güterverkehr) (2022), Radroutenplaner Deutschland. Deutschland, Köln, https://www.radroutenplaner-deutschland.de/veraDNetz_DE.asp

BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) (2022), Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Fahrradland Deutschland 2030. Deutschland, Berlin
BMDV - Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (bund.de)

BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) (2016), Radstätten https://www.radweg-deutsche-einheit.de/radstaetten/

BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) (2017), Wirtschaftsfaktor Tourismus in Deutschland. Deutschland, Berlin BMWK - Studie „Wirtschaftsfaktor Tourismus in Deutschland“- Kennzahlen einer umsatzstarken Querschnittsbranche

BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) (2014), Tagesreisen der Deutschen, Grundlagenuntersuchung. Deutschland, Berlin BMWK - Tagesreisen der Deutschen

BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) (2009), Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Deutschland, Berlin Grundlagenuntersuchung_Fahrradtourismus_Langfassung.pdf (deutschertourismusverband.de)

Deutsche Verkehrswacht e.V. (2022), Deutlicher Anstieg bei tödlichen Unfällen mit „E-Bikes“- Verkehrswacht will mehr Aufklärung und Fahrtrainings. Deutschland, Berlin, https://deutsche-verkehrswacht.de/deutlicher-anstieg-bei-toedlichen-unfaellen-mit-e-bikes-verkehrswacht-will-mehr-aufklaerung-und-fahrtrainings/

Die nette Toilette (2022), https://www.die-nette-toilette.de/

ECF (European Cyclists‘ Federation) (2022), Schematische EuroVelo-Karte. Belgien, Brüssel, https://de.eurovelo.com/about-us

FGSV (Forschungsgesellschaft für Radverkehrsanlagen) (2010), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Deutschland, Köln

FGSV (Forschungsgesellschaft für Radverkehrsanlagen) (2021), Arbeitspapier Betrieb von Radverkehrsanlagen (AP BeRad). Deutschland, Köln

LRZ (Büro Lebensraum Zukunft UG) (2022), Schilderkataster.de. Deutschland, Kiel, https://www.schilderkataster.de/

Komoot (2022), Pausenhütte entlang des Ochsenwegs: Foto von Nutzer Jknord. Deutschland, Potsdam, https://www.komoot.de/plan/@54.0893131,9.9468780,18.736z?sport=racebike&waypoint=hl:552391

LAG Aktiv-Region Schwentine-Holsteinische Schweiz, Integrierte Entwicklungsstrategie 2023 – 2027, 2022) http://www.aktivregion-shs.de/fileadmin/Bilder/Strategie-final-ohneKoFi-Anlage.pdf

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (2021), Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz, Handbuch für Planer (HBR) https://www.radwanderland-fachportal.de/dokumente/upload/80f20_211111_HBR_Basis.pdf

Landkreis Märkisch-Oderland (2017), Radwegeunterhaltungskonzept (RUK) zur Sicherung der Nachhaltigkeit ausgewählter touristischer Radwanderwege im Landkreis Märkisch-Oderland

Landkreis Uckermark (2018), Radwege- und Unterhaltungskonzept, aktualisiert am 31.12.2020 https://service.uckermark.de/sessionnet/bi/vo0050.php?__kvonr=6620

Mönchsweg e.V. (2021), Förderprojekt „Prüfung der Machbarkeit barrierefreier Touren am Mönchsweg“. Deutschland, Kiel, https://www.moenchsweg.de/fix/files/kg.0000000000/Bericht-Pr%FCfung_Machbarkeit_barrierefreie_Tagestouren_Moenchsweg-ENDFA-30_10_2021.3.pdf

MWVATT (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein) (2014), Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025, Kiel https://www.kiel-marketing.de/fileadmin/media/Dateien/pdf/Tourismus/Tourismusstrategie_Schleswig-Holstein_2025_Langfassung.pdf

MWVATT (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein) (2012), Radverkehrswegweisung in Schleswig-Holstein - Handbuch

MWVATT (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein) (2020), Ab aufs Rad im echten Norden: Radstrategie Schleswig-Holstein 2030. Deutschland, Kiel, https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/radstrategie_Brosch%C3%BCre.pdf?__blob=publicationFile&v=1

MWVATT (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein) (2021), Qualitätsstandards für den Radtourismus in Schleswig-Holstein. Deutschland, Kiel, https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/T/tourismus/Downloads/qualitaetsstandards_radtourismus.pdf?__blob=publicationFile&v=5

MWVATT (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein) (2022), Erlebnis-Radroute im echten Norden. Deutschland, Kiel, https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/VII/_startseite/Artikel2022/I/220110_Ochsenweg.html

NIT (Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH) (2022), Studie Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge. Deutschland. Kiel

RADNIT (Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH) (2022) Studie Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Flusslandschaft Eider-Treene-Sorge. Deutschland, Kiel https://eider-treene-sorge.de/de/regionalentwicklung/regionale-tourismusentwicklung/

RAD.SH, Studie „Untersuchung der Radförderstrukturen in den Kreisen Schleswig-Holsteins“, Kiel, November 2020, https://rad.sh/broschueren/

