

Thüringen steigt auf

Radverkehrskonzept 2.0
für den Freistaat Thüringen



BILDNACHWEIS | Titelbild Jacek Chabraszewski – stock.adobe.com | S. 3 Marcel Krummrich | S. 6 Thüringer Aufbaubank | S. 9 powell83 – stock.adobe.com | S. 10 Thomas Möller | S. 11 Lutz Ebhardt | S. 15 Jörg Thiemann-Linden, Thomas Böhmer | S. 18 Thomas Möller | S. 19 Stadtverwaltung Erfurt | S. 20 Bild 1: Stadtverwaltung Erfurt, Bilder 2-4 Thomas Möller | S. 21 Thomas Möller | S. 22 Jörg Thiemann-Linden | S. 23 Philipp Böhme | S. 25 Thomas Möller | S. 28 Thomas Möller | S. 29 (Radroutenplaner Hintergrundbild) Marcel Krummrich | S. 31 Thomas Möller | S. 32 Stadtverwaltung Erfurt | S. 35 KomBus GmbH | S. 37 Marco Fischer / Thüringer Tourismus GmbH | S. 38 Reinhard Lemitz / Erfurt Tourismus und Marketing GmbH | S. 39 Joachim Negwer / Thüringer Tourismus GmbH | S. 41 Jörg Thiemann-Linden | S. 42 Jörg Thiemann-Linden | S. 43 Thomas Möller | S. 46 AGFK Thüringen | S. 47 Bild 1: Juliane Böhmer, Bild 2: Thomas Möller | S. 48 Stephan Dinges – stock.adobe.com | S. 50/51 Philipp Böhme | S. 55 Thomas Möller

Vorwort

Radfahren wird immer beliebter. Das Fahrrad ist für immer mehr Menschen ein gewohntes Fortbewegungsmittel auf dem Weg zur Arbeit oder in der Freizeit geworden. Radfahren sorgt für ein besseres Klima, für mehr Gesundheit, überwindet Mobilitätsdefizite im ländlichen Raum, ist ein eigenes Event in Freizeit und Urlaub. Mit Elektrofahrrädern sind selbst längere Wege und Steigungen kein Hindernis mehr. Das Rad hat deshalb sein Potenzial noch nicht ausgereizt.

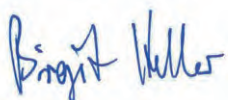
Die Thüringer Landesregierung setzt sich dafür ein, das Potenzial des Radverkehrs noch besser auszuschöpfen, vor allem im Alltag. Wir wollen das Fahrrad (noch mehr) aus dem Sport- und Freizeitbereich heraus- und in den Alltag hereinholen. Radverkehrsförderung bringt mehr Lebensqualität in die Städte und den ländlichen Raum, die vor Ort sichtbar und erlebbar ist.

Thüringen soll fahrradfreundlicher werden – das ist unser Ziel. Die Landesregierung will diesen Prozess maßgeblich mitgestalten und legt das Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen vor. Es gibt Ziele und Strategien vor und benennt eine Vielzahl von Maßnahmen zu deren Umsetzung. Das Konzept soll darüber hinaus den Kommunen und weiteren Akteuren Anregung sein, den Radverkehr durch eigene Maßnahmen zu stärken.

Besonderes Augenmerk richten wir auf die Verbesserung der infrastrukturellen Bedingungen. Sichere und attraktive Radverkehrsführungen sowie die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV stehen hier im Vordergrund. Ein nicht weniger wichtiges Anliegen ist es, für ein rücksichtsvolles Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmer zu werben und zu sensibilisieren.

Radverkehrsförderung gelingt nur gemeinsam, darum kommt der Zusammenarbeit mit den Kommunen und allen weiteren wichtigen Akteuren eine große Bedeutung zu. Mit dem Radverkehrskonzept 2.0 ist der Radverkehr in Thüringen für die Zukunft gut aufgestellt.

Ihre



Birgit Keller

Thüringer Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5	
Zusammenfassung	7	
A	Thüringen steigt auf – Ziele und Grundsätze	8
A.1	Mehr Radfahrende und mehr Verkehrssicherheit	9
A.2	Radverkehrsförderung für Mensch und Umwelt	10
A.3	Radfahren für alle	11
A.4	Radfahren in Thüringen	13
A.5	Viele Akteure können Radfahren fördern	14
B	Handlungsfelder	16
B.1	Sichere und attraktive Infrastruktur zum Radfahren	17
B.2	Radroutennetz Thüringen	24
B.3	Wegweisung und Orientierung	28
B.4	Fahrradparken und Verknüpfung mit dem ÖV	30
B.5	Fahrradtourismus	36
B.6	Nahmobilität für eine nachhaltige Stadt- und Dorfentwicklung	40
B.7	Kommunikation und Verhalten	44
B.8	Bildung	48
B.9	Elektromobilität	50
C	Instrumente und Ressourcen	52
C.1	Organisationsstrukturen	53
C.2	Planung und Qualitätssicherung	54
C.3	Monitoring und Evaluation	56
C.4	Ressourcen und Steuerung	57
D	Verzeichnisse	58
Impressum	60	

Einleitung

Mit der vorliegenden Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes passt der Freistaat Thüringen seine Radverkehrspolitik einerseits an die Veränderungen im Land und andererseits an die Weiterentwicklung der Erkenntnisse zur Radverkehrsförderung an. Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, für den Zeitraum bis 2030 einen Weg aufzuzeigen, wie mehr Menschen in Thüringen zum Radfahren motiviert und wie die Bedingungen zum Radfahren effektiv verbessert werden können.

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2008 beruht auf einer Analyse der landesweiten Radverkehrsförderung. Mithilfe verschiedener Methoden wurden die Erfolge der vergangenen Jahre herausgearbeitet und mit den Entwicklungen in anderen Ländern verglichen. Mittels verschiedener Beteiligungsformen wurden Kommunen, die Thüringer Bevölkerung sowie weitere Akteure der Radverkehrsförderung aktiv eingebunden:

- Im Rahmen einer Kommunalbefragung haben alle Landkreise und kreisfreien Städte sowie insgesamt 75 Städte, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften Stellung zum Stand der Radverkehrsförderung genommen.
- Bei einer Online-Befragung haben über 2.000 Bürgerinnen und Bürger ihre Wünsche und Bedürfnisse zur Radverkehrsförderung geäußert und damit außerdem das große Interesse der Bevölkerung am Thema Radverkehr dokumentiert.
- Bei Regionalkonferenzen in den vier Planungsregionen haben insgesamt ca. 150 Vertreterinnen und Vertreter der Landkreise und Zentralen Orte sowie ausgewählter Landesbehörden, Verbände und Institutionen die Gelegenheit genutzt, ihre Anliegen aktiv einzubringen.
- Im Rahmen des Fahrradpolitikaudits BYPAD hat eine Evaluationsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern des Thüringer Landtags, der Landesministerien sowie von Verbänden und Kommunen die Stärken und Schwächen der Landesradverkehrspolitik analysiert und anschließend Eckpunkte für die künftige Radverkehrsförderung in Thüringen definiert.
- Zahlreiche Expertinnen und Experten brachten aktuelle Erkenntnisse zu Erfolgsfaktoren und Hemmnissen der Radverkehrsförderung ein.

Darüber hinaus berücksichtigt das Radverkehrskonzept den Nationalen Radverkehrsplan 2020 des Bundes sowie Konzepte und Programme des Freistaats Thüringen.

Das Radverkehrskonzept von 2008 war eine gute Grundlage für die Radverkehrsförderung der vergangenen Jahre. Besonders erfolgreich gestaltete sich die Entwicklung und Realisierung eines touristischen Radroutennetzes einschließlich der zugehörigen Wegweisung. Bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes liegt der Schwerpunkt nun in der Förderung des Alltagsradverkehrs. Der Fahrradtourismus bleibt ein wichtiges Handlungsfeld, bei dem die Qualitätssicherung im Vordergrund steht.

Alltagsradverkehr fängt vor der Haustür an und findet vorwiegend in der eigenen Kommune und im Nahbereich statt. Daher ist die Förderung des Radfahrens im Alltag primär eine Aufgabe der Kommunen. Der Freistaat Thüringen will die Kommunen dabei unterstützen, Impulse geben, koordinierend wirken und im eigenen Zuständigkeitsbereich aktiv werden.

Das vorliegende Radverkehrskonzept definiert Ziele und formuliert Grundsätze für die Förderung des Radfahrens. Es beleuchtet die Ausgangssituation für alle wesentlichen Handlungsfelder, setzt Ziele fest und schlägt Maßnahmen vor. Für die Umsetzung werden Instrumente und notwendige Ressourcen benannt. Richtlinien, Leitfäden und Programme werden dieses Konzept untersetzen. Eine Konkretisierung der Zuständigkeiten und Umsetzungszeiträume wird gesondert mit den Akteuren abgestimmt.

Somit richtet es sich sowohl an die Landesverwaltung und die Landespolitik als auch an die Kommunen. Für weitere Akteure, die den Radverkehr fördern wollen, soll dieses Radverkehrskonzept eine motivierende Handlungsgrundlage sein.

Ein Konsens zwischen Politik, Verwaltung und Verbänden zur weiteren Strategie der Radverkehrsförderung ist wichtig, um langfristig und über einzelne Legislaturperioden hinaus die notwendigen finanziellen Ressourcen zu sichern und personelle Kapazitäten aufzubauen. Deswegen wurden die relevanten Akteure bei der Fortschreibung dieses Radverkehrskonzeptes rechtzeitig eingebunden.



Zusammenfassung

Das Radverkehrskonzept 2.0 wurde mit dem Anspruch erarbeitet, dass in Thüringen immer mehr Menschen auf ein Fahrrad steigen. So soll sich der Radverkehrsanteil gegenüber dem 2008 ermittelten Wert bis 2025 auf 12 % verdoppeln und 2030 mindestens 15 % erreichen. Dies fördert die nachhaltige Mobilitätsentwicklung, unterstützt den Umwelt- und Klimaschutz sowie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, steigert die Lebensqualität und lässt Tourismus und Wirtschaftsförderung profitieren. Radfahren ist Mobilität für alle und nützt allen. Dementsprechend sind auch viele Akteure bei der Radverkehrsförderung gefragt, die in verschiedenen Handlungsfeldern aktiv werden können.

Der Freistaat Thüringen richtet sein Augenmerk verstärkt auf die Förderung des Alltagsradverkehrs und bietet den Kommunen hierfür seine Unterstützung an. Eine komfortable und sichere Infrastruktur regt zum Radfahren an. Innerorts bieten sich dafür Führungsformen auf der Fahrbahn an, die verstärkt zum Einsatz kommen sollten. Außerorts müssen vor allem die Verbindungen zwischen den Zentralen Orten und ihren umgebenden Ortsteilen oder Gemeinden durch Radwegesbau oder Straßenumgestaltung fahrradfreundlicher werden.

Der Freistaat plant, das im Radverkehrskonzept von 2008 definierte und mittlerweile zum großen Teil realisierte radtouristische Landesnetz zu einem Radroutennetz Thüringen weiter zu entwickeln. Dabei wird das langjährige Erfolgsmodell der Zusammenarbeit von Kommunen und Freistaat auf die Förderung des Alltagsradverkehrs übertragen. Das Radroutennetz wird durch alltagstaugliche Routen zur Erschließung und Verbindung der Zentralen Orte verdichtet. Die Fahrradwegweisung, die sich bei den touristischen Routen bereits bewährt hat, soll zukünftig werbend für den Alltagsradverkehr eingesetzt werden.

Sicheres und komfortables Fahrradparken an Quellen und Zielen des Radverkehrs wird zu einem zunehmend wichtigen Thema bei der Förderung des Alltagsradverkehrs. Eine Optimierung der thüringischen Bike+Ride-Anlagen an den Haltepunkten dient dabei der besseren Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr, insbesondere dem Schienenpersonen-nahverkehr. Die kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV soll als bedeutende Verknüpfungsform beibehalten werden.

Die Angebote im Fahrradtourismus werden durch Optimierung und Ergänzung der bestehenden Produkte besser auf die Zielgruppen ausgerichtet. Radfernwege sollen zu Qualitätsradrouten ausgebaut und erlebnisorientiert profiliert werden.

Radverkehr als Teil der Nahmobilität ist darüber hinaus auch im Zusammenhang mit dem Fußverkehr, der in Thüringen eine sehr hohe Bedeutung hat, zu sehen. Gemeinsam unterstützen beide Mobilitätsformen eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Die verstärkte Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel im Alltag ist letztendlich eine Frage der individuellen Verhaltensänderung. Diese soll über alle infrastrukturellen Maßnahmen hinaus durch Kommunikation gefördert werden. Das geplante Kommunikationskonzept zielt neben der Werbung für das Radfahren auf eine bessere Zusammenarbeit zwischen Freistaat und anderen Akteuren der Radverkehrsförderung. Schulische und außerschulische Bildung bilden einen elementaren Schlüssel für mehr Radverkehr und Verkehrssicherheit.

Die zunehmende Verbreitung von Pedelecs¹, elektrisch unterstützter Fahrräder, die umgangssprachlich auch als E-Bikes bezeichnet werden, erhöht die Potenziale des Radverkehrs in Thüringen, weil damit Höhenunterschiede leichter überwunden und weitere Strecken zurückgelegt werden können. Eine Förderung der Elektromobilität sollte daher einen Schwerpunkt bei pedelectauglicher Infrastruktur setzen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept benennt notwendige Instrumente und Ressourcen für die Radverkehrsförderung in Thüringen. Neue Organisationsstrukturen wie ein „Runder Tisch Radverkehr“ auf Landesebene und die AGFK Thüringen sollen die Zusammenarbeit der Akteure verbessern. Qualitätssicherung gewinnt an Bedeutung und muss neu organisiert werden, Monitoring und Evaluation ermöglichen ein stetiges Nachsteuern. Das Radverkehrskonzept 2.0 soll damit nicht nur zur Zielerreichung der Radverkehrsförderung, sondern auch zu einem effizienteren Mitteleinsatz mit entsprechend höherer Wirksamkeit führen.

¹ Pedelec = Pedal Electric Cycle: Fahrrad mit elektrischer Unterstützung beim Treten bis 25 km/h Geschwindigkeit

A | Thüringen steigt auf – Ziele und Grundsätze

A.1	Mehr Radfahrende und mehr Verkehrssicherheit	9
A.2	Radverkehrsförderung für Mensch und Umwelt	10
A.3	Radfahren für alle	11
A.4	Radfahren in Thüringen	13
A.5	Viele Akteure können Radfahren fördern	14

A.1 Mehr Radfahrende und mehr Verkehrssicherheit

Der Freistaat will das Radfahren in allen Landesteilen unterstützen – im Alltag, in der Freizeit und im Tourismus. Die Radverkehrsförderung verfolgt dabei zwei unmittelbare Ziele:

1. Mehr Menschen in Thüringen nutzen gern das Fahrrad als Verkehrsmittel

Wer bisher täglich Auto fährt, wird durch die Maßnahmen des Landes eingeladen, das Radfahren auf sicheren Wegen auszuprobieren und das Fahrrad gelegentlich zu nutzen. Diejenigen, die bereits Fahrrad fahren, sollen durch diese Maßnahmen motiviert werden, das Fahrrad häufiger zu nutzen – am besten anstelle des Autos. Dadurch erhöht sich nicht nur der Radverkehrsanteil am Modal Split, sondern auch die Verkehrsleistung des Radverkehrs und zudem die Präsenz des Fahrrads in der Öffentlichkeit. Diese gewünschten Verhaltensänderungen stellen sich nicht von heute auf morgen ein, sondern setzen neue Gewohnheiten im Alltag voraus, die es zu unterstützen gilt.

2. Die Bedingungen zum Radfahren verbessern

Beim Radverkehr ist die Erhöhung der objektiven wie der subjektiven Sicherheit von großer Bedeutung. Die Menschen in Thüringen sollen beim Radfahren sicher sein und nicht durch ein Unsicherheitsgefühl vom Radfahren abgehalten werden. Daneben sind aber auch die Erhöhung des Fahrkomforts und des Fahrspaßes wichtige Ziele, um zu mehr Fahrradnutzung zu kommen. Dies sind auf Dauer die überzeugendsten Argumente für das Radfahren.

Ziele müssen objektiv überprüfbar sein. Hierfür eignen sich eingeführte statistische Kennwerte wie die Erhöhung des Radverkehrsanteils bis zu einem Zieljahr. In Thüringen wird ein Radverkehrsanteil von 15 % am Modal Split bis 2030 angestrebt. Als Zwischenziel soll sich der Radverkehrsanteil bis 2025 gegenüber 2008 von 6 % auf 12 % verdoppeln. Dies soll durch das vermehrte Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad bei Alltagswegen erreicht werden und damit den Umweltverbund stärken. Der hohe Fußverkehrsanteil in Thüringen soll gehalten werden.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit lässt sich nicht quantifizieren, wohl aber deren Folgen. Verkehrssicherheit wird seit langem durch die Anzahl und Schwere der Unfälle erhoben. Ziel ist, die Zahl der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer trotz steigender Fahrradnutzung stetig zu reduzieren. Langfristiges Ziel bildet die Vermeidung von jeglichen Verkehrstoten (Vision Zero).



Lichtsignalanlage
für Radfahrende

A.2 Radverkehrsförderung für Mensch und Umwelt

Radverkehrsförderung ist kein Selbstzweck, sondern dient der Erreichung wichtiger gesellschaftlicher Ziele:

Radverkehr bietet Mobilität für alle

Mobilität ist Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und muss für alle zugänglich sein. Das Fahrrad ermöglicht Menschen in fast jedem Alter mobil zu sein. Radfahren erfordert keine Fahrerlaubnis und ist nur mit geringen Kosten verbunden. Selbst Menschen mit Behinderung können dank vielfältiger Sonderfahräder (z. B. Handbike, Tandem) mobiler werden.

Radverkehr fördert Umwelt- und Klimaschutz

Der Umstieg aufs Rad als emissionsfreies Verkehrsmittel dient der Luftreinhaltung und der Lärminderung. Radfahren verbraucht keine fossilen Brennstoffe und kann mit unterstützendem Elektroantrieb oder in Kombination mit Bus und Bahn auch mittellange Pkw-Fahrten ersetzen. Radverkehrsförderung leistet so einen elementaren Beitrag zur Umsetzung der Thüringer Energie- und Klimaschutzstrategie.



Für Radfahrende
durchlässige Sackgasse

Radverkehr ist Bewegungs- und Gesundheitsförderung

Radfahren ermöglicht die Integration von genügend Bewegung in den häufig aktivitätsarmen Alltag. Es trainiert Ausdauer, Kraft, Koordinationsvermögen und Beweglichkeit. Regelmäßiges Radfahren wirkt gegen Übergewicht, Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Altersdiabetes. Die Bewegung an der frischen Luft stärkt das Immunsystem, beugt Rückenbeschwerden, Arthrose und Stresserkrankungen vor und verbessert das psychische Befinden – und das ohne großen zeitlichen Zusatzaufwand.

Fahrrad fahren bedeutet Lebensqualität

Radfahrerinnen und Radfahrer bringen Leben auf die Straße. Das fördert spontane Begegnung und das soziale Miteinander. Die geringe Flächeninanspruchnahme des Radverkehrs eröffnet zudem Gestaltungsspielräume für den öffentlichen Raum in Stadt und Dorf.

Tourismus und Wirtschaftsförderung profitieren vom Radverkehr

Arbeitgeber gewinnen eine gesündere Belegschaft und können beim Umstieg ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Pkw aufs Rad Parkflächen einsparen. Der Fahrradtourismus stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor mit Wachstumspotenzial dar, an dem Thüringen weiterhin Anteil haben will. Gerade in strukturschwachen ländlichen Räumen kann Fahrradtourismus zu neuer Wertschöpfung führen.

A.3 Radfahren für alle

Radfahrerinnen und Radfahrer bilden eine sehr heterogene Zielgruppe. Sie unterscheiden sich in ihren Bedürfnissen und Fähigkeiten wie bei keiner anderen Verkehrsart. Die große Bandbreite ergibt sich durch das weite Altersspektrum und die unterschiedlichen Bedürfnisse beim Radfahren im Alltag und in der Freizeit.

Menschen im Erwerbsalter oder in der Ausbildung

Die größte Zielgruppe sind die Erwachsenen, die das Fahrrad für ihre alltäglichen Wege zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkaufen, zu Freizeitaktivitäten oder anderen Erledigungen nutzen oder nutzen könnten. Sie wollen ihre Ziele auf möglichst direkten und alltagstauglichen Wegen ganzjährig und bei jedem Wetter erreichen. Um den Radverkehrsanteil deutlich zu erhöhen, muss die Landesradverkehrsförderung besonders berücksichtigen, was diese Zielgruppe in Thüringen daran hindert, mehr Fahrrad zu fahren.

Radfahrende auf dem Apfelstädt-Radweg



Online-Befragung zur Bürgerbeteiligung

Bei der Online-Befragung zur Fortschreibung des Radverkehrskonzepts haben die Teilnehmenden am häufigsten folgende persönliche Hinderungsgründe für (mehr) Radfahren angegeben:

- Auf meinen Wegen fehlt eine sichere Radverkehrsführung.
- Ich fühle mich als Radfahrer/in auf der Straße unsicher.
- Die Radwege sind zu schlecht (Oberfläche, Breite, Hindernisse).

Diejenigen, die bisher selten oder nie Fahrrad fahren, gaben häufig außerdem folgende Hinderungsgründe als zutreffend an:

- Bei uns gibt es zu viele Steigungen.
- Meine Ziele sind meistens zum Radfahren zu weit entfernt.
- Meine Ziele sind meistens in Gehdistanz zu erreichen.
- Ich mag nicht verschwitzt ankommen.
- Das Wetter ist oft unpassend.

Bei denjenigen, die schon täglich oder fast täglich Fahrrad fahren, spielen die zuletzt genannten Hinderungsgründe eine geringere Rolle als die Störung durch Lärm und Abgase.

Im Ergebnis bedeutet das, dass eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur für diese Zielgruppe die Voraussetzung dafür ist, regelmäßiger das Fahrrad zu nutzen.

Außerhalb des Alltags mit seinen festgelegten Wegen und Zeiten kann diese Zielgruppe im Urlaub oder als Freizeitbeschäftigung einen Zugang zum Radfahren bekommen. Dabei kann man sich besonders gute Bedingungen suchen und alle Aspekte des Radfahrens stressfrei ausprobieren.

Kinder und Jugendliche

Mit dem Erlernen des Radfahrens im Kindesalter wird die Grundlage für die spätere Fahrradaffinität gelegt. Das Fahrrad ist für Kinder Spielzeug und Verkehrsmittel zugleich. Radfahren erhöht deren eigenständige Mobilität und vergrößert ihren Aktionsradius. Mobilitätsverhalten wird dadurch geprägt, ob Kinder ihre Wege selbst zurücklegen oder mit dem Kraftfahrzeug ans Ziel gebracht werden. Mit Radfahren steigt außerdem das Selbstvertrauen in die eigene Kompetenz.

Kinder üben häufig bereits im Kleinkindalter mit dem Laufrad und lernen meist im Alter von vier bis fünf Jahren das Radfahren. Sie brauchen geschützte Bereiche zum Erlernen und Üben. Aufgrund ihrer Entwicklung und weil sie bis zum achten Lebensjahr auf Gehwegen fahren müssen, stellen radelnde Kinder in diesem Alter besondere Anforderungen an die verkehrliche Infrastruktur. Der Wechsel auf eine weiterführende Schule und die Differenzierung von Freizeitaktivitäten verlängern die Alltagswege und steigern die Mobilitätsbedürfnisse. Jugendliche vergrößern ihren Aktionsradius weiter und mit dem Fahrrad ihre Eigenständigkeit und Unabhängigkeit von den Eltern. Bei den Jugendlichen gilt es, an der Schwelle zum eigenen Pkw-Fahren die Begeisterung für das Radfahren zu erhalten und das Fahrrad als angesagtes Verkehrsmittel im Bewusstsein zu verankern.

Seniorinnen und Senioren

Die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren wird mit dem demographischen Wandel immer größer. Sie zeichnet sich durch eine höhere zeitliche Flexibilität aus, weil sie nicht in Arbeit und Ausbildung zeitlich gebunden ist. Der Eintritt in das Rentenalter kann somit ein Anlass sein, sich mehr mit dem Fahrrad fortzubewegen. Bei nachlassender körperlicher Fitness ermöglicht das Pedelec die Beibehaltung der gewohnten Aktionsräume und erhält den Fahrspaß bei gemeinsamen Touren. Auf der anderen Seite steigt im Alter die körperliche Unsicherheit, gleichzeitig sinkt das Reaktionsvermögen. Eine sichere Infrastruktur und ein fehlertolerantes Verkehrsgeschehen bei moderaten Fahrgeschwindigkeiten aller Verkehrsteilnehmer sind daher insbesondere auch für Seniorinnen und Senioren bedeutend.

Differenzierung nach dem Sicherheitsgefühl

Unabhängig von Alter und Lebenssituation sind Menschen sehr unterschiedlich veranlagt, was das Sicherheitsgefühl angeht. Nach dem Fahrradmonitor 2017 fühlt sich in Thüringen die Mehrheit der Radfahrenden im Straßenverkehr mit dem Fahrrad eher nicht (43 %) oder überhaupt nicht (11 %) sicher. Das ist deutlich mehr als im Bundesdurchschnitt (39 % und 8 %). Nur 3 % fühlen sich in Thüringen im Straßenverkehr als Radfahrende sehr sicher, 43 % fühlen sich meistens sicher.

Differenzierung nach der Einstellung zum Radfahren

Menschen für etwas zu interessieren, geschieht nicht über Nacht, sondern braucht mehrere Teilschritte. So auch beim Radfahren: Neugierde wecken, Interesse fördern, Ausprobieren ermöglichen, regelmäßige Nutzung unterstützen. Je nach Einstellung vollzieht sich der Übergang von einer Stufe zur nächsten schneller oder zögerlicher. Gezielte Maßnahmen auf den unterschiedlichen Ebenen beschleunigen den Zugang zur differenzierten Radnutzung in Freizeit und Alltag. Ziel ist es, das Radfahren in den Alltag einzubauen und dauerhaft als Mobilitätsoption zu etablieren.

A.4 Radfahren in Thüringen

Thüringen weist im Vergleich zu anderen Ländern einen niedrigen Radverkehrsanteil auf, während der Fußverkehrsanteil verglichen mit anderen Flächenländern sehr hoch ist. Regional gibt es jedoch Unterschiede. Bei der letzten landesweiten Erhebung 2008 lag der Radverkehrsanteil in Nordthüringen mit acht Prozent doppelt so hoch wie in Mittelthüringen. Nach jüngeren Befragungen in den Oberzentren und Universitätsstädten Erfurt und Jena liegt der Radverkehrsanteil dort bei elf bzw. neun Prozent.

Topographie

Thüringen ist in weiten Bereichen durch Mittelgebirge, Höhenzüge und Hügelland geprägt. Die Höhenunterschiede erschweren das Radfahren mit konventionellen Fahrrädern. Mit elektrischer Unterstützung vermindert sich diese Barriere. Die Bedarfe liegen jedoch in den Siedlungsachsen weitgehend entlang von Flusstälern, in denen das Radfahren bezogen auf die topographische Situation gut möglich ist.

Stadt und Land

Die thüringischen Städte bieten viele Ziele in fußläufiger und in Fahrradreichweite. Auf dem Land sind die Entfernungen für die alltäglichen Wege relativ groß. Nur noch in wenigen Dörfern existieren alle notwendigen Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, so dass nicht nur die Strecken zum Arbeitsplatz und zur Ausbildung, sondern auch die Wege zum Einkauf nicht selten deutlich länger als fünf Kilometer sind. In der Stadt ist dagegen das Verkehrsaufkommen größer, der fließende und ruhende Kfz-Verkehr beansprucht entsprechenden Stadtraum, der dem Radverkehr fehlt. In der dichten Siedlungsstruktur der Städte bildet das sichere wohnortnahe Abstellen von Fahrrädern eine größere Herausforderung als auf dem Land.

Demografische Entwicklung

Die demografische Entwicklung hat verschiedene Auswirkungen. Sie führt dazu, dass immer mehr ältere Menschen mobil sind und ihre Bedürfnisse auch bei der Radverkehrsförderung stärker zu berücksichtigen sind. Der Bevölkerungsrückgang verringert den finanziellen Spielraum des Landes und der Kommunen – auch zur Förderung des Radfahrens.

Laut Demografiebericht 2016 hat sich die Suburbanisierung im Freistaat deutlich abgeschwächt bzw. umgekehrt. Die größeren Städte wachsen wieder. Erhalt und Instandsetzung der Ortskerne haben Vorrang gegenüber der Ausweisung neuer Wohngebiete. Es wird ein weiterer Rückzug in die Städte prognostiziert, der Teilhabe durch Fuß- und Radverkehr begünstigt.

Verkehrsinfrastruktur

Abgesehen vom radtouristischen Landesnetz steht Thüringen bei der Radverkehrsinfrastruktur noch relativ am Anfang. Das spiegelt sich insbesondere in der Ausstattung klassifizierter Straßen mit Radwegen wider. Verkehrsberuhigter Ausbau und Führungsformen für den Radverkehr jenseits von konventionellen Geh- und Radwegen werden nur in wenigen Städten angewendet. Die meisten Klein- und Mittelstädte müssen noch als Einsteiger bei der Radverkehrsförderung betrachtet werden.

A.5 Viele Akteure können Radfahren fördern

Radverkehr ist vorwiegend ein kommunales Thema. Der Bund und der Freistaat Thüringen übernehmen Aufgaben bei der Radverkehrsförderung in ihrem Verantwortungsbereich und zur Unterstützung der Kommunen. Aus den übergeordneten Zielen und dem Zugang zu den Zielgruppen für die Radverkehrsförderung ergeben sich auch Aufgaben für weitere Akteure.

Nicht staatliche Akteure

Neben der öffentlichen Hand können auch zahlreiche andere Akteure Aufgaben bei der Radverkehrsförderung übernehmen. So können Wohnungsunternehmen für ihre Mieter sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten bieten. Arbeitgeber können das Radfahren der Mitarbeiterschaft fördern, z. B. durch Diensträder oder im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Der Einzelhandel kann für das Radfahren zum Einkaufen werben und dies durch Abstellanlagen erleichtern. Gewerkschaften, Kirchen, Medien, Vereine und Verbände können als Multiplikatoren wirken. Dem ADFC und anderen Verkehrsclubs kommt eine wichtige Rolle zur Ansprache der Verkehrsteilnehmer, aber auch als Sprachrohr der Bevölkerung bei Politik und Verwaltung zu. Tourismusorganisationen engagieren sich bereits intensiv für die Förderung des Fahrradtourismus.

Politik und Verwaltung

Auf allen gesellschaftlichen Ebenen ist die Radverkehrsförderung auf ein gutes Zusammenspiel von Politik und Verwaltung angewiesen. Die Politik bestimmt Zielsetzung und Leitlinien und stellt die notwendigen Haushaltsmittel für Investitionen und Personal bereit. Die Verwaltung sorgt für deren fachgerechte Umsetzung. Gemeinsam sollten sie Ziele und Maßnahmen gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern vermitteln und bei der Interessensabwägung die Belange des Radverkehrs fach- und sachgerecht einbringen.

Gemeinden und Städte

Die Städte und Gemeinden sind als Baulastträger für ihr Straßen- und Wegenetz zuständig. Dieses Netz stellt die Basis für den Radverkehr dar. Als Schulträger können sie auch das Radfahren zur Schule gezielt fördern. Jenseits der größeren Städte gibt es meistens keine speziellen Zuständigkeiten für den Radverkehr, sondern dies ist in den jeweiligen Verwaltungen eine Aufgabe unter vielen. Häufig fehlt es an finanziellen und zeitlichen Ressourcen sowie am notwendigen Wissen, um Radverkehr auf allen Ebenen gezielt zu fördern. Daher sollte es in den Städten einen Ansprechpartner für Radverkehr (Radverkehrsbeauftragter) geben. Gemeinden sollten auf die Einwohnerinnen und Einwohner zugehen und sie für Wegebau- oder Umgestaltungsmaßnahmen im Straßenraum als Nutzer oder auch als Grundstückseigentümer gewinnen.

Landkreise und Regionen

Die Landkreise sind als Baulastträger für den Radverkehr auf Kreisstraßen verantwortlich. Ihnen kommt zugleich eine wichtige Koordinierungsfunktion bei gemeindeübergreifenden Maßnahmen zu. Dies betrifft bisher insbesondere die touristischen Radrouten, aber in Zukunft auch die Förderung des Alltagsradverkehrs. In der Kreisverwaltung sollte es eine personell klar zugeordnete Zuständigkeit für Fragen des Radverkehrs geben, damit sowohl für die Gemeinden als auch für die Landesbehörden eine feste Ansprechperson zur Verfügung steht. Die Regionalen Planungsgemeinschaften erleichtern die Abstimmung bei der Netzplanung.

Freistaat Thüringen

Der Freistaat Thüringen übernimmt eine Koordinierungsfunktion, um das Radroutennetz Thüringen zu einer attraktiven Infrastruktur für den Fahrradtourismus und den Alltagsradverkehr zu entwickeln. Als Baulastträger ist der Freistaat direkt zuständig für Radwege an Landesstraßen und in Auftragsverwaltung des Bundes auch an Bundesstraßen. Darüber hinaus unterstützt der Freistaat Thüringen Städte, Landkreise und Gemeinden durch Förderung der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen“ sowie durch kommunal wirkende Fördermittel, Richtlinien, Leitfäden, Kommunikation, Vernetzung und Datenmanagement.

Bund

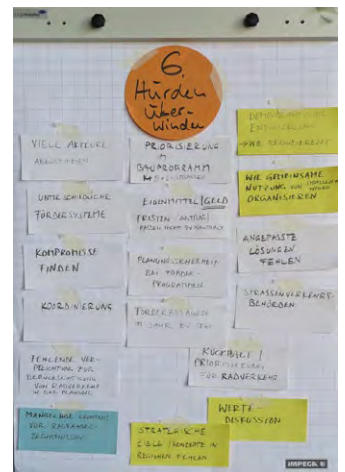
Der Bund hat seine Rolle bei der Radverkehrsförderung mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 definiert. Er sieht es als seine Aufgabe an, die rechtlichen Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Radverkehrs zu schaffen und den Bau von Radwegen an Bundesstraßen zu finanzieren. In Zusammenhang mit seiner Verantwortung für eine nachhaltige Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik wirkt er zudem als Förderer, Impulsgeber, Moderator und Koordinator.

Europa

Die Europäische Union fördert den Radverkehr als Teil ihrer Klima-, Verkehrs- und Gesundheitspolitik. Dafür stehen verschiedene Förderinstrumente zur Verfügung. Die Förderung des Radverkehrs ist insbesondere eine geeignete Maßnahme, um zu einer Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen beizutragen, einem Kernziel der Europa 2020 Strategie. Mit europäischen Fördermitteln können daher beispielsweise im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung Radwegeverbindungen gefördert werden, die zu einer signifikanten Reduzierung des CO₂-Ausstoßes einen Beitrag leisten.



Ergebnisse aus den Regionalkonferenzen zur Beteiligung der Akteure bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes



B | Handlungsfelder

B.1	Sichere und attraktive Infrastruktur zum Radfahren	17
B.2	Radroutennetz Thüringen	24
B.3	Wegweisung und Orientierung	28
B.4	Fahrradparken und Verknüpfung mit dem ÖV	30
B.5	Fahrradtourismus	36
B.6	Nahmobilität für eine nachhaltige Stadt- und Dorfentwicklung	40
B.7	Kommunikation und Verhalten	44
B.8	Bildung	48
B.9	Elektromobilität	50

B.1 Sichere und attraktive Infrastruktur zum Radfahren

Die Infrastruktur zum Radfahren muss sicher, komfortabel und als solche möglichst gut erkennbar sein, um mehr Menschen für die Nutzung des Fahrrades im Alltag zu gewinnen und bereits Radfahrende zu einer noch stärkeren Nutzung des Fahrrades zu motivieren.

Grundsätzlich gehören zur Radfahrinfrastruktur alle Wege und Straßen, die Quellen und Ziele des Radverkehrs (Wohngebäude, Arbeitsplätze, Schulen, Ausbildungsstätten, Einzelhandel, Freizeiteinrichtungen usw.) erschließen und Verbindungen herstellen. Das Straßennetz, das für den Radverkehr relevant ist, besteht aus kommunalen Straßen, Landes- und Bundesstraßen. Dazu kommen land- und forstwirtschaftliche Wege und separate touristische Radwege. Der Freistaat Thüringen hat hier in unterschiedlicher Weise Verantwortung und Einfluss:

- Für kommunale Straßen und ländliche Wege sind die Kommunen verantwortlich. Hier kann der Freistaat im Rahmen der Förderung unterstützend Einfluss nehmen.
- Die Zuständigkeit für die Landesstraßen obliegt dem Freistaat als Träger der Straßenbaulast. Eine Ausnahme bilden alle Städte mit mehr als 30.000 Einwohnern, die selbst Straßenbaulastträger für ihre Ortsdurchfahrten sind.
- Für Bundesstraßen ist der Bund Träger der Straßenbaulast, wobei der Freistaat diese Aufgabe für den Bund in Auftragsverwaltung wahrnimmt. Die Städte mit mehr als 80.000 Einwohnern (Erfurt, Jena und Gera) sind selbst Straßenbaulastträger für die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen auf ihrem Gebiet.

Das größte Potenzial für den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad liegt bei Strecken bis etwa fünf Kilometern. Durch die Nutzung von Pedelets lässt sich diese Entfernung auf zehn Kilometer oder auf Strecken mit starken Höhenunterschieden ausdehnen. Beide Entfernungsbereiche liegen zum großen Teil innerorts oder im Verflechtungsbereich der Zentralen Orte. Zur Hebung des Potenzials richtet der Freistaat seine Aktivitäten zur Förderung des Alltagsradverkehrs auf diese Bereiche aus.

B.1.1 AKTUELLE SITUATION

Innerorts

Bei Ortsdurchfahrten wird die Straßenraumaufteilung bisher an erster Stelle nach den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs geordnet. In den für Thüringen typischen engen Ortsdurchfahrten werden die Fußgängerinnen und Fußgänger dabei auf die Restflächen neben der Fahrbahn verwiesen. Für ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen verbleibt innerorts nur selten Platz, so dass Radfahrende die Fahrbahn nutzen müssen oder auf oft zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt werden.

Bei der Online-Befragung der Bevölkerung wurde das sichere Fahren auf der Fahrbahn innerorts als wichtigster Aspekt für die eigene Fahrradnutzung genannt – über alle Altersgruppen hinweg und sowohl in den Städten als auch auf dem Land. Spezifische Führungsformen für den Radverkehr auf der Fahrbahn wie Fahrradstraßen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen werden bisher jedoch nur in wenigen Städten angewandt.

Außerorts

Hochbelastete Bundes- und Landesstraßen sind aufgrund der Fahrzeugdichte und der hohen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ungeeignet und unattraktiv zum Radfahren. Wenn an klassifizierten Straßen eine Radverkehrsverbindung benötigt wird, muss eine passende Führungsform angeboten werden.

Bei Bundes- oder Landesstraßen, die auf Basis der Prognose 2030 in die Entwurfsklasse² 1 oder 2 nach der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) eingestuft wurden, soll Radverkehr auf der Fahrbahn nicht zugelassen werden. Wenn diese Straßen eine Erschließungsfunktion für den Radverkehr haben, benötigen sie daher grundsätzlich eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung. Bei Entwurfsklasse 3 ist dies nur bei entsprechendem Fuß- und Radverkehrsaufkommen erforderlich.

An Landstraßen der Entwurfsklasse 4 werden in der Regel keine Radwege angelegt, jedoch eine fahrradverträgliche Gestaltung und Temporegelung angestrebt. Da der real vor-

² Die Einstufung in Entwurfsklassen (EKL) ergibt sich aus der Verbindungsfunktionsstufe der Straßen und ist z. B. bei Ausbaumaßnahmen zur Ermittlung des Ausbaustandards anzuwenden. Der überwiegende Bestand entspricht (noch) nicht den RAL-Vorgaben. Die Einstufung ist keine Festlegung sondern als Ziel-Standard zu verstehen.

handene Ausbaustandard oftmals von den Anforderungen der vorgesehenen Entwurfsklasse abweicht, wurden bisher Gehwege für die Radnutzung zugelassen.

Die in den letzten Jahren vom Freistaat außerorts geschaffenen Radwege entsprechen dem gesetzten Qualitätsstandard in Bezug auf Breite und Oberfläche. Überquerungs- oder Einfädungshilfen für Radfahrende werden bisher eher selten realisiert. Mängel gibt es durch künstliche Hindernisse zum Ausschluss von Kfz-Verkehr.

Bei der Ausstattung von Bundes- und Landesstraßen mit Radwegen liegt Thüringen im Vergleich zu anderen Ländern weit hinten. Das Bauprogramm für 2015/2020 des Radverkehrskonzepts 2008 ist mangels finanzieller und personeller Ressourcen nur zu einem Teil umgesetzt worden.

Der gemeinsame Ausbau und die Nutzung ländlicher Wege für den touristischen Radverkehr haben das Radverkehrsnetz im ländlichen Raum beträchtlich erweitert und zusätzliche Flächeninanspruchnahme vermieden. Konflikte zwischen Radtouristen und landwirtschaftlichem Verkehr beschränken sich im Wesentlichen auf die kurze Dauer

der Erntezeit. Der illegale Kfz-Verkehr stellt ebenfalls ein Problem dar, auch weil die Gegenmaßnahmen oft die Radfahrenden dauerhaft behindern oder gefährden.

Wege auf ehemaligen Eisenbahnstrecken eignen sich aufgrund ihrer geringen Steigung besonders gut zum Radfahren. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts 2008 wurden viele ehemalige Eisenbahnstrecken in die Planung für die touristischen Radrouten integriert und inzwischen als Radwege umgesetzt. Einen besonders hohen Anteil haben z. B. der Unstrut-Werra-Radweg, der Laura-Radweg, der Rhön-Radweg oder der Feldatalradweg.

Bundesweit werden Radschnellverbindungen nach dem hohen „FGSV-Ausbaustandard“ oder vergleichbare schnelle Radrouten (unterhalb der FGSV-Standards) in Hinblick auf staatliche Finanzierung bzw. Förderung diskutiert. Der Bund stellt auf der Grundlage von § 5b Bundesfernstraßengesetz den Ländern Finanzhilfen für den Bau von Radschnellwegen zur Verfügung.





Führung des Radverkehrs
auf der Fahrbahn in Erfurt

B.1.2 ZIELE

- Radfahrende finden auf allen für den Radverkehr wichtigen Straßen eine sichere Führungsform vor und nutzen diese.
- Das Radfahren ist auf einem definierten Radroutennetz besonders komfortabel und auch für bisher nicht oder wenig Radfahrende attraktiv.
- Die Infrastruktur zum Radfahren entspricht dem Stand der Technik. Sie ist durch eine selbsterklärende Gestaltung oder Fahrbahnmarkierungen, Beschilderung und Fahrradpiktogramme sowie Wegweisung sowohl für Radfahrende als auch nicht Radfahrende gut sichtbar.

B.1.3 MASSNAHMEN

Der Freistaat engagiert sich für die Herstellung einer verkehrssicheren Infrastruktur. Er wendet im eigenen Zuständigkeitsbereich das einschlägige technische Regelwerk wie RAL, RAS und ERA an. Neueste wissenschaftliche Erkenntnisse sollen dabei berücksichtigt und ihre Anwendung gegebenenfalls durch Verkehrsversuche oder Ausnahmegenehmigungen ermöglicht werden. Eine wichtige Rolle kommt den Straßenverkehrsbehörden zu.

Bei anderen Baulastträgern macht der Freistaat das technische Regelwerk bekannt und fordert dessen Einhaltung als Voraussetzung für eine Förderung. Der Verkehrssicherheit wird dabei eine höhere Priorität eingeräumt als der Schnelligkeit des Kfz-Verkehrs.

Innerorts

Der Freistaat erhöht die Verkehrssicherheit des Radverkehrs an Bundes- und Landesstraßen innerorts im Zuge des Um-/Ausbaus und der Erneuerung von Ortsdurchfahrten. Für die Umsetzung stellt das Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) einen „Handlungsleitfaden Ortsdurchfahrten Thüringen“ zur Verfügung. Darin wird ein Verfahren für die Analyse und Erstellung eines Handlungskonzepts zur verkehrlichen und baulichen Gestaltung einer Ortsdurchfahrt unter besonderer Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Barrierefreiheit festgelegt. Eine zusätzliche Vorstellung beispielhafter Lösungen auf Basis des technischen Regelwerks, die zu typischen innerörtlichen Situationen in Thüringen passen und sich zur fahrrad- und fußgängerfreundlichen Anpassung des Straßenbestandes eignen, fördert deren Anwendung.

Der Freistaat führt für Straßenbaumaßnahmen, die vom Freistaat geplant und gebaut oder gefördert werden, verpflichtend Fuß- und Radverkehrs-Checks ein. Die zugehörigen Checklisten finden sich als Anlage im Handlungsleitfaden für Ortsdurchfahrten. Sie dienen der Selbstüberprüfung, ob eine akzeptable Lösung für den Fuß- und Radverkehr gefunden worden ist oder ob weiter nach alternativen Lösungsmöglichkeiten gesucht werden muss. Der Freistaat stellt dieses Instrument den Kommunen zur Verfügung und bewirbt es.

Die von den Planungen betroffenen Kommunen organisieren mit Unterstützung des Freistaats eine Bürgerbeteiligung. Dabei gilt es, die unterschiedlichen Interessen der Einwohnerinnen und Einwohner zur Nutzung des Straßenraums

für den Kfz-Verkehr, zum Zufußgehen, zur barrierefreien Fortbewegung, zum Radfahren sowie für Aufenthalt und Kommunikation anzuhören und einen Ausgleich zu finden.

Der Freistaat unterstützt die Kommunen bei der Erstellung und Umsetzung kommunaler Radverkehrskonzepte. Die Konzeption eines Radverkehrsnetzes auf Basis des bestehenden Straßen- und Wegenetzes sowie die radverkehrs-freundliche Anwendung des Verkehrsrechts sollen dabei im Vordergrund stehen:

- Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Gegenrichtung
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Neuanlage von Radwegen
- Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht
- Anlage von Schutzstreifen
- Anlage von Radfahrstreifen
- Querungshilfen durch Mittelinseln
- Lichtsignalanlagen für den Radverkehr
- Fahrrad- und fußgängerfreundliche Steuerung von Lichtsignalanlagen für den Kfz-Verkehr
- Markierung von Sicherheitstrennstreifen

- Markierung des Radwegrands
- Entfernung von Verkehrshindernissen von Radwegen
- Freigabe von Gehwegen zum Radfahren
- Freigabe von Busspuren für den Radverkehr
- Ausnahme vom Fahrverbot für Fahrzeuge aller Art
- Durchfahrbarkeit von Sackgassen für den Radverkehr
- Reduzierung von Radfahrverboten auf der Fahrbahn
- Verzicht auf Mindestgeschwindigkeiten

Bei der baulichen Ausgestaltung von Radverkehrsverbindungen sollen u. a. folgende Optimierungsmöglichkeiten genutzt werden:

- Asphaltoberflächen für Radwege (siehe hierzu das Merkblatt „Berücksichtigung von Naturschutz und Landschaftspflege bei der Planung touristischer Radwege und der Genehmigung ihres Neu- oder Ausbaus“)
- Stoßfreier Radwegbeginn ohne Bordstein unter Berücksichtigung einer regelwerkskonformen taktil-visuellen Trennung von ggf. angrenzenden Gehwegen gemäß H BVA
- Bordabsenkungen an Radwegfurten auf Fahrbahnniveau unter regelwerkskonformer Berücksichtigung der Anfor-



Fahrradstraße mit Piktogramm auf der Fahrbahn in Erfurt



Einbahnstraße in Kahla zum Radfahren freigegeben



Fahrradweiche zum direkten Linksabbiegen in Erfurt



Verkehrsberuhigung am Ortseingang in Oettersdorf



derungen blinder und sehbehinderter Menschen gemäß H BVA

- Höhengleiche Rad- und Gehwegüberfahrten
- Lückenschlüsse durch Radwegebau, ggf. auch neue Brücken oder Unterführungen

Der Freistaat macht entsprechende Möglichkeiten bekannt und fördert ihre Umsetzung.

Außerorts

Der Freistaat richtet seine Anstrengungen zur Schaffung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen außerorts neu aus. Angesichts begrenzter Ressourcen konzentriert sich der Freistaat auf Strecken mit einem nachweisbaren Bedarf. Dieser Bedarf ergibt sich aus den funktionalen Wegebeziehungen, der verkehrlichen Notwendigkeit und dem Interesse der betroffenen Kommunen, das durch Initiative und Beteiligung dokumentiert wird. Der Freistaat erwartet den höchsten Bedarf in den folgenden Bereichen:

- Verbesserung der Anbindung von Gemeinden/ Ortsteilen an Zentrale Orte
- Durchgehende Radwege an hoch belasteten Bundes- und Landesstraßen
- Schaffung von Lückenschlüssen entlang von Bundes- und Landesstraßen

Außerorts haben Radverkehrsverbindungen zwischen Zentralen Orten und umliegenden Gemeinden oder Ortsteilen mit einer Entfernung von etwa fünf Kilometern die höchste Priorität. Hierüber werden häufig Schulen, Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten erreicht und das Umstiegs-potenzial vom Auto auf das Fahrrad ist besonders hoch. An den Stellen, an denen Bundes- oder Landesstraßen derartige Verbindungen herstellen und es keine fahrrad-freundliche Alternative gibt, sieht der Freistaat außerorts den größten Handlungsbedarf. Bei einer hohen Verkehrs-belastung sind hier Radwege für eine sichere Radverkehrs-führung notwendig. Bei fehlenden Radwegen sind Maß-nahmen notwendig, die zur Reduzierung der Geschwindig-keiten führen.

Radwegebau soll grundsätzlich zu einer lückenlosen Rad-verkehrsverbindung führen. Querungshilfen und Einfäde-lungen am Beginn und Ende eines Radwegs sind daher bei jeder Planung zu berücksichtigen, um keine neuen Gefah-renstellen zu schaffen. Außerortsradwege sollen insbeson-dere dann gebaut werden, wenn innerorts ebenfalls ein ad-äquat gestaltetes Radverkehrsnetz, das die Ortsdurchfahrt oder Anliegerstraßen nutzt, nahtlos anschließt. Hierfür ist eine konzeptionelle Grundlage Voraussetzung.

Die Kommunen überprüfen ihre Radverkehrsanlagen und -netze auf Durchgängigkeit, identifizieren notwendige Lückenschlüsse und beseitigen diese, soweit ihrerseits die Möglichkeit dazu besteht. Der Freistaat legt mit dem Radverkehrskonzept kein neues Bauprogramm vor, sondern



Radwegbeginn mit
markierter Sperre für Kfz

ermutigt die Kommunen, Maßnahmen zum Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen vorzuschlagen, für die ein nachweisbarer Bedarf besteht. Soweit nicht nach der RAL eine grundsätzliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr vorzusehen ist, soll der Radwegbau als Gemeinschaftsmaßnahme von Land und Gemeinden durchgeführt werden. Im Sinne einer geteilten Baulast beteiligt sich der Freistaat daran mit 50 Prozent. Dieser Anteil ist begründet durch die Funktion als sicheres Radwegeangebot abseits des fließenden Kfz-Verkehrs. Der Anteil der Gemeinde ist durch die gleichzeitige Nutzung als Gehweg begründet.

Die angemeldeten Projekte werden auf Netzplausibilität geprüft und bei positivem Ergebnis wird ein Bedarfsnachweis durchgeführt. Kann für ein Projekt ein Bedarf nachgewiesen werden, wird es in das Bauprogramm der Straßenbauverwaltung eingeordnet. Bei Gemeinschaftsmaßnahmen ist der Abschluss von Vereinbarungen zu Planung, Bau und Finanzierung zwischen zuständigem Straßenbauamt und den betroffenen Gemeinden erforderlich. Die Gemeinden können die Förderung