



RAD.SH

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

Entwicklungsstrategie Radfernwege Schleswig-Holstein

Kurzfassung und Einordnung der BTE-Studie von RAD.SH



Inhalt

Einleitung	2
1. Status Quo der Radfernwege	2
Einordnung RAD.SH.....	3
2. Vorschlag der Gutachter zur Organisation	4
Einordnung Rad.SH	5
3. Umsetzung und Finanzierung	6
Einordnung RAD.SH.....	6
4. Fazit RAD.SH.....	7

Einleitung

Die „Entwicklungsstrategie Radfernwege Schleswig-Holstein“ wurde durch die „BTE Regional und Tourismusberatung“ im Auftrag von RAD.SH mit Hilfe von Fördermitteln des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus erstellt. Ziel der Gutachter war es, ein Organisationsmodell und Handlungsempfehlungen für die Radfernwege in Schleswig-Holstein zu entwickeln.

Mit dieser Kurzfassung will RAD.SH die wichtigsten Erkenntnisse der Studie zusammenfassen sowie die Ergebnisse einordnen¹.

1. Status Quo der Radfernwege

Die Gutachter untersuchten in einem ersten Schritt die aktuellen Strukturen der Radfernwege in Schleswig-Holstein und verglichen diese mit anderen Regionen in Deutschland.

Die Analyse zeigt, dass die Radfernwege auf einer guten Basis aufbauen, die bestehenden Organisationsstrukturen jedoch historisch gewachsen und teilweise sehr unterschiedlich ausgestaltet sind. An der Entwicklung, Unterhaltung und Vermarktung der Radfernwege sind zahlreiche Akteure beteiligt², die personellen Ressourcen für Marketing und Wegemanagement variieren dabei erheblich zwischen den unterschiedlichen Radfernwegen. Entsprechend weisen die Radfernwege unterschiedliche Organisations- und Qualitätsniveaus auf: Während einige Radfernwege bereits über funktionierende

¹ Die Entwicklungsstrategie Radfernwege Schleswig-Holstein finden Sie zum Download auf unserer Website.

² Das Land Schleswig-Holstein, die Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (TA.SH), die Koordinierungsstelle Radtourismus bei RAD.SH, der LBV.SH, Kreise, Kommunen, Tourismusorganisationen, Geschäftsstellen der Radfernwege sowie weitere Verbände und Institutionen.

Managementstrukturen verfügen, fehlen bei anderen Routen klare Zuständigkeiten und ausreichende Ressourcen.

Die vergleichende, deutschlandweite Untersuchung von Best-Practice Beispielen zeigt hingegen, dass professionelles Management ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Entwicklung von Radfernwegen ist. Erfolgreiche Regionen und Radfernwege verfügen über klar definierte Zuständigkeiten, kontinuierliche Koordination sowie deutlich höhere Personalkapazitäten für Wegemanagement, Qualitätsentwicklung und Marketing. Darüber hinaus spielen regelmäßige Austauschformate mit Kommunen, Tourismusorganisationen und weiteren Partnern eine wichtige Rolle. Teilweise werden diese Strukturen zusätzlich durch ehrenamtliche Routenpatinnen und Routenpaten unterstützt.

Aus der Analyse des Status quo und der Best-Practice Recherche leiten die Gutachter zentrale Handlungsbedarfe ab:

- stärkere strategische Steuerung der Radfernwege,
- bessere Verzahnung von Infrastrukturmanagement und Marketing,
- institutionalisiertes Qualitätsmanagement,
- dauerhafte Sicherung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen.

Als größte Herausforderungen in der Unterhaltung und Entwicklung der Radfernwege identifizierten die Gutachter die schwierige Haushaltslage von Kommunen und Kreisen, bürokratische Hürden, personelle Herausforderungen auf kommunaler Ebene sowie in Tourismusorganisationen Informations- und Kommunikationsdefizite.

Einordnung RAD.SH

Die Analyse bestätigt, was aus der täglichen Arbeit bekannt ist: Die Radfernwege entwickeln sich dort gut, wo sich jemand verantwortlich fühlt und es Geschäftsstellen, ein Qualitätsmanagement, Ansprechpartner und funktionierende Netzwerke gibt. Erfolgreiche Radfernwege verfügen über professionelles Management und ausreichend Personal.

Damit greift die Studie genau das Problem auf, das allen Akteuren mehr oder weniger bekannt ist: Die finanziellen und personellen Ressourcen, die für eine erfolgreiche Weiterentwicklung notwendig sind, stehen derzeit nicht zur Verfügung.

2. Vorschlag der Gutachter zur Organisation

Die Gutachter schlagen zur dauerhaften Weiterentwicklung der Radfernwege ein Organisationsmodell vor, welches die verschiedenen Akteure und Organisationseinheiten miteinander verzahnt:

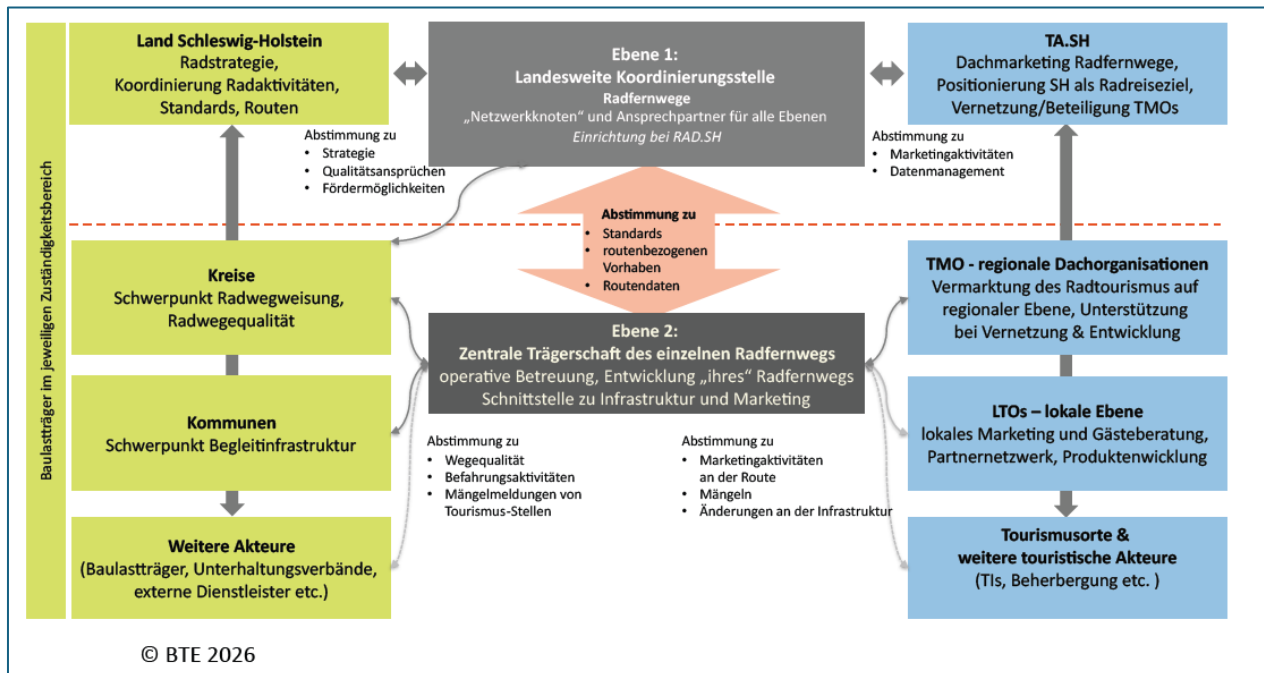


Abbildung 1 Organisationsmodell im Zusammenspiel

Kern der vorgeschlagenen Struktur ist ein zwei Ebenen-System, welches eine koordinierende Einheit mit den regionalen und lokalen Strukturen verbindet:

Ebene 1

Auf Landesebene soll eine dauerhafte Koordinierungsstelle als zentraler Netzwerkknoten, Unterstützer und Ansprechpartner für alle beteiligten Akteure eingerichtet werden. Sie verbindet Infrastruktur, Qualitätsmanagement und Marketing³, unterstützt die Vereinheitlichung von Standards und sorgt für einen kontinuierlichen Informationsaustausch zwischen Land, Kreisen, Kommunen und Tourismusorganisationen. Die Gutachter empfehlen, die Koordinierungsstelle der Radfernwege als Teil der Koordinierungsstelle Radtourismus bei RAD.SH zu verstetigen.

Weitere Akteure der Ebene 1 sind das Land Schleswig-Holstein und die Tourismus Agentur Schleswig-Holstein. Die Tourismus Agentur Schleswig-Holstein ist weiterhin für das überregionale Marketing der Radfernwege und deren Positionierung innerhalb der Landesmarke Schleswig-Holstein verantwortlich.

³ Die Koordinierungsstelle der Radfernwege soll selbst aber keine eigenen Marketingaktivitäten übernehmen, sondern bestehende Marketingorganisationen und -prozesse bündeln und unterstützen.

Ebene 2

Auf der zweiten Ebene sind zentrale Geschäftsstellen als Trägerschaften der einzelnen Radfernwege verortet. Diese sind für die Begleitung des operativen Geschäftes, die Weiterentwicklung und die Qualitätssicherung „ihres“ Weges zuständig. Sie koordinieren die Zusammenarbeit mit Kreisen, Kommunen, Tourismusorganisationen und weiteren Partnern und fungieren als Schnittstelle zur landesweiten Koordinierungsstelle. Die Gutachter empfehlen die zentralen Geschäftsstellen möglichst innerhalb bestehender Organisationen zu verankern. Vor allem die Ansiedlung bei regionalen Tourismusorganisationen (TMOs) wird als sinnvoll bewertet, da dort bereits regionale Netzwerke und Erfahrungen in der touristischen Produktentwicklung vorhanden sind.

Das Marketing je Radfernweg soll auf Ebene 2 bei einer TMO gebündelt werden. Die lokalen Tourismusorganisationen unterstützen die TMOs und sollen die Zusammenarbeit mit Betrieben und Leistungsträgern vor Ort übernehmen.

Rolle der Kreise und Kommunen

Die Zuständigkeiten für Bau und Unterhaltung der Infrastruktur an Radfernwegen sind durch die jeweiligen Baulastträger klar geregelt. Die Kreise sollen jedoch grundsätzlich stärker in das Qualitätsmanagement und Infrastrukturmanagement eingebunden werden. Die Gutachter schlagen vor, dass die Kreise eine zentrale Rolle im Qualitätsmanagement der Radfernwege übernehmen. Sie sollen Befahrungen koordinieren, Mängel erfassen, sich mit den anderen Baulastträgern abstimmen und für die Umsetzung der Qualitätsanforderungen sorgen.

Die Kommunen bleiben als Baulastträger für die Unterhaltung der eigenen Infrastruktur sowie für die begleitende Ausstattung wie Rastplätze und Informationseinrichtungen verantwortlich.

Einordnung RAD.SH

Die Einrichtung einer landesweiten Koordinierungsstelle für die Radfernwege, die vernetzt und die Trägerschaften unterstützt, wird grundsätzlich als sinnvoll bewertet. Auch die Einrichtung von Trägerschaften für die einzelnen Radfernwege ist notwendig, um die Radfernwege weiterzuentwickeln. Die flächendeckende Umsetzung wird jedoch aufgrund des erforderlichen Personal- und Finanzbedarfs eine Herausforderung darstellen (siehe nächster Punkt). Die Empfehlung, Trägerschaften grundsätzlich bei regionalen Tourismusorganisationen (TMOs) anzusiedeln, sollte flexibel ausgelegt werden, da sich auch andere Akteure oder Institutionen in Schleswig-Holstein bewährt haben und diese, wo möglich, weiterentwickelt werden sollten.

3. Umsetzung und Finanzierung

Als ersten Schritt für die Umsetzung des Organisationsmodells empfehlen die Gutachter eine politische Grundsatzentscheidung zur künftigen Struktur und Rollenverteilung. Die Bereitstellung der zusätzlichen Ressourcen und die Optimierung der vorhandenen Strukturen muss geklärt und verbindlich geregelt werden. Als zweiten Schritt benennen die Gutachter die Konzeption und den Aufbau der landesweiten Koordinierungsstelle Radfernwege. Hier sollen insbesondere die Aufgaben und Kommunikationsformate zwischen der Koordinierungsstelle und den Trägerschaften abgesteckt werden.

Eine Abschätzung des Finanzbedarfs haben die Gutachter anhand der veranschlagten Personalkapazitäten vorgenommen.

Demnach benötigen die Trägerschaften eines Radfernweges für die vollständige Erfüllung der vorgesehenen Aufgaben mindestens ein halbes Vollzeitäquivalent. Um die Personalkosten zu finanzieren, empfehlen die Gutachter eine Sockelfinanzierung, bestehend aus einem Landesanteil zur Anschubfinanzierung und einem kommunalen Anteil. Für die Koordinierungsstelle der Radfernwege sind mindestens ein Viertel Vollzeitäquivalent aufzuwenden, wenn diese an die bestehende Koordinierungsstelle Radtourismus angedockt wird. Bei dem Aufbau einer neuen Struktur rechnen die Gutachter mit einem deutlich höheren Personalaufwand. Die Gutachter betonen, dass diese Ressourcen notwendig sind, um das Organisationsmodell erfolgreich umzusetzen.

Einordnung RAD.SH

Umsetzung: Eine Pilotierung an einem oder mehreren ausgewählten Radfernwegen erscheint sinnvoll, da die Entwicklung aller Radfernwege erhebliche finanzielle und personelle Ressourcen bindet, die aktuell nicht vorhanden sind. Erfahrungen aus der Entwicklung des Pilotprojektes Ochsenweg zeigen, dass für die qualitativ hochwertige Entwicklung eines Radfernweges in der Regel etwa drei bis fünf Jahre erforderlich sind.

Finanzierung: Die Kosten für die Geschäftsstellen aller Radfernwege in Schleswig-Holstein belaufen sich laut Modell der Gutachter auf insgesamt etwa 1,3 Millionen Euro (für 3 Jahre) bis zu 2,2 Millionen Euro (für 5 Jahre)⁴. Um die Radfernwege in Schleswig-Holstein auf ein qualitativ hochwertiges Niveau zu bringen, kommen zudem erhebliche Investitionskosten für die Sanierung und den Ausbau der Infrastruktur hinzu. Es darf bezweifelt werden, dass dies angesichts der aktuellen Haushaltslage umsetzbar ist.

⁴ Bei 0,5 Vollzeitäquivalenten pro Geschäftsstelle und Personalkosten von 35.000 Euro pro Jahr. Berücksichtigt man die mögliche Bündelung mehrerer Radfernwege in einer Geschäftsstelle, fallen die Kosten etwas geringer aus.

4. Fazit RAD.SH

Die „Entwicklungsstrategie Radfernwege Schleswig-Holstein“ liefert viele gute Ideen und Ansätze: So gibt die Studie wertvolle Impulse zu einer möglichen Struktur und zu möglichen Aufgabenprofilen der unterschiedlichen Akteure der Radfernwege. Im Wesentlichen bestätigt die Studie dabei die bereits bekannten strukturellen und finanziellen Herausforderungen: Dreh- und Angelpunkt eines erfolgreichen Radfernwegs sind ausreichend Personal und finanzielle Ressourcen. In der aktuellen Haushaltslage ist es höchst unwahrscheinlich, dass das vorgeschlagene Organisationsmodell in der dieser Form umgesetzt werden kann. Aus Sicht von RAD.SH braucht es vielmehr eine pragmatische Lösung, die auf die konsequente Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen und die Nutzung gemeinsamer Synergien setzt. RAD.SH wird hierzu einen Vorschlag erarbeiten.