RAD.SH, „Überzeugend Argumentieren- Handreichung für Radverkehrsbeauftragte“, Kiel, 2019, https://rad.sh/broschueren/

Ruhr Tourismus (2022), Präsentation „Digitales touristisches Radnetz Schleswig-Holstein – Best Practice-Beispiele: Radrevier.ruhr & Römer-Lippe-Route“. Deutschland, Oberhausen

Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. November 2003, https://www.gesetze-

rechtsprechung.sh.juris.de/jportal/portal/t/1e0x/page/bsshoprod.psml?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js_peid=Trefferliste&documentnumber=2&numberofresults=86&fromdocto doc=yes&doc.id=jlr-StrWGSH2003rahmen%3Ajuris-lr00&doc.part=X&doc.price=0.0&doc.hl=1#jlr-StrWGSH2003pP1

Verlag Esterbauer (2011), bikeline Radtourenbuch Eider-Treene-Sorge-Radweg, 1. Auflage 2011, ISBN 978-3-85000-266-0

ZIV (Zweirad-Industrie-Verband) (2022), Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2021: Pressenkonferenz 16. März 2022, Deutschland, Berlin, https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/ZIV_Marktdatenpraesentation_2022_fuer_Geschaeftsjahr_2021.pdf

10. Anlagen

Anlage 1:

Aufwand- und Kostenschätzung für die jährliche Instandhaltung der Gemeindestraßen, deren Radwege, Wirtschaftswege, sonstigen Wege am Eider-Treene-Sorge-Radweg

Alle Kostenangaben sind Bruttoangaben und beruhen auf einer Mischkalkulation unterschiedlicher Bedarfe und Maßnahmen (Annahmen).

						Längen u. Kosten Instandhaltung Gemeindestr./ -wege pro Jahr (brutto)					
	Längen klassifizierte Straßen					Anteil Ausbesse-rungsbedarf	Länge mit Ausbesse-rungsbedarf	Øliche Breite	gesamt Ausbesse-rungsbedarf	Kosten Ausbesserung	Kosten Ausbesserung
Decke	*Bundes-straßen*	*Landes-straßen*	*Kreis-straßen*	Gemeinde-str./ -wege [km]	Gemeinde-str./ -wege [m]	[p.a. in %]	[m]	[m]	[qm]	[pro qm]	[p.a.]
Asphalt, ges.	*3,2*	*13,7*	*12,9*	107,5	107.500	3%	3.225	3,5	11.288	25 €	282.188 €
Asphaltdecke in Kreisen NF, RD-ECK				45,2	45.200	**3%**	1.356	3,5	**4.746**	**25 €**	**118.650 €**
Wassergeb. Decke	*0*	*0*	*0*	9,3	9.300	**100%**	9.300	3	**27.900**	**4 €**	**111.600 €**
Betonspur-bahn*	*0*	*0*	*0*	14,1	14.100	**10%**	1.410	2,5	**3.525**	**6 €**	**21.150 €**
Pflaster	*0*	*1,5*	*1,5*	1,5	1.500	**3%**	45	2	**90**	**40 €**	**3.600 €**
GESAMT	*3,2*	*15,2*	*14,4*	132,4	**132.400**	/	13.980	/	**42.803**	/	**418.538 €**
GESAMT exkl. Aspahltdecke in Kreisen NF u. SL-FL				**70,1**	**70.100**	/	12.111	/	**36.261**	/	**255.000 €**
GESAMT exkl. Aspahltdecke											**136.350 €**
										pro km Gemeindestr./-weg	**3.638 €**

* Kosten beziehen sich auf den Umbau mangelhafter Betonspurbahnen in wassergebundene Wege (übliches Vorgehen); die Erneuerung der verlegten Betonspurbahnen liegt ca. bei 50 € pro qm.

Nicht enthalten sind Kosten für ggf. notwendigen Grunderwerb, Baugrunduntersuchungen, Architekten-/ Ingenieurleistungen, verkehrsrechtliche Anordnungen, Ausgleichsmaßnahmen oder andere Folgemaßnahmen sowie zu erwartende Preissteigerungen für Baumaterialien und -leistungen. Insgesamt sind die geschätzten Kostenangaben unverbindlich und ohne Gewähr.

Anlage 2:

Kostenschätzung für die Wegeunterhaltung am ETS-Radweg, Kosten der Maßnahmen zur Wegeunterhaltung, aufgeteilt nach Streckenanteilen auf die Kommunen am Weg und unter Berücksichtigung der jeweiligen Wegedeckenart (LRZ), siehe Kapitel 4.4.3.2.1 .
Alle Kostenangaben (brutto) sind unverbindlich geschätzte Kosten (ohne Gewähr) und beruhen auf einer Mischkalkulation unterschiedlicher Bedarfe und Maßnahmen (Annahmen).

Längen ohne Bundes-, Landes-, Kreisstr. (rd. 132,4 km)		Asphalt (m)	wasserg. (m)	Betonsp. (m)	Pflaster (m)	Asphalt	wasserg.	Betonsp.	Pflaster	gesamt
Dithmarschen	48,9	43.300	0	4.900	700	---	0 €	7.400 €	1.700 €	9.100 €
Kirchspielslandgemeinden Eider	**48,9**	**43.300**	**0**	**4.900**	**700**	**---**	**0 €**	**7.400 €**	**1.700 €**	**9.100 €**
Bergewöhrden	1,9	1.900	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Dellstedt	3	3.000	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Delve	3,3	1.200	0	2.100	0	---	0 €	3.200 €	0 €	3.200 €
Dörpling	0	0	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Hennstedt	3,45	3.450	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Hollingstedt	1,96	1.960	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Kleve	5,3	5.300	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Lehe	2,7	2.300	0	0	400	---	0 €	0 €	1.000 €	1.000 €
Lunden	3,6	3.510	0	0	90	---	0 €	0 €	300 €	300 €
Pahlen	5,5	5.500	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Sankt Annen	7,3	6.290	0	1.010	0	---	0 €	1.600 €	0 €	1.600 €
Tielenhemme	3,7	3.700	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Wallen	1,2	1.340	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Wrohm	5,79	4.130	0	1.660	0	---	0 €	2.500 €	0 €	2.500 €
Nordfriesland	28,12	17.180	4.400	6.170	370	45.100 €	52.800 €	9.300 €	900 €	108.100 €
Friedrichstadt	**2,49**	**2.120**	**0**	**0**	**370**	**5.600 €**	**0 €**	**0 €**	**900 €**	**6.500 €**
Friedrichstadt	2,49	2.120	0	0	370	5.600 €	0 €	0 €	900 €	6.500 €
Nordsee-Treene	**25,63**	**15.060**	**4.400**	**6.170**	**0**	**39.600 €**	**52.800 €**	**9.300 €**	**0 €**	**101.700 €**
Drage	2,16	2.160	0	0	0	5.700 €	0 €	0 €	0 €	5.700 €
Fresendelf	1,65	1.650	0	0	0	4.400 €	0 €	0 €	0 €	4.400 €
Hude	0,94	940	0	0	0	2.500 €	0 €	0 €	0 €	2.500 €
Ostenfeld (Husum)	5,39	70	3.770	1.550	0	200 €	45.300 €	2.400 €	0 €	47.900 €
Schwabstedt	5,45	3.250	0	2.200	0	8.600 €	0 €	3.300 €	0 €	11.900 €
Seeth	7,76	5.340	0	2.420	0	14.100 €	0 €	3.700 €	0 €	17.800 €
Winnert	2,28	1.650	630	0	0	4.400 €	7.600 €	0 €	0 €	12.000 €
Rendsburg-Eckernförde	33,78	28.290	4.600	290	600	74.300 €	55.200 €	500 €	1.500 €	131.500 €
Hohner Harde	**33,78**	**28.290**	**4.600**	**290**	**600**	**74.300 €**	**55.200 €**	**500 €**	**1.500 €**	**131.500 €**
Bargstall	2,52	2.520	0	0	0	6.700 €	0 €	0 €	0 €	6.700 €
Christiansholm	2,12	2.120	0	0	0	5.600 €	0 €	0 €	0 €	5.600 €
Elsdorf-Westermühlen	0,49	490	0	0	0	1.300 €	0 €	0 €	0 €	1.300 €
Friedrichsgraben	2,39	2.390	0	0	0	6.300 €	0 €	0 €	0 €	6.300 €
Friedrichsholm	4,23	2.880	1.350	0	0	7.600 €	16.200 €	0 €	0 €	23.800 €
Hamdorf	3,53	2.860	670	0	0	7.600 €	8.100 €	0 €	0 €	15.700 €
Hohn	8,92	5.450	2.580	290	0	14.400 €	31.000 €	500 €	0 €	45.900 €
Königshügel	5,07	5.070	0	0	0	13.400 €	0 €	0 €	0 €	13.400 €
Lohe-Föhrden	1,77	1.770	0	0	0	4.700 €	0 €	0 €	0 €	4.700 €
Prinzenmoor	0,75	750	0	0	0	2.000 €	0 €	0 €	0 €	2.000 €
Sophienhamm	1,99	1.990	0	0	0	5.300 €	0 €	0 €	0 €	5.300 €
Schleswig-Flensburg	21,49	18.730	340	2.420	0	---	4.100 €	3.700 €	0 €	7.800 €
Arensharde	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**---**	**0 €**	**0 €**	**0 €**	**0 €**
Hollingstedt	0	0	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Kropp-Stapelholm	**21,49**	**18.730**	**340**	**2.420**	**0**	**---**	**4.100 €**	**3.700 €**	**0 €**	7.800 €
Bergenhusen	3,85	3.850	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Dörpstedt	0	0	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Meggerdorf	8,13	8.130	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €
Stapel	6,75	3.990	340	2.420	0	---	4.100 €	3.700 €	0 €	7.800 €
Wohlde	2,76	2.760	0	0	0	---	0 €	0 €	0 €	0 €

Einzelne Summen sind aufgerundet.