

Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen

1. Bericht zur Umsetzung



Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Zielstellung	3
2. Vorgehensweise	3
3. Handlungsfelder	4
3.1 Sichere und attraktive Infrastruktur zum Radfahren	4
3.2 Radroutennetz Thüringen	6
3.3 Wegweisung und Orientierung	7
3.4 Fahrradparken und Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV)	7
3.5 Fahrradtourismus	8
3.6 Nahmobilität für eine nachhaltige Stadt- und Dorfentwicklung	10
3.7 Kommunikation und Verhalten	11
3.8 Bildung	13
3.9 Elektromobilität	14
4. Instrumente und Ressourcen	15
5. Gesamtbewertung und Ausblick	16

Impressum

Herausgeber:

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Postfach 90 03 62

99106 Erfurt

Gender-Hinweis:

Zur besseren Lesbarkeit wird grundsätzlich auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand:

Dezember 2023

1. Anlass und Zielstellung

Das Radverkehrskonzept (RVK) 2.0 für den Freistaat Thüringen wurde im Jahr 2018 veröffentlicht. Es nimmt den Zeithorizont bis ca. 2030 in den Blick. Es ist vorgesehen, dass alle fünf Jahre ein Bericht zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes 2.0 erstellt wird. Hiermit wird der 1. Bericht vorgelegt.

Die Radverkehrsförderung des Freistaats verfolgt insbesondere zwei Ziele, zum einen, dass künftig mehr Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen und zum anderen, dass die Bedingungen für das Radfahren verbessert werden. Dies beinhaltet sowohl die Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit, als auch die Verbesserung des Fahrkomforts, was insgesamt bestenfalls zu mehr Spaß beim Radfahren führt.

Das Land übernimmt im Rahmen seiner Aufgaben den Neu- und Ausbau von Radwegen entlang von Bundes- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes und des Landes. Das Land steht den Kommunen unterstützend und beratend zur Seite. Den Kommunen kommt beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur eine wichtige Rolle zu, denn die Zuständigkeit liegt größtenteils bei den Kommunen, da Rad- und Fußverkehr überwiegend auf kürzeren Distanzen im kommunalen Straßen- und Wegenetz stattfindet.

Mit dem Radverkehrskonzept 2.0 hat sich das Land Thüringen vorgenommen, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen gegenüber dem 2008 ermittelten Wert bis 2025 auf 12 % zu verdoppeln und bis 2030 auf mindestens 15 % zu erhöhen. Bezüglich des Modal Splits liegen die Daten aus dem Aufstockerbericht Thüringen der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) von 2017 vor. Demnach liegt der Radverkehrsanteil am Modal Split für Thüringen bei 7 %. Die nächste MiD-Studie ist derzeit in Bearbeitung und wird nach gegenwärtigem Stand voraussichtlich 2025 vorliegen.

Ziel dieses Berichtes ist es, den erreichten Stand kompakt und übersichtlich darzustellen und abzuleiten, wie die weitere Umsetzung des Radverkehrskonzeptes 2.0 gestaltet werden kann.

2. Vorgehensweise

Wesentliche Grundlagen für die Evaluation bilden die Stellungnahmen der Ressorts mit Bezug zum Radverkehr, die Kommunalbefragung der Landkreise und Zentralen Orte höherer Stufe von 2023 sowie die Studien Fahrrad-Monitor Thüringen für die Jahre 2019 und 2021.

Der Aufbau des Berichts ergibt sich weitestgehend aus den neun Handlungsfeldern des Radverkehrskonzeptes 2.0. Die Handlungsfelder des RVK werden hinsichtlich der Zielerreichung anhand von ausgewählten Kenngrößen mit Hilfe eines Farbschemas bewertet (vgl. **Abbildung 1**). Dieses ist den Ampelfarben Rot, Gelb und Grün aus dem Straßenverkehr nachempfunden und bietet somit eine einfache und plakative Möglichkeit, den Fortschritt kenntlich zu machen.



Rot
Fortschritt ist kritisch



Gelb
Fortschritt ist teilweise kritisch



Grün
Fortschritt verläuft gut



Grau
Bewertung aufgrund fehlender Datengrundlage nicht möglich

Abbildung 1: Farbschema zur Bewertung der Zielerreichung

Je Handlungsfeld werden die verfügbaren Kenngrößen bewertet, ausgewählte umgesetzte oder laufende Maßnahmen aufgeführt und der erreichte Stand eingeschätzt.

Der Stand der Umsetzung hängt wesentlich von den eingesetzten Instrumenten und Ressourcen ab. Hierauf wird in Kapitel 4 näher eingegangen. Den Abschluss bildet Kapitel 5 mit einer kurzen Gesamtbewertung und einem Ausblick.

3.Handlungsfelder

3.1 Sichere und attraktive Infrastruktur zum Radfahren



Unfallstatistik mit Bezug auf Radverkehr



Entwicklung straßenbegleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen



Nutzerbewertung (Zufriedenheit, Sicherheit)

Kenngroßen

In den vergangenen Jahrzehnten konnte die Verkehrssicherheit in Thüringen erheblich verbessert und deutliche Rückgänge der Unfallzahlen in einzelnen Segmenten verzeichnet werden. Vor dem Hintergrund, dass der Verkehr in den vergangenen Jahren stetig zugenommen hat, ist dies ein beeindruckender Erfolg und zugleich ein Ansporn für all jene, die sich in der Verkehrssicherheitsarbeit engagieren.

Über allem steht dabei die „Vision Zero“, d.h. keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr, denn jeder Tote und Verletzte ist einer zu viel.

Das aktuelle Verkehrsunfallgeschehen in Thüringen im Segment der Radfahrer wird in der u. s. Tabelle „Auszug aus der aktuellen Verkehrsunfallstatistik 2022 des Thüringer Ministerium für Inneres und Kommunales“ dargestellt. 

Im Vergleich mit dem Bezugsjahr 2018 ist im Verkehrsunfallgeschehen 2023 insgesamt ein Rückgang zu verzeichnen. Erfreulich ist dabei besonders die Senkung der Zahl der Getöteten um ein Drittel sowie Schwerverletzten um ein Fünftel im Gegensatz zum Jahr 2018. Bei Betrachtung

des Gesamtzeitraumes jedoch, ist bei der Zahl der Getöteten keine Senkung festzustellen (Mittelwert 9).

Die Hauptunfallursachen der durch Radfahrer verursachten Verkehrsunfälle sind nicht angepasste Geschwindigkeit, Fahren unter Alkoholeinwirkung, Vorrang-/Vorfahrtsfehler, Fehler beim Abbiegen/Wenden und Fahren unter Einwirkung anderer berauschender Mittel außer Alkohol.

Für die Kenngröße „Entwicklung straßenbegleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen“ wird festgestellt, dass sich der Anteil der mit Radverkehrsanlagen ausgestatteten Bundesstraßen seit 2018 von 23,5 % auf 24 % im Jahr 2022 erhöht hat, der Anteil der mit Radverkehrsanlagen ausgestatteten Landesstraßen von 5,8 % auf 6,7 %.

Für die Kenngröße „Nutzerbewertung (Zufriedenheit, Sicherheit)“ wird der Fahrrad-Monitor Thüringen herangezogen. Hinsichtlich der Zufriedenheit gaben 52 % der Befragten an, dass Radfahren in ihrer Gemeinde oder Stadt Spaß macht (2019: 50 %).

Über die Hälfte der Radfahrer in Thüringen fühlen sich im Straßenverkehr sehr sicher bis meistens sicher (59 %). Dieser Wert liegt etwas unter dem Schnitt der bundesweiten Erhebung (63 %). Unsicher fühlen sich dementsprechend 41 % aller Radfahrer in Thüringen. Gegenüber 2019 ist das Sicherheitsgefühl der Radfahrer demnach gestiegen (55 %). Gründe, warum man sich in Thüringen (eher) nicht sicher fühlt, sind vor allem „zu wenig separate Radwege“ (59 %), „zu viel Verkehr auf den Straßen“ (58 %) und „zu schnell fahrende Autos“ (50 %).

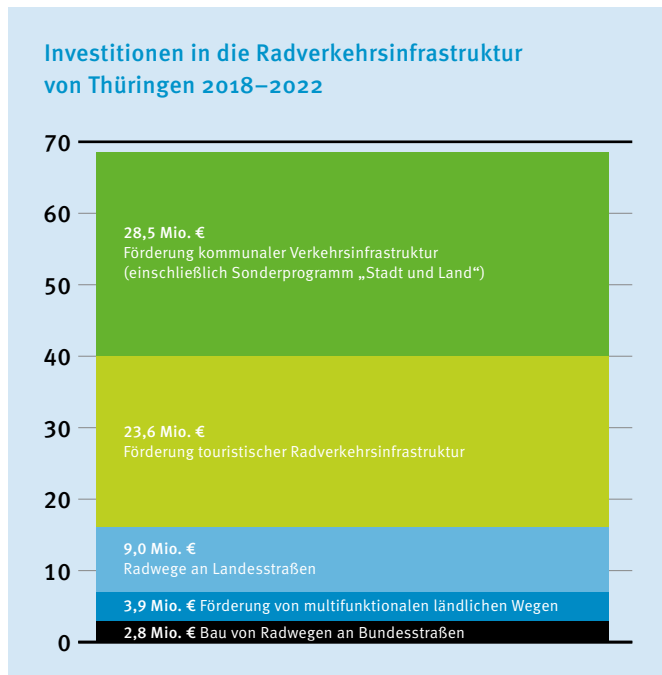
Zu den dringlichsten Forderungen an die Politik in Thüringen zählen, mehr Radwege zu bauen (61 %) sowie eine bessere Trennung der Radfahrenden von den PKW (55 %) und den Fußgängern (43 %).

Auszug aus der aktuellen Verkehrsunfallstatistik 2022 des Thüringer Ministerium für Inneres und Kommunales

	2018	2019	2020	2021	2022	Saldo 2018
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden	1.898	1.703	1.787	1.563	1.753	-7,6 %
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	1.438	1.194	1.294	1.120	1.302	-9,5 %
dabei Getötete	9	9	9	12	6	-33,3 %
darunter Radfahrende	9	9	8	12	6	-33,3 %
dabei Schwerverletzte	356	276	308	243	283	-21,5 %
Leichtverletzte	1.167	984	1.068	940	1.070	-8,3 %
verursachte Verkehrsunfälle	1.026	966	1.030	919	1.020	-0,6 %

Maßnahmen

Für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen wurden 2018–2022 rund 2,8 Mio. € eingesetzt, für Radwege an Landesstraßen rund 9 Mio. €. Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs im Rahmen der Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur einschließlich des Sonderprogramms „Stadt und Land“ umfasste 28,5 Mio. €. Für die Förderung touristischer Radverkehrsinfrastruktur wurden 23,6 Mio. € verausgabt und für die Förderung von multifunktionalen ländlichen Wegen 3,9 Mio. €. Damit wurden in den Jahren 2018–2022 in Thüringen insgesamt 67,7 Mio. € an Finanz- und Fördermitteln des Bundes und des Landes für die Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt.



Die Stärkung des Radverkehrs ist zudem ein konkreter Beitrag zum Klimaschutz. Der Thüringer Klimapakt zwischen Landesregierung und den Städten, Gemeinden und Kreisen vom November 2022 ermöglicht den Kommunen ab 2023 mehr Investitionen in Klimaschutz und Klimaanpassung. Im Landeshaushalt für 2023 sind – wie auch für das Jahr 2024 – 50 Mio. € als zusätzliche finanzielle Unterstützung eingeplant. Die Kommunen entscheiden, wie sie das Geld am effektivsten einsetzen - das Spektrum reicht von Solaranlagen auf Rathäusern, sparsamen LEDs zur Umrüstung der Straßenbeleuchtung bis zu Sonnensegeln zum Hitzeschutz in Kindergärten und hat auch den Radverkehr im Blick.

Die seit 2020 geltenden Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes wurden 2022 auch für Radwege an Landesstraßen in der Baulast des Landes eingeführt. Damit wird beim Neu-, Um- und Ausbau von Bundes- und Landesstraßen immer geprüft, ob es für den Radverkehr bereits eine geeignete Führung gibt. Ist dies nicht der Fall, werden der Bedarf und die Möglichkeit für einen Radweg geprüft. Im Bestandsnetz wird der Bedarf und die Anlage eines Radweges insbesondere dann geprüft, wenn regionale Radverkehrsnetze erweitert oder ergänzt werden sollen. Die Straßenbauverwaltung berücksichtigt dabei die Meldungen der Kommunen. Für die Zukunft ist geplant, ein Konzept zur baulichen Nachrüstung von Radwegen umzusetzen.

Inwiefern in Thüringen ein Bedarf für Radschnellverbindungen bestehen könnte, war unter anderem Gegenstand einer vom Land geförderten Studie der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen (AGFK-TH) e. V. und einer Machbarkeitsstudie Raddirektverbindung Erfurter Kreuz des Regionalmanagements Landkreis Gotha und Ilm-Kreis. Das Land unterstützt die Umsetzung der Raddirektverbindung Erfurter Kreuz und berücksichtigt sie zum Beispiel bei den Planungen für den Ausbau der Landesstraße L 1044N. Um einen Bedarf für Radschnellverbindungen in Thüringen zu begründen, reichen die vorliegenden Prognosen für das Radverkehrspotenzial aus Sicht des Landes allerdings nicht aus. Gegebenenfalls können künftig auf ausgewählten Verbindungen Radvorrangrouten mit einem im Vergleich zu Radschnellverbindungen geringeren Standard, aber breiter als bisherige Radwege, entwickelt werden. Hierfür sind weitere Untersuchungen erforderlich.

Erreichter Stand

Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln für die Finanzierung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen und die Förderung von Radverkehrsanlagen konnten Fortschritte erzielt und das Radverkehrsnetz erweitert und ergänzt (Lückenschlüsse) werden. Von grundsätzlicher Bedeutung ist, dass bei der Planung und dem Bau von Radverkehrsanlagen das geltende technische Regelwerk eingehalten wird. Hier wird allen Straßenbausträgern empfohlen, Informations- und Weiterbildungsangebote zu nutzen.

Die Befahrung der straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen in der Baulast von Bund und Land wurde abgeschlossen. Die Auswertung der Daten und Übernahme in eine separate Radwegdatenbank ist noch in Arbeit.

Es besteht weiterhin hoher Handlungsbedarf für ein flächendeckendes Radverkehrsnetz, wobei der Radwegbau an Bundes- und Landesstraßen insbesondere Lücken in regionalen und lokalen Radverkehrsnetzen schließen soll. Der Nachfrage der Kommunen nach Fördermitteln konnte durch das seit 2020 bestehende **Sonderprogramm „Stadt und Land“** in höherem Maß als bisher entsprochen werden. Das Sonderprogramm hat sich als sehr wirksam erwiesen und wurde bis 2028 verlängert, wodurch für Thüringen insgesamt rund 55 Mio. € bereitgestellt werden.

In den Landkreisen und Zentralen Orten ist das Bewusstsein gestiegen, über die Fortschreibung oder Erstellung von Radverkehrskonzepten, die auch den Alltagsradverkehr einbeziehen, in die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu investieren. Hierzu hat auch die seit 2020 bestehende Möglichkeit beigetragen, die Erstellung von Radverkehrskonzepten zu fördern. Maßnahmen, die vergleichsweise zügig und mit geringem Aufwand umgesetzt werden können, können ein Einstieg sein und punktuell Verbesserungen bringen, aber insgesamt keine entscheidende Verbesserung ermöglichen. Zukünftig wird der Erfolg zunehmend davon abhängen, ob dem Land und den Kommunen genügend Mittel und Personal zur Verfügung stehen, um Projekte planen und umsetzen zu können.

3.2 Radroutennetz Thüringen



Entwicklung Zielkonzept Radroutennetz Thüringen



Netzentwicklung gemäß Radroutenplaner Thüringen (u. a. Themenrouten)

Kenngrößen

Für die Kenngröße „Entwicklung Zielkonzept Radroutennetz Thüringen“ liegen folgende Zahlen vor:

2018 betrug die Länge der 13 Thüringer Radfernwege einschließlich der D-4-Route, der D-11-Route des Radnetzes Deutschland und des Iron Curtain Trail sowie der 56 touristischen Radhaupttrouten 3.104 km.

Im Jahr 2023 beträgt die Länge 3.166 km.

In Bezug auf die „Netzentwicklung gemäß Radroutenplaner Thüringen (u. a. Themenrouten)“ ist die Länge der Themenrouten im Radroutenplaner 2018 im Vergleich zu 2023 von 3.265 km auf 3.711 km gewachsen und die Länge der lokalen Radnetze von 10.117 km auf 10.204 km.

Maßnahmen

Das Radverkehrskonzept 2.0 sieht für das Radroutennetz Thüringen drei Netzebenen vor, das Radfernnetz, die Radhaupttrouten und die lokalen Radrouten. Für das Radfernnetz und die touristischen Radhaupttrouten liegt ein Zielkonzept vor, dass laufend angepasst und optimiert wird. Die Landkreise und weitere Kommunen haben hierzu in der Vergangenheit bereits eine Vielzahl von Routenänderungen für die Radfernwege und touristischen Radhaupttrouten beim Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) eingereicht, die nach Prüfung in das Zielkonzept aufgenommen wurden.

Mit dem vom Bund 2022 erstmals aufgelegten Programm „Radnetz Deutschland“ ergab sich die Möglichkeit, die bereits begonnene Optimierung des Iron Curtain Trail als einziger EuroVelo-Route in Thüringen fortzusetzen und ein Projekt zur Beschilderung und Koordinierung der Entwicklung des ICT zu beantragen. Unter Federführung des Wartburgkreises wird für den Thüringer Abschnitt im Rahmen eines länderübergreifenden Projektes die Beschilderung einschließlich der Teilabschnitte in den Nachbarländern koordiniert, geplant und umgesetzt.

Zu der im Radverkehrskonzept 2.0 als Option benannten „Thüringentransversale“ haben sich interessierte Kommunen unter Beteiligung der Thüringer Tourismus GmbH (TTG) zusammengefunden, um einen Vorschlag für einen neuen Thüringer Radfernweg zu erarbeiten. Absicht ist, überwiegend auf Strecken bereits bestehender Radfernwege und touristischer Radhaupttrouten den Kyffhäuser mit dem Thüringer Wald und Franken zu verbinden.

Im Gegensatz zu den touristischen Routen des Zielkonzeptes ist die Netzebene der alltagstauglichen Radhaupttrouten bisher noch nicht mit konkreten Verbindungen unterlegt. Im Rahmen des von 2021 bis 2023 laufenden Projektes zur **Weiterentwicklung des Radroutennetzes Thüringen** wird ein Netz von **Alltagshaupttrouten** unter Einbeziehung der Landkreise und Zentralen Orte erarbeitet. Ziel ist, alle Zentralen Orte durch radverkehrstaugliche Verbindungen anzubinden und miteinander zu verknüpfen.

Die Netzebene der lokalen Radrouten basiert auf den Netzplannungen der Kommunen. Es kann festgestellt werden, dass die Landkreise sowie einige Zentrale Orte Radverkehrskonzepte neu erstellt oder fortgeschrieben haben. Im Rahmen der Richtlinie zur Förderung kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI) besteht die Möglichkeit der nicht investiven Förderung, zum Beispiel von kommunalen Radverkehrskonzepten. Im Rahmen der Kommunalbefragung konnte festgestellt werden, dass sich das Durchschnittsalter der Radverkehrskonzepte bei den Zentralen Orten höherer Stufe auf sieben Jahre verringert hat (2017: 10 Jahre). Bei den Landkreisen beträgt das mittlere Alter, wie schon 2017 festgestellt, zehn Jahre. Über 70 % der zurückgemeldeten Ober- und Mittelzentren gaben an, ein Radverkehrskonzept zu besitzen. Über die Hälfte der Landkreise in Thüringen besitzt ein Radverkehrskonzept.

Ein Baustein zur Verbesserung und Sicherung der Qualität des Radroutennetzes Thüringen ist der seit 2016 online verfügbare „**Mängelmelder Thüringer Radnetz**“. Bis zum 31.12.2022 wurden hier insgesamt 1.293 Mängel gemeldet, davon 437 Mängel im Netz der Radfernwege, die den zuständigen Stellen in den Kommunen zur Bearbeitung weitergeleitet werden. Besonders häufig gemeldete Mängel beziehen sich auf die Oberfläche bzw. den Wegebelaag und die Beschilderung der Radrouten. Für etwa ein Drittel der Meldungen ist der Bearbeitungsstatus noch offen bzw. „nicht bekannt“. Die übrigen Mängel sind entweder gelöst oder weisen einen unterschiedlichen Bearbeitungsstatus auf.

Erreichter Stand

Das Netz der touristischen Radrouten weist eine ausreichende Dichte auf, welches durch die Entwicklung des Iron Curtain Trail und möglicherweise eines zusätzlichen Thüringer Radfernweges weiter an Attraktivität gewinnen wird. Mit der Festlegung von Alltagshaupttrouten wird das Zielkonzept Radroutennetz Thüringen wesentlich weiterentwickelt und das landesweite Radverkehrsnetz weiter verdichtet. Aufgabe ist es, in den nächsten Jahren die Alltagshaupttrouten durchgängig zu gestalten, dem festgelegten Qualitätsstandard anzupassen und zu beschildern. Durchgängig und gut befahrbare Netzabschnitte werden in den Radroutenplaner Thüringen aufgenommen.

Die Routenverläufe der touristischen Radrouten und Alltagshaupttrouten im Radroutennetz Thüringen können bei Bedarf geändert und optimiert werden. Das für die Abstimmung des Entwurfes für das Alltagshaupttroutennetz genutzte Online-Beteiligungstool soll künftig dauerhaft für die Meldung von Kommunen zur Änderung des Radroutennetzes Thüringen genutzt werden, sowohl bezogen auf das Zielkonzept für das Radroutennetz Thüringen als auch das Radnetz im Radroutenplaner Thüringen.

3.3 Wegweisung und Orientierung



Vorliegen von einheitlichen Standards für Wegweisung im Land



Kommunale Radverkehrswegweisung

Kenngrößen

Mit der Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Thüringen (ThürRadWW-RL) liegt seit 2008 ein einheitlicher Standard für Thüringen vor (Kenngröße 1), der sich am „*Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr*“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) orientiert. Im Jahr 2018 wurde die Richtlinie überarbeitet und um die Integration von Mountainbike-Routen in die Wegweisung erweitert, soweit diese mit Radrouten für den Alltags- und touristischen Radverkehr parallel verlaufen oder diese queren. Die ThürRadWW-RL wurde 2023 um weitere fünf Jahre verlängert und gilt bis Ende 2028. Das FGSV-Merkblatt befindet sich derzeit in Überarbeitung. Es wird nach Veröffentlichung des neuen Merkblattes geprüft, ob sich hieraus ein Änderungsbedarf für die Richtlinie ergibt.

Für die Kenngröße „Kommunale Wegweisung“ kann gemäß der 2023 durchgeführten Kommunalbefragung festgestellt werden, dass in fast allen befragten Ober- und Mittelzentren sowie Landkreisen (>90 %) eine Radverkehrswegweisung vorhanden ist, welche sich bisher überwiegend auf die touristischen Radrouten bezieht. Mit der künftigen schrittweisen Umsetzung des Projektes für die Entwicklung eines alltagstauglichen Radhauptroten-netzes sollen die meist direkter geführten Alltagsradrouten ebenfalls mit Wegweisung ausgestattet werden. Die regelmäßige Pflege der Wegweisung erfolgt jedoch nur in knapp der Hälfte der befragten Thüringer Kommunen und ist ausbaufähig.

Maßnahmen

Die gültige ThürRadWW-RL entspricht dem bundesweiten Standard und wird in Thüringen bisher überwiegend auf touristischen Radrouten angewendet. Die Förderung der Radverkehrswegweisung ist im Rahmen der touristischen Infrastrukturförderung und der Förderung kommunaler Verkehrsinfrastruktur an die Anwendung der ThürRadWW-RL gebunden. Künftig sollten auch wichtige Alltagsradverbindungen mit einer Wegweisung ausgestattet werden.

Der Radroutenplaner Thüringen bietet neben der Routenplanung eine Vielzahl weiterer nützlicher Informationen, zum Beispiel zu Themenrouten, Bus- und Bahnverbindungen, Sehenswürdigkeiten und Übernachtungsmöglichkeiten. Der Radroutenplaner Thüringen ist in den Verbund des Radroutenplaners Deutschland integriert. Die Nutzerzahlen haben sich von 2018 mit 6,9 Mio. Seitenaufrufen auf 7,4 Mio. Seitenaufrufe im Jahr 2022 erhöht.

Für die Routenplanung und die Orientierung während des Radfahrens stellt die Thüringer Landesverwaltung den Radroutenplaner Thüringen als Applikation für mobile Endgeräte zur Verfügung. Diese App ermöglicht die Routenplanung sowie die Navigation.

Erreichter Stand

Es wird eingeschätzt, dass die ThürRadWW-RL von den Kommunen flächendeckend angewendet wird. Allerdings sind bei Wartung und Instandhaltung der Wegweisung Defizite zu verzeichnen, sodass die Qualität der Wegweisung insgesamt verbesserungswürdig erscheint.

Die Erstellung und Pflege eines landesweiten einheitlichen Wegweisungskatasters ist angesichts der vorhandenen Ressourcen bei der Straßenbauverwaltung derzeit nicht vorgesehen. Zudem erscheint die Umsetzbarkeit schwierig, da es sich bei der nichtamtlichen Wegweisung um eine freiwillige Aufgabe handelt und viele Akteure mit unterschiedlichen Lösungen, welche bereits genutzt werden, zu koordinieren wären.

Der Radroutenplaner Thüringen ist etabliert und soll weiterentwickelt werden. Demnächst geplante Neuerungen betreffen insbesondere die Darstellung der Kartengrundlage im Radroutenplaner Thüringen und die Verbesserung der Radroutenplaner-App. In den nächsten Jahren ist zudem eine grundlegende technische sowie visuelle Überarbeitung des Radroutenplaners und der dazugehörigen App vorgesehen.

3.4 Fahrradparken und Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV)



Ausstattung Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit Bike+Ride-Anlagen



Fahrradmitnahme SPNV/ Straßenpersonennahverkehr (StPNV)



Entwicklung Fahrraddiebstahl und Aufklärungsquote



Nutzerbewertung (Abstellen, Mitnahme)

Kenngrößen

Die grundsätzliche Verantwortung bezüglich der Ausstattung von SPNV-Haltestellen mit Bike+Ride-Anlagen liegt bei den Kommunen. Dem TMIL liegen keine vollständigen aktuellen Informationen vor. Derzeit sind an 177 Stationen entsprechende Abstellanlagen bekannt. Das sind ca. zwei Drittel der Stationen, wobei angestrebt wird, dass alle Stationen mindestens über ein Grundangebot an Bike+Ride-Anlagen verfügen.

Die kostenfreie Fahrradmitnahme im SPNV in Thüringen ist weiterhin grundsätzlich gewährleistet, sofern die Kapazitäten es ermöglichen. Es sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich, um Nutzungskonflikte bei der Fahrradmitnahme zu minimieren, zum Beispiel durch ein ausreichendes Angebot an Bike+Ride-Anlagen.

Die Fahrradbeförderung im StPNV wird weiterhin regional differenziert geregelt. Ursächlich sind die eingesetzten Fahrzeuge, über die im Wirkungskreis des jeweiligen Auf-

gabenträger befunden wird. Daher ist zu beobachten, dass selbst innerhalb von etablierten Verkehrsverbünden keine Einheitlichkeit in dieser Frage erreicht wird.

Gleiches trifft auf die landesbedeutsamen Buslinien zu, da diese sich ebenfalls aus den vorhandenen Fuhrparks speisen und auch andere Linien im Einzugsgebiet bedienen.

Nach Auswertung der polizeilichen Kriminalstatistik¹ für Fahrraddiebstahl kann im Vergleich von 2015 bis 2022 festgestellt werden, dass die Diebstähle in den Zentralen Orten höherer Stufe um ein Viertel zurückgegangen sind (3.948 in 2015 auf 2.969 in 2022). Jedoch hat sich im selben Zeitraum die Aufklärungsquote um drei Prozentpunkte auf 20 % verschlechtert. Auf Landkreisebene ist ein ähnlicher Trend zu erkennen und die Fahrraddiebstähle sind um ein Fünftel zurückgegangen. Die Aufklärungsquote ist ebenfalls um drei Prozentpunkte auf ca. 21 % gesunken. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Entwicklung der Fahrraddiebstähle im Freistaat Thüringen rückläufig ist, jedoch sinkt die Aufklärungsquote ebenfalls ab.

Für die Kenngröße „Nutzerbewertung (Abstellen, Mitnahme)“ kann der Fahrrad-Monitor 2021 herangezogen werden. Demnach wünschen sich 40 % der Befragten sichere Fahrradabstellanlagen (2019: 46 %) und 24 % mehr Abstellanlagen (2019: 33 %). 66 % der Befragten befanden die Abstell-situation für Fahrräder bei der Arbeits-/Fortbildungsstätte und 60 % im privaten Wohnumfeld als „sehr gut“ oder „gut“ (2019: 60 % sowie 59 %), für das Abstellen am Bahnhof/ an der Haltestelle lag der Wert bei 32 % (2019: 31 %).

Die Fahrradmitnahme im SPNV schätzten 57 % der Befragten als positiv/eher positiv (2019: 59 %) ein. Für die Fahrradmitnahme im Bus oder in der Straßenbahn wurden 27 % bzw. 24 % (2019: 24 % sowie 27 %) ermittelt.

Maßnahmen

Für den Bereich des StPNV wäre eine einheitliche Marketingstrategie und landesweite Darstellung für Fahrradbusse sinnvoll. Bike+Ride-Anlagen könnten als Signet in den Printfahrplänen oder als Points of Interest in der Fahrplanauskunft eingepflegt werden. Diverse Institutionen des Öffentlichen Personennahverkehrs wurden kurzfristig auf mögliche Umsetzbarkeit angefragt. Die Resonanz darauf ist positiv. Es wurden Gespräche dazu angeboten.

Da die Thematik der Fahrradmitnahme im StPNV maßgeblich vom Einsatz der Fahrzeuge abhängig ist, sollte dies eher bei der Förderung der (teilnetzbezogenen) Fahrzeugbeschaffung /-umrüstung stärker berücksichtigt werden, als bei einer linienweisen Betrachtung.

Eine Verbesserung der Abstell-situation für Fahrräder geht weit über die Errichtung von Bike+Ride-Anlagen hinaus und soll auch andere Quellen und Ziele des Radverkehrs berücksichtigen. Die geplante Novelle der Thüringer Bauordnung (ThürBO) sieht vor, dass anders als bisher die Verpflichtung zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder nicht mehr davon abhängig gemacht

wird, dass mit einem erheblichen Zu- oder Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu rechnen ist. Angesichts der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs kann davon ausgegangen werden, dass bei fast jeder Nutzung ein Bedarf für Fahrradabstellmöglichkeiten besteht. Werden Abstellplätze bereitgestellt, kann das auch ein Anreiz zur Nutzung des Fahrrads anstelle des Personenkraftwagens sein. Geeignete schwellenlos erreichbare Abstellplätze für Fahrräder sind in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen (notwendige Abstellplätze für Fahrräder).

Erreichter Stand

Das Abstellen von Fahrrädern hat in den größeren Städten bereits spürbar an Bedeutung gewonnen. Handlungsbedarf besteht nach wie vor sowohl in Bezug auf die Erweiterung und Qualitätsverbesserung von Bike+Ride-Anlagen als auch die Erstausstattung von SPNV-Haltepunkten mit einem Grundangebot.

Seit 2020 besteht im Rahmen der Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur die Möglichkeit, neben Bike+Ride-Anlagen auch Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum zu fördern. Dies wird allerdings bisher von den Kommunen kaum genutzt.

Die Fahrradmitnahme im SPNV wird weiterhin grundsätzlich beibehalten, stößt aber auf einigen besonders nachgefragten Linien teilweise an Kapazitätsgrenzen, sodass hier ein ausreichendes Angebot an Bike+Ride-Anlagen besonders wichtig ist. Im StPNV ist die Fahrradmitnahme grundsätzlich möglich, wobei das Angebot regional sehr unterschiedlich ist.

3.5 Fahrradtourismus



ADFC-Zertifizierung von Radfernwegen
(Anzahl und Länge) mit mindestens drei Sternen



Aktivität der Nutzer (Fahrradtouren, Radurlaub)

Kenngrößen

Bezogen auf die Kenngröße „ADFC-Zertifizierung von Radfernwegen (Anzahl und Länge) mit mindestens drei Sternen“ ist festzustellen, dass es in Thüringen seit 2011 eine vom ADFC klassifizierte Qualitätsradroute – den Ilmtal-Radweg – gibt.

In der Praxis sind für Radfernwege in der Regel mehrere Gebietskörperschaften (teilweise auch über Thüringen hinaus) zuständig, sodass oft eine zentrale Organisation als Betreiber der Route fehlt, die hier in ein entsprechendes Zertifizierungsverfahren eintreten könnte. Auch wird der Mehrwert der ADFC-Zertifizierung von den Akteuren nicht durchweg als hoch erachtet. Die Thüringer Tourismus GmbH wiederum strebt die zertifizierte Qualität an und ist daher für die zwei Radfernwege (D4-Route und D11-Route) in die Projektleitung gegangen.

Für die Kenngröße „Aktivität der Nutzer (Fahrradtouren, Radurlaub)“ steht der TTG keine thüringenspezifische Marktforschung zum Thema Radtouren und Fahrradurlaub

¹ Daten vom Landeskriminalamt Thüringen

zur Verfügung. Es gibt jedoch Zählstellen an ausgewählten Radfernwegen. Aus den gewonnenen Daten lässt sich der allgemeine Trend im deutschen Radtourismus herauslesen: Ein kontinuierlich steigender Trend, der in den Corona-Jahren einen vorläufigen Höhepunkt erreichte.

Der Fahrrad-Monitor Thüringen 2021 weist aus, dass 32 % der Befragten in den letzten zwei Jahren eine Radtour von mindestens einem halben Tag bis zu mehreren Tagen unternommen haben (2019: 48 %). 74 % der Befragten gaben an, dass ein Fahrradurlaub in Thüringen für sie in Frage kommt, wobei 22 % nur mit dem Fahrrad unterwegs sein wollen (2019: keine Angaben möglich).

Maßnahmen

Im Jahr 2022 hat sich der Ilmtal-Radweg mit seiner Länge von 123 km erneut einer Überprüfung gestellt und wurde wieder mit vier Sternen ausgezeichnet. In Thüringen ist damit der Ilmtal-Radweg aktuell immer noch der einzige Radweg mit einer ADFC-Zertifizierung.

Drei weitere Radfernwege befinden sich derzeit im Zertifizierungsprozess. Die TTG hat Fördermittel im Rahmen des Bundesprogramms Radnetz Deutschland für die Zertifizierung des Radfernweges Thüringer Städtekette und des Saaleradweges beantragt und bewilligt bekommen. Mit den beteiligten Partnern (z. B. Saaleradweg e. V.) gibt es Kooperationsvereinbarungen. Des Weiteren wird durch den Werraltouristik e. V. gemeinsam mit den betroffenen Kommunen an der Zertifizierung des Werratal-Radweges gearbeitet.

Zu den Thüringer Radfernwegen und weiteren touristischen Themenrouten werden Verläufe und Informationen auf der Internetseite der TTG unter Nutzung von Outdooractive und im Radroutenplaner Thüringen bereitgestellt.

Der Mängelmelder Radnetz Thüringen trägt dazu bei, dass von Nutzern festgestellte Mängel an touristischen Radrouten den Kommunen übermittelt und durch die verantwortlichen Stellen behoben werden können. Zudem besteht die Möglichkeit, in Abstimmung mit dem TMIL und dem Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft (TMWWDG) Routenänderungen im Radroutennetz Thüringen umzusetzen, um touristische Radrouten attraktiver zu gestalten (z. B. Steigungen und gemeinsame Führung mit anderen Verkehrsarten reduzieren).

Die TTG verfolgt mit dem Projekt „KomfortRadwege“ das Ziel, die Erlebbarkeit touristischer Angebote für Gäste mit Beeinträchtigungen, aber auch für Radfahrer mit erhöhtem Planungsbedarf und speziellen Bedürfnissen zu verbessern (z. B. für Familien mit Kindern, Senioren, Handbiker etc.).

Bisher wurden folgende Streckenabschnitte befahren und nach der bundesweit gültigen Kennzeichnung „Reisen für Alle“ erfasst:

- ▶ Saale-Radweg, Abschnitt Jena–Camburg
- ▶ Kanonenbahn-Radweg
- ▶ Ilmtal-Radweg, Abschnitte Weimar–Oßmannstedt, Oßmannstedt–Bad Sulza

In einem nächsten Schritt ist beabsichtigt, gezielt Handbike-Touren in Thüringen, z. B. im Radroutenplaner Thüringen, zu veröffentlichen.

Anlässlich der Entscheidung der AG Landes- und Regionalentwicklung der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland (EMMD), die Entwicklung des Radverkehrs als einen umweltfreundlichen und klimaschonenden Verkehrsträger im Alltags- sowie im touristischen Verkehr in ihrem Wirkungsgebiet voranzutreiben, wurde im Jahr 2022 eine Metastudie zur Radverkehrsanalyse durchgeführt. Die Metastudie ist die Vorstufe einer für die EMMD und das erweiterte Umland vorgesehenen Radverkehrsanalyse.

Erreichter Stand

Es wird festgestellt, dass ein deutliches Interesse vorhanden ist, im Urlaub auf das Rad zu steigen. Die Verbesserung der Qualität der touristischen Radwege kann durch die Zertifizierung von Radrouten zusätzlichen Schub bekommen.

Der Mängelmelder Radnetz Thüringen kann einen spürbaren Beitrag für die Qualitätssicherung im Radnetz Thüringen leisten, wenn die Kommunen dieses Instrument aktiv nutzen und die gemeldeten Mängel soweit und sobald wie möglich beheben. Es erscheint erforderlich, den Mängelmelder bekannter zu machen. Künftig sollen zudem die Kommunen stärker dafür sensibilisiert werden, den Mängelmelder als ergänzendes Instrument zur Qualitätssicherung zu verstehen und zu nutzen.

Es wird festgestellt, dass es weiterhin kontinuierlicher Anstrengungen bedarf, um die Qualität der touristischen Radrouten und Produkte zu verbessern bzw. zu erhalten. Dabei kommt der TTG eine wichtige koordinierende Rolle zu.

3.6 Nahmobilität für eine nachhaltige Stadt- und Dorfentwicklung



Lasten-/Fahrradverleihsysteme in Kommunen

Kenngröße

In den letzten Jahren haben Fahrradverleihsysteme in einigen Kommunen an Bedeutung gewonnen. Diese innovativen Mobilitätslösungen bieten zahlreiche Vorteile für Städte und ihre Bewohner. Im Zuge der Kommunalbefragung 2023 konnte festgestellt werden, dass drei Viertel der rückmeldenden Kommunen kein Fahrradverleihsystem besitzen. Die wenigen vorhandenen Systeme werden zu 100 % von privaten Anbietern betreut. Das Fahrradverleihsystem in der Landeshauptstadt Erfurt des Betreibers nextbike wurde im Mai 2023 eingestellt. Somit existieren nach Kenntnis des Landes nur in Bad Lobenstein, Gotha, Mühlhausen, Neuhaus am Rennweg, Sömmerda und Weimar entsprechende Angebote.

Nur in vier Thüringer Kommunen besteht ein Lastenradverleihsystem, welche durch private Anbieter bzw. ehrenamtlich organisierte Vereine betrieben werden. Die Angebote ein Lastenrad auszuleihen, erstrecken sich auf die Städte Erfurt, Ilmenau, Sömmerda und Weimar.

Insgesamt bieten Lasten- und Fahrradverleihsysteme eine Fülle von Vorteilen, angefangen bei der Reduzierung der Umweltbelastung bis hin zur Förderung der Gesundheit und sozialen Teilhabe. Durch die kontinuierliche Weiterentwicklung und Integration dieser nachhaltigen Mobilitätslösungen in kommunale Konzepte können Städte und Gemeinden die Lebensqualität ihrer Bewohner erheblich verbessern und gleichzeitig die anstehenden Herausforderungen im Verkehrsbereich bewältigen.

Die Befragung im Rahmen des Fahrrad-Monitors 2021 ergab, dass 1 % der Befragten ein Lastenrad nutzen (2019: 1 %) und 7 % sich generell vorstellen können, ein Lastenrad anzuschaffen (2019: keine Angaben vorhanden).

22 % der Befragten können sich vorstellen, ein Leihsystem für Lastenräder zu nutzen (2019: 15 %).

Bike-Sharing ist in Thüringen noch nicht weit verbreitet: 10 % gaben an, dass an ihrem Wohnort ein Leihradsystem besteht (2019: 14 %). 20 % der Befragten haben bereits die Möglichkeit genutzt, ein Mietfahrrad zu leihen (2019: keine Angaben vorhanden).

Maßnahmen

Die ThürBO sieht vor, dass baulichen Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, die erforderlichen Stellplätze zwingend zugeordnet werden. Ziel der Regelung ist es, den öffentlichen Verkehrsraum dadurch von ruhendem Verkehr zu entlasten. Im Ergebnis wird die Nahmobilität durch Fußgänger- und Radverkehr unterstützt.

Die mit dem Förderprogramm Cargo Bike Invest unterstützten Projekte leisten einen Beitrag zur Förderung der Nahmobilität sowie der Elektromobilität (siehe Punkt 3.9).

Neben den Synergieeffekten, die durch die Städtebauförderung für die Nahmobilität entstehen, kann auf die kommunale Verkehrsinfrastrukturförderung verwiesen werden, einerseits bezogen auf die Förderung von Gehwegen, andererseits auf die Förderung von kommunalen Konzepten auch bezogen auf den Fußverkehr. Ebenso profitiert die Nahmobilität von Fördermaßnahmen der integrierten ländlichen Entwicklung, z. B. im Rahmen von LEADER-Programmen.

Auch der Bund weitet seine Förderung der aktiven Mobilität aus und stärkt den Fußverkehr mit seiner 2023 veröffentlichten Förderinitiative Fußverkehr. Gefördert werden sowohl investive als auch nicht investive Maßnahmen des Fußverkehrs, die zur Stärkung des Fußverkehrs als klimafreundlichste und in intermodalen Verkehrsketten notwendige Verkehrsart beitragen.

Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) Thüringen haben die Stadt Nordhausen und der Landkreis Nordhausen von 2020 bis 2022 ein Integriertes StadtLand-Mobilitätskonzept unter Bürgerbeteiligung erarbeitet. In dem Konzept werden bezüglich des Radverkehrs insbesondere die Handlungsfelder

- Sichere und attraktive Infrastruktur zum Radfahren und
 - Fahrradparken und Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr
- behandelt.

Beispielhaft kann erwähnt werden, dass bereits mehrere Thüringer Kommunen der Initiative „*Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten*“ beigetreten sind, dazu gehören die Städte Erfurt, Gotha, Eisenach, Heilbad Heiligenstadt sowie die Gemeinden Kammerforst und Roßdorf. Ein Ziel der Initiative ist unter anderem, den Kommunen mehr Autonomie bei der Ausweisung von Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuräumen.

Erreichter Stand

Das Thema „*Nahmobilität*“ wurde im Radverkehrskonzept kursorisch behandelt, da die Nahmobilität den Radverkehr einbezieht und darüber hinaus weitere umweltfreundliche Verkehrsarten betrachtet. Eine intensivere Befassung mit der Thematik ist an dieser Stelle nicht beabsichtigt und soll künftigen konzeptionellen Überlegungen vorbehalten bleiben.

Fahrradverleihsysteme spielen in Thüringer Städten keine oder nur eine sehr untergeordnete Rolle. Der Schwerpunkt sollte weiterhin auf die Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder hinsichtlich Anzahl, Wetterschutz und Diebstahlsicherheit gelegt werden (siehe Punkt 3.4).

3.7 Kommunikation und Verhalten



Durchführung von landesweiten Aktionen und Aktivitäten



Beteiligung am STADTRADELN

Kenngröße

Die Kenngröße „Durchführung von landesweiten Aktionen und Aktivitäten“ soll beschreiben, inwiefern das Land öffentlichkeitswirksame Maßnahmen mit großer Außenwirkung in Angriff genommen hat.

Dies kann anhand von Beispielen dargestellt werden. Herausgehoben werden können die Aktion STADTRADELN, der Wettbewerb Schulradeln, die Verkehrssicherheitsaktionen der Thüringer Landesverkehrswacht e. V. (LVW) sowie Veröffentlichungen der TTG zu touristischen Radrouten, wie der Radkarte „Radwege in Thüringen. Die schönsten Routen auf einen Blick“ (2019) und der Broschüre „Radlerglück“ im Jahr 2021.

Die Kenngröße „Beteiligung am STADTRADELN“ zeigt, dass Kampagnen für das Radfahren insbesondere dann erfolgreich sind, wenn sie den Vergleich mit anderen Kommunen bzw. teilnehmenden Teams ermöglichen. Kommunen können die Kampagne STADTRADELN mit relativ geringem Aufwand nutzen, um das Thema Radfahren in die Bevölkerung zu tragen und für ein fahrradfreundliches Klima zu werben. In der Kommunalbefragung 2023 wurde die Beliebtheit des STADTRADELN festgestellt, denn fast die Hälfte der zurückgemeldeten Kommunen nehmen am Wettbewerb teil. Die Beteiligung der Thüringer Kommunen ist von 2018 mit acht Kommunen auf 27 Kommunen im Jahr 2022 und 33 Kommunen im Jahr 2023 gewachsen. Das TMIL hat für die Teilnahmegebühren am STADTRADELN in den Jahren 2018 bis 2022 insgesamt ca. 101.000 € verausgabt.

Maßnahmen

Das TMIL hat gemeinsam mit der AGFK-TH im November 2022 eine Radverkehrskonferenz unter dem Titel „Chancen nutzen – Bedingungen für den Radverkehr verbessern“ durchgeführt. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde die **Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr** gegründet (siehe auch unter Punkt 4). 2023 fand eine gemeinsame Radverkehrskonferenz der AGFK-TH mit dem TMIL zum Thema „Radfahren in allen Lebenslagen – Alltags- und touristischen Radverkehr gemeinsam voranbringen“ statt. Zielgruppe der Konferenzen sind die kommunalen Verwaltungen, die Straßenbauverwaltung, radverkehrsaffine Verbände, die lokalen Tourismusorganisationen sowie die Partner der Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr.

Seit 2018 beteiligte sich das TMIL zweimal an dem alle zwei Jahre stattfindenden Nationalen Radverkehrskongress mit einem Thüringen-Stand bei der Länderausstellung. Zuletzt wurden 2023 in Frankfurt am Main mit Unterstützung der AGFK-TH und der TTG Plakate zu verschiedenen Themen der Radverkehrsförderung im Freistaat präsentiert.



Das TMIL informiert unter radverkehr.thueringen.de u. a. über das Radverkehrskonzept, die Regelungen zur Radverkehrswegweisung, den Radroutenplaner Thüringen sowie die Fördermöglichkeiten des Bundes und des Landes für den Radverkehr.

Über neue Fördermöglichkeiten des Bundes (z. B. Sonderprogramm „Stadt und Land“, Programm „Radnetz Deutschland“, „Förderinitiative Fußverkehr“) wurden die Kommunen digital, zum Teil auch per Videokonferenz, informiert.

Durch Pressemeldungen und über die sozialen Medien informieren die einzelnen Ressorts regelmäßig zu Radverkehrsinfrastrukturvorhaben des Landes und geförderten Vorhaben der Kommunen.

Seit 2018 wurden die Teilnahmegebühren an der Kampagne STADTRADELN der Mitgliedskommunen der AGFK-TH, 2019 bis 2022 für alle teilnehmenden Thüringer Kommunen durch das TMIL übernommen. Im Jahr 2023 hat die Teilnahme der Kommunen erstmals das Budget für die Übernahme der Teilnahmegebühren übertroffen. Die Bereitstellung von Mitteln für die Übernahme der Teilnahmegebühren ist derzeit bis 2025 gewährleistet. Es wurden landesweite STADTRADELN-Veranstaltungen 2022 in Stadtilm und 2023 in Ohrdruf durchgeführt, die gemeinsam von der Stadt, dem Landkreis, der AGFK-TH und dem TMIL organisiert wurden.

Im Jahr 2023 beteiligte sich Thüringen erstmals am Wettbewerb Schulradeln, der im Rahmen der Aktion STADTRADELN durchgeführt wird. Die Resonanz der Schulen ist als äußerst positiv zu bewerten, da sich im ersten Jahr bereits über 100 Schulen am Wettbewerb beteiligt haben.

Im Bereich des Tourismus wurde unter maßgeblicher Beteiligung der Koordination für touristische Radrouten und des Wanderwegekoordinators bei der TTG im Tourismusnetzwerk (Kommunikationsraum) eine „Wander- und Radwegegruppe“ aufgebaut. Der sehr aktive Austausch-Raum umfasst derzeit 162 Mitglieder. Die Netzwerkarbeit findet überwiegend in Präsenz statt und die TTG ist im Bereich des touristischen Radwegemanagements zentraler Knoten- und Ansprechpunkt.

Darüber hinaus arbeitet die Koordination für touristische Radrouten in verschiedenen Arbeitsgemeinschaften der Thüringer Radfernwege und der Ländermarketingorganisationen mit. Sie beteiligt sich im Rahmen der touristischen Produktentwicklung bei verschiedenen Radwegen (z. B. Iron-Curtain-Trail, Thüringer Waldrandroute, „Thüringentransversale“, Radweg Zwickau-Greiz, Projektleitung ADFC-Zertifizierung Saaleradweg und Städtekette) und unterstützt bei Problemlösungen.

Für mehr Aufmerksamkeit für die Thüringer Radfernwege sorgten neben der beliebten Radkarte „Radwege in Thüringen“. Die schönsten Routen auf einen Blick“ die Broschüre „Radlerglück“. Darüber hinaus beteiligte sich Thüringen zum wiederholten Mal an der Broschüre des ADFC-Bundesverbandes „Deutschland per Rad entdecken“.

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist ein wichtiger Baustein im Hinblick auf das Verhalten im Straßenverkehr. Wichtigster Partner ist hier die Landesverkehrswacht Thüringen e.V. (LVW). Das

TMIL fördert die LVW seit vielen Jahren in institutioneller und projektmäßiger Hinsicht. Die LVW setzt mit den Kreis- und Ortsverkehrswachten Bundes- und Landesprojekte sowie eigene Aktionen im Bereich der Verkehrssicherheit um. Dabei werden verschiedene Zielgruppen angesprochen, vom Kindergartenkind bis zum Senior, Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer.

Radfahrer gehören unabhängig von der Altersgruppe zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern. Mit Ausnahme des Fahrradhelms haben sie jedoch kaum Möglichkeiten, um sich bei Kollisionen oder Stürzen zu schützen. Ausgehend hiervon ist das Radfahren seit jeher ein elementarer Themenschwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit der LVW und der Kreis- und Ortsverkehrswachten. Dies spiegelt sich in den verschiedenen Aktionen und Projekten wider, die zielgruppenbezogen angeboten werden.

An dieser Stelle seien insbesondere die nachfolgenden Beispiele genannt.

Im Landeswettbewerb „Beste Radfahrer/Bester Radfahrer“ werden die besten Schüler, die an der Radfahrausbildung in der 4. Klasse teilgenommen haben, zum Landeswettbewerb delegiert. Inhaltlich umfasst dieser eine theoretische Prüfung, Fahren im Verkehrsgarten, Fahren über einen Hindernisparcours, das verkehrssichere Fahrrad sowie einen Erste-Hilfe-Kurs. Die Corona-Pandemie hatte in 2020 und 2021 auch deutliche Auswirkungen auf die Landeswettbewerbe. Somit wurden sowohl der Landesschülerlotsenwettbewerb als auch der Landeswettbewerb „Beste Radfahrer/Bester Radfahrer“ wiederholt abgesagt.

Beim Projekt „Fahrradrallye“ bewältigten die Schülerinnen und Schüler der Klassen 5 bis 9 auf einem vorgegebenen Rundkurs mit Stationsbetrieb verschiedene Aufgaben, wie z. B. Geschicklichkeitsfahren, Verkehrsquiz, Erste Hilfe, Fahrradsicherheit und Verhalten nach einem Unfall.

Diese Aktionstage „Fahr Rad ... aber sicher“ fördern das Fahrradfahren sowie die Themen verkehrssicheres Fahrrad, Helmtragen, Ablenkung und Sicherheit durch Sichtbarkeit in seiner ganzen Vielfalt. Den Besuchern standen neben der fachlichen Beratung auch Seh- und Reaktionstestgeräte bis hin zum Pedelec-Parcours zur Verfügung, um das eigene Können und Verhalten zu testen und zu reflektieren.

Die Verkehrssicherheitstage unter dem Motto „Mobil bleiben, aber sicher“ bieten Senioren die Gelegenheit, das eigene Leistungsvermögen zu testen. Bei Seh- und Reaktionstests können die Besucher ihre Tauglichkeit überprüfen. Dank zahlreicher Aktionselemente, wie Fahrsimulator oder Reaktionstestgerät, gestalten die Verkehrswachten „Verkehrssicherheit“ für diese Zielgruppe erlebbar. Auch für Beratungen, wie etwa Vermeidung von kritischen Situationen im Straßenverkehr oder richtiges Verhalten bei Unfällen, stehen die Verkehrswachten zur Verfügung.

Weitere Beispiele sind unter Punkt 3.8 – Bildung aufgeführt.

Das Tragen eines Radhelms kann dazu beitragen, bei Fahrradunfällen Kopfverletzungen zu vermeiden und zu vermindern. 49 % der Radfahrer Thüringen tragen immer bzw. meistens einen Fahrradhelm (2019: 45 %). Bei der Helmnutzung liegt Thüringen damit über dem bundesweiten Durchschnitt (45%).

Hinsichtlich der Einführung einer Radhelmpflicht wurde im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2023 auf Initiative des TMIL ein Beschlussvorschlag mit dem Inhalt eingebracht, eine Radhelmpflicht für Kinder bis 7 Jahre gesetzlich zu verankern, die auf oder mit Fahrrädern transportiert werden. Diese Zielgruppe wurde herausgegriffen, weil eine gute Akzeptanz erwartet und der Vollzug als praktikabel erachtet wurde. Die Verkehrsministerkonferenz hat sich darauf verständigt, das Thema weiterzuverfolgen.

Die AGFK-TH hat es sich zur Aufgabe gemacht die Kommunen untereinander zu vernetzen, zu beraten und zu informieren sowie eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen. Die vom TMIL bereitgestellten Mittel werden für verschiedene Projekte im Bereich der Kommunikation nach außen sowie für die Informationsweitergabe an die Mitglieder eingesetzt. Dazu zählen Materialien zur Werbung für die AGFK-TH als solche, wie z. B. die Broschüre „10 gute Gründe für den Fuß- und Radverkehr“ sowie Faktenblätter, welche fachliche Themen kurz und prägnant zusammenfassen wie beispielsweise zur Öffnung von Einbahnstraßen oder zur Verkehrssicherheit mit dem Titel „Thüringen fährt sicher“.

Das TMIL nutzt verschiedene Kommunikationskanäle, wie beispielsweise Druckerzeugnisse oder Beiträge in den sozialen Medien, um den Radroutenplaner Thüringen und den Mängelmelder Thüringer Radnetz zu bewerben.

Erreichter Stand

Das Land hat die Kommunikation mit Akteuren im Rahmen von Konferenzen verstärkt. Es wird eingeschätzt, dass sich das Informationsniveau der Kommunen bzgl. Fördermöglichkeiten verbessert hat. Die Zusammenarbeit mit der AGFK-TH und die Arbeit am Projekt Alltagshaupttroutennetz haben dazu beigetragen, dass sich der Austausch zwischen der Landesverwaltung und den Kommunen intensiviert hat.

Hinsichtlich der Ansprache der Bevölkerung wird der Schwerpunkt der Aktivitäten auf die Aktion STADTRADELN gelegt. Dies unterstreicht auch die Initiative des TMIL, das Schulradeln im Rahmen des STADTRADELNS durchzuführen. Die Resonanz der Kommunen auf die Aktion STADTRADELN und den Wettbewerb Schulradeln und die Teilnehmerzahlen zeigen einen erfreulich ansteigenden Trend. Zukünftig werden die bereitgestellten Mittel für das STADTRADELN nicht mehr ausreichen, sodass eine Erhöhung notwendig wird.

Die Verkehrssicherheitsarbeit wird wesentlich von der Radfahrausbildung in der 4. Klasse geprägt. Angebote in den weiterführenden Klassen und für Erwachsene gibt es grundsätzlich zu wenig. Für eine spürbare Verbesserung fehlen allerdings die personellen und finanziellen Ressourcen. Dennoch wird weiter daran gearbeitet, bestehende Angebote breiter zu streuen und neue Angebote zu entwickeln. Wichtig ist, die Akteure stärker zu vernetzen. Dies kann z. B. mit Unterstützung der AGFK-TH oder im Rahmen der Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr geschehen.

3.8 Bildung



Präventionsarbeit für Kinder, Ältere,
alle Altersklassen

Kenngroße

Für die Kenngroße „*Präventionsarbeit für Kinder, Ältere, alle Altersklassen*“ können keine konkreten Daten, sondern insbesondere die Aktivitäten der LVW zugrunde gelegt werden.

Der Fahrrad-Monitor 2021 stellt bezüglich der Verkehrsmittelwahl dar, dass 49 % der Kinder bis 15 Jahren mindestens mehrmals pro Woche mit dem Fahrrad fahren. 2019 waren es 45 % der Kinder.

Maßnahmen

Die Radfahrausbildung ist Bestandteil des Thüringer Lehrplans. In der 4. Klasse findet sowohl die theoretische als auch die praktische Ausbildung statt. Die Vermittlung der Theorie erfolgt im Rahmen des Heimat- und Sachkundeunterrichts, wohingegen die Thüringer Polizei die praktische Radfahrausbildung einschließlich der Prüfung unterstützt.

Mit dem Aussetzen der praktischen Radfahrausbildung bedingt durch die Corona-Pandemie wurde auf ein alternatives Angebot abgezielt, welches die elementaren Inhalte der Ausbildung aufgreift. Die LVW erstellte gemeinsam mit einigen Orts- und Kreisverkehrswachen ein Konzept zur Vermittlung wichtiger Verkehrszeichen und Vorfahrtsregeln, die Bedeutung des Toten Winkels, Beschaffenheit eines verkehrssicheren Fahrrades oder die Wichtigkeit des Helmtragens.

Aufgrund der angespannten Infektionslage konnte die praktische Radfahrausbildung in den 4. Klassen vielerorts nur eingeschränkt oder gar nicht erfolgen. Aus diesem Grund hat das Thüringer Ministerium für Bildung, Jugend und Sport gemeinsam mit der LVW passgenaue Nachholangebote auf den Weg gebracht. Im Rahmen des Landesaktionsprogrammes „*Stärken – Unterstützen – Abholen*“ für Kinder und Jugendliche nach Corona wurden für die Schüler der 5. und 6. Klassen Bausteine der praktischen Radfahrausbildung von einigen Verkehrswachen angeboten. Diese mehrstündigen Kurse verfolgen das Ziel, die Fahrpraxis zu festigen, um sich sicher im Verkehrsraum zu bewegen.

Ein Angebot für ältere Radfahrer ist das Trainingsprogramm „*Fit mit dem Fahrrad*“. In kleinen Gruppen werden Fahrübungen im geschützten Raum durchgeführt. Gerade für Radfahrer, die auf ein Pedelec umgestiegen sind oder seit einer längeren Pause wieder aufs Rad aufsteigen wollen, tragen die vielen Übungen und praxisnahen Tipps zu einem sicheren Radfahren bei.

Das Thema Radfahren ist ebenso Bestandteil anderer Verkehrssicherheitsprojekte.

Unter dem Motto „*Sicher unterwegs in Thüringen*“ werden verkehrserzieherische und verkehrsaufklärende Aktionen mit breit gefächerten Inhalten angeboten. Sie bedienen insbesondere die Themen Geschwindigkeit, Anschnallpflicht, Alkohol, Drogen und Medikamente, Rücksichtnahme gegenüber Radfahrern, Förderung des Helmtragens beim Radfahren sowie Ablenkung und Sicherheit durch Sichtbarkeit.

Verkehrsteilnehmerschulungen sprechen alle Verkehrsteilnehmer an und vermitteln Schwerpunkte wie Straßenverkehrs-Ordnung und Neuerungen, Unfallursachen und -vermeidung, Verhalten am Unfallort, Informationen zum Punktesystem und Promillegrenzen, Kinder im Straßenverkehr oder Wissenswertes über die neuartigen Fortbewegungsmittel wie Pedelec, E-Bike oder E-Scooter.

2021 erhielt die Kreisverkehrswacht Nordhausen ein neues Verkehrsmobil. Kernpunkt des Landesprojektes „*Mehr Bewegung in die Schulen – mit dem Verkehrsmobil unterwegs*“ sind Projektstage für die 1. und 2. Klassen, die an Thüringer Schulen durchgeführt werden. Zwei pädagogische Fachkräfte setzen mithilfe des Verkehrsmobils die Aktionen vor Ort um. Das Mobil ist mit zahlreichen Aktionselementen ausgestattet, wie z. B. Fahrrad-, Roller- und Bewegungsparcours sowie dem Verkehrspuzzle und Verkehrsmemory. Dieses Projekt mit allen Bausteinen ist wichtig für die Bewegung und Koordination der Kinder, auch im Hinblick auf die Fahrradprüfung in der 4. Klasse.

Erreichter Stand

Das Bildungsangebot zur Verkehrssicherheit zielt grundsätzlich besonders auf alle Altersgruppen ab, wobei die Radfahrausbildung der 4. Klasse das Kernstück darstellt und die breiteste Wirksamkeit entfaltet. Dieses Angebot soll möglichst in der bewährten Weise fortgeführt werden. Handlungsbedarf besteht für die Klassen ab dem 5. Schuljahr und im Erwachsenenbereich. Es wird auf die Ausführungen unter Punkt 3.7 verwiesen.

Über Aktivitäten zum betrieblichen Mobilitätsmanagement liegen keine Informationen vor. Dies wird eine Aufgabe für die Zukunft sein. Ebenso sollte darauf hingewirkt werden, dass in der Fahrschulausbildung grundsätzlich für mehr Sensibilität gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern geworben wird.

3.9 Elektromobilität



E-Bike Ladestationen



Verfügbarkeit und Nutzung von Pedelecs

Kenngrößen

Zur Kenngröße „E-Bike-Ladestationen“ liegen landesweit keine Daten vor. Aus den Daten der Kommunalbefragung ist ersichtlich, dass in mehr als der Hälfte der zurückgemeldeten Thüringer Kommunen Ladestationen für Elektrofahrräder vorhanden sind. In etwa einem Fünftel der Kommunen sind Ladestationen geplant bzw. werden bereits baulich umgesetzt.

Hinsichtlich der Kenngröße „Verfügbarkeit und Nutzung von Pedelecs“ haben laut dem Fahrrad-Monitor Thüringen 2021 15 % der Befragten im Haushalt ein Pedelec (2019: 12 %) und nutzen es selbst.

Maßnahmen

Das betriebliche bzw. kommunale Mobilitätsmanagement bietet eine Möglichkeit, nachhaltige und effiziente Mobilitätslösungen für Mitarbeiter zu schaffen, die zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen, Umweltauswirkungen und Kosten beitragen. Im Rahmen der Kommunalbefragung konnte festgestellt werden, dass über 75 % der Kommunen, welche an der Kommunalbefragung 2023 teilgenommen haben, bereits Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements ergriffen haben. Dabei wurden aktuell folgende Maßnahmen bereits umgesetzt: Bereitstellung von Diensträdern und sanitären Einrichtungen, die Schaffung von Radabstellanlagen oder die steuerliche Förderung von Fahrrädern im Sinne des Fahrradleasings für Beschäftigte.

Insgesamt kann das betriebliche Mobilitätsmanagement dazu beitragen, die Mobilität der Mitarbeiter flexibler zu gestalten, die Attraktivität der Arbeitgeber zu steigern und gleichzeitig auch die Mitarbeitergesundheit zu fördern. Im Zuge des anhaltenden Fachkräftemangels kommt dem betrieblichen Mobilitätsmanagement eine immer wichtigere Rolle zu. Hier sind nicht nur die privaten Unternehmen, sondern auch der öffentliche Dienst angehalten, mehr Maßnahmen zu ergreifen.

E-Bike-Ladestationen haben vor allem im Bereich des Rad-tourismus ihre Berechtigung. In den Landkreisen Saale-Orla-Kreis und Saalfeld-Rudolstadt wurden mit Fördermitteln des Landes insgesamt 99 E-Bike-Ladestationen an 35 Standorten am Thüringer Meer, u. a. am Saaleradweg, errichtet.

Im Rahmen des Förderprogramms zur Richtlinie des Freistaats Thüringen für die Gewährung von Zuwendungen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW), Teil II „Förderung von wirtschaftsnahen Infrastrukturvorhaben und sonstigen Maßnahmen zur Unterstützung der Regionalentwicklung“ wurden von 2018 bis 2022 E-Bike-Ladestationen mit insgesamt 31 Ladesäulen

gefördert, u. a. die Errichtung eines touristischen Infopoints mit Fahrradabstellanlage und E-Bike Ladestation in Rudolstadt.

Die Nutzung von E-Lastenrädern in der Citylogistik steht in Thüringen noch am Anfang. So hat die Funke Logistik GmbH mit Unterstützung aus dem Förderprogramm „Cargobike Invest“ im Jahr 2021 in Erfurt 35 Lastenfahrräder und 23 E-Bikes angeschafft, die für die Zustellung genutzt werden.

Im Programm „Cargobike Invest“ des Thüringer Ministeriums für Umwelt, Energie und Naturschutz (TMUEN) wurden von 2020 bis 2022 insgesamt mehr als 1,1 Mio. € Fördermittel verausgabt.

Neben der Förderung einer Vielzahl von Privatpersonen konnten bis zur Auflage der Bundesförderung (diese ist nunmehr vorrangig) auch Unternehmen gefördert werden, die ihren Lieferverkehr mit Lastenpedelecs ergänzt oder ersetzt haben. Beispielhaft seien hier genannt: Bäckereien sowie Lieferdienste von Restaurants, Bistros und Handwerksunternehmen.

Ebenso fördert das Land mit diesem Programm beispielsweise das Unternehmen Bikey Bike in Weimar. Bereits 2021/2022 wurden hier jeweils drei Lastenpedelecs und drei Anhänger gefördert. Weitere acht Lastenräder und Anhänger für Weimar und Erfurt wurden im März 2023 bewilligt.

Darüber hinaus ist im Förderprogramm „E-Mobil Invest“ des TMUEN seit 2021 für Gemeinden, Gemeindeverbände, Zweckverbände und Landkreise des Freistaats Thüringen eine Förderung von Elektrofahrrädern möglich. Bis 2022 wurden keine Anträge zur Förderung von Elektrofahrrädern eingereicht.

Erreichter Stand

Es ist zu erwarten, dass die Nutzung von Pedelecs und Lastenrädern in den kommenden Jahren, sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich weiter zunehmen wird, wobei Thüringen im deutschlandweiten Trend liegt. Diese Entwicklung gilt es insbesondere durch die Verbesserung der Qualität und Durchgängigkeit der Radverkehrsnetze und die Bereitstellung von sicheren Abstellmöglichkeiten zu unterstützen. Die Schaffung von E-Bike-Ladestationen sollte auf den touristischen Bereich beschränkt werden. Im Alltagsverkehr sollten genügend Möglichkeiten bestehen, das Pedelec zu Hause oder z. B. an der Arbeits- oder Ausbildungsstelle aufzuladen.

Citylogistik mit E-Lastenrädern spielt derzeit noch eine untergeordnete Rolle, was sich aber in den kommenden Jahren ändern wird. Hier sollten insbesondere die größeren Städte sowie Logistikanbieter in eine Vorreiterrolle treten.

4. Instrumente und Ressourcen

Die Koordinierungsstelle Radverkehr ist im Referat *Straßenbau, Straßenrecht und Radverkehr* des TMIL angesiedelt. Derzeit stehen hier zwei Personalstellen für die Themen Radverkehr und Nahmobilität zur Verfügung, wobei eine Stelle befristet ist. Im Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) ist momentan eine Personalstelle für das Thema Koordinierung Radverkehr sowie den Radroutenplaner vorhanden. Planung und Bau von Radwegen ist darüber hinaus ein Teil der Aufgaben der Projekttechniker.

Für die Koordination der touristischen Radrouten wurde in der TTG eine Stelle eingerichtet. Wesentliche Aufgaben der Stelle Koordination der touristischen Radwege ist die Mitarbeit, die Begleitung, das Verfassen von Stellungnahmen und die Unterstützung bei Projekten und Anfragen rund um das Thema touristischer Radwege. Dazu zählen z. B. die Unterstützung bei der Radverkehrswegweisung, die Mitwirkung bei der Planung neuer Radwege und der Qualitätsverbesserung bestehender Radwege.

Für eine kontinuierlichere Zusammenarbeit von besonders aktiven Akteuren des Bereichs Radverkehr wurde im Jahr 2021 der Arbeitskreis Thüringer Radverkehr gebildet. Dem Arbeitskreis gehören der ADFC, das TMIL, das TMWWDG, die TTG, die AGFK-TH und das TLBV an. Weitere Akteure werden themenbezogen eingeladen. Der Arbeitskreis trifft sich halbjährlich und begleitet und unterstützt die Umsetzung des Radverkehrskonzepts 2.0 für den Freistaat Thüringen und vernetzt wichtige Akteure in der Radverkehrsförderung.

Auf Initiative des Arbeitskreises Thüringer Radverkehr wurde im November 2022 die Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr ins Leben gerufen. Anliegen ist es, mit der Charta eine breite gesellschaftliche Basis für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen. Akteure verschiedener Bereiche können sich in diesem Rahmen entsprechend ihrer Möglichkeiten engagieren. Die Charta soll dazu beitragen, dass sich die Akteure miteinander vernetzen und austauschen, sowie gemeinsame Aktivitäten zur Stärkung des Radfahrens und Zufußgehens entwickeln. Die finanziellen und personellen Handlungsspielräume der Partner werden respektiert.

Derzeit sind 36 Organisationen und Institutionen aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen in der Thüringer Charta für Fuß- und Radverkehr vertreten. Bisher wurden Kontakte zwischen den Partnern hergestellt und einige gemeinsame Aktionen durchgeführt bzw. es befinden sich weitere in Planung.

Nicht zuletzt ist die AGFK-TH der wichtigste kommunale Partner zur Thematik für das Land. Sie besteht seit 2013 und hat sich im Jahr 2019 als Verein gegründet. Der AGFK-TH gehören aktuell 17 Landkreise und Städte an. 2023 ist der Landkreis Saalfeld-Rudolstadt in den Verein eingetreten. Die AGFK-TH dient zur Vernetzung der Kommunen und bietet u. a. Beratung,

Weiterbildung, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit und Projekte an und entwickelt sich zu einem Interessenvertreter der Kommunen gegenüber dem Land, dem Bund und weiteren Akteuren. Das TMIL unterstützt die AGFK-TH finanziell seit 2016, davon in den Jahren 2018 bis 2022 mit insgesamt ca. 271.000 €.

Für die Radverkehrsförderung der Kommunen stehen mehrere Förderprogramme des Landes zur Verfügung, wobei der Radverkehr einerseits einen Förderschwerpunkt sein kann, andererseits aber auch indirekt von der Förderung von Infrastrukturprojekten profitieren kann. In der Förderfibel des Bundesamtes für Logistik und Mobilität sind die Fördermöglichkeiten des Bundes und des Landes aufgeführt. Hier wird auch zur Förderfibel des Mobilitätsforums Bund beim Bundesamt für Mobilität und Logistik verlinkt, die neben den Fördermöglichkeiten der Länder auch über die Bundesförderprogramme informiert.

Hinsichtlich der Fördermöglichkeiten des Landes sind hervorzuheben die RL-KVI, die RL-GRW und die Richtlinie zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung und der Revitalisierung von Brachflächen ab 2023 (FR ILE/REVIT ab 2023). Die Städtebauförderung kommt in Betracht, soweit Maßnahmen für den Radverkehr im Rahmen von städtebaulichen Gesamtmaßnahmen in die Förderung einbezogen werden. Ferner kann auch die Richtlinie des Freistaats Thüringen zur Förderung von Klimaschutz- und Klimafolgenanpassungsmaßnahmen in Kommunen (Klima Invest) genannt werden.

Für das Monitoring und die Evaluation der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes stehen insbesondere der alle zwei Jahre erstellte Fahrrad-Monitor Thüringen und die Kommunalbefragungen von 2018 und 2023 zur Verfügung. Die MiD Studie liefert umfassende Daten zur Alltagsmobilität. Hier liegen aktuell die Daten der letzten Erhebung von 2017 vor. Die nächste MiD wird voraussichtlich erst 2025 veröffentlicht. Daher gibt es für den hier betrachteten Zeitraum 2018 bis 2022 keine Vergleichswerte.

5. Gesamtbewertung und Ausblick

Die Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes 2.0 ist, dass mehr Menschen in Thüringen das Fahrrad gern und häufiger nutzen und die Bedingungen zum Radfahren verbessert werden, die sich in einer höheren Sicherheit sowie mehr Fahrkomfort und Fahrspaß ausdrücken. Das Verfolgen dieser Ziele ist ein Beitrag für die vom Land angestrebte Mobilitätswende.

Vor dem Hintergrund der finanziellen und personellen Kapazitäten der Landesverwaltung und der Kommunen sind bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung auf der Grundlage des RVK spürbare Fortschritte erzielt worden. Diese Einschätzung bezieht sich trotz nach wie vor bestehender Defizite insbesondere auf die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, die Netzentwicklung und die Kommunikation zwischen den Akteuren.

Allerdings reichen die bisher umgesetzten Maßnahmen nicht aus, um das im Radverkehrskonzept 2.0 hoch gesteckte Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal Split bezogen auf die zurückgelegten Wege auf 12 % im Jahr 2025 sowie 15 % im Jahr 2030 zu erreichen. Es sind sowohl vom Freistaat als auch von den Kommunen mehr Anstrengungen erforderlich, um das Radverkehrsnetz in Dichte und Qualität zu verbessern und den Radverkehr enger mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu verknüpfen. Dies bedürfte zusätzlicher finanzieller und personeller Ressourcen.

Um das Radroutennetz Thüringen als flächendeckendes und dem angestrebten Standard entsprechendes Netz auszubauen, gilt es, die Routen des Radfernnetzes und der touristischen und alltagstauglichen Radhaupttrouten weiter gemeinsam mit den Kommunen zu optimieren, Lücken zu schließen und die Beschilderung fortzuführen.

Die Kommunen können dafür verschiedene Förderprogramme des Freistaats und des Bundes nutzen. Mit den Finanzhilfen aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes stehen zum Beispiel noch bis 2028 zusätzliche Mittel für Alltagsradwege sowie Bike+Ride-Anlagen zur Verfügung, die von den Kommunen stark nachgefragt werden.

Der Freistaat wird weiter daran arbeiten, die in seiner Verantwortung liegende Radverkehrsinfrastruktur zu erweitern und zu verbessern. Dies bezieht sich insbesondere auf den Beitrag des Freistaats zur Umsetzung des Alltagshaupttroutennetzes und das Schließen von weiteren Lücken in den kommunalen Radverkehrsnetzen.

Darüber hinaus ist die Änderung des Mobilitätsverhaltens mit Blick auf eine umweltfreundlichere Verkehrsmittelwahl ein wichtiger Aspekt für mehr Radverkehr, braucht aber einen sehr langen Atem. Besonders Kinder und Jugendliche sollten dazu angeregt und befähigt werden, das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel zu nutzen. Hier kann der 2023 landesweit eingeführte Wettbewerb Schulradeln genutzt werden, um dieses Thema in den Schulen sowie bei den Eltern stärker zu platzieren.

Die bisher geschaffenen Organisationsstrukturen sind eine gute Grundlage für die künftige Zusammenarbeit des Freistaats, der Kommunen und weiterer Akteure. Dennoch fehlen auch hier Mittel und personelle Kapazitäten, um gemeinsame Maßnahmen mit mehr Wirkung in den Kommunen und für die Bevölkerung zu entwickeln und durchzuführen.

Der Freistaat beabsichtigt die AGFK-TH auch nach Auslaufen des gemeinsamen Vertrages im Jahr 2024 weiter finanziell unterstützen. Ab 2025 soll diese Unterstützung neu strukturiert und in eine institutionelle Förderung umgewandelt werden. Dafür sollen im Jahr 2024 die Voraussetzungen geschaffen werden.

Während im Arbeitskreis Thüringer Radverkehr ausgewählte Ministerien und Akteure mitarbeiten, soll die Thüringer Charta für Radverkehr eine große Breite von am Radverkehr interessierten Institutionen und Organisationen zusammenbringen. Sie ist dazu gedacht, sich untereinander zu vernetzen und projektbezogen mit anderen Akteuren zusammenzuarbeiten. Der Austausch und die Aktivitäten sollen schrittweise ausgebaut werden. Dass sich die Mitwirkung der Unterzeichner der Charta an deren Ressourcen und Interessen orientiert, ist aus Sicht des Landes selbstverständlich und gilt auch für den Freistaat. Deshalb ist es vorerst nicht erforderlich, hier zusätzliche feste Strukturen zu schaffen.

Kurz zusammengefasst liegen die Schwerpunkte mittelfristig in der Schaffung eines flächendeckenden, qualitativ hochwertigen und verständlichen Radverkehrsnetzes, ausreichenden und sicheren Bike+Ride-Anlagen, der Verbesserung der Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen sowie gemeinsam mit der AGFK-TH in der Befähigung der Kommunen, mehr Angebote für den Radverkehr zu schaffen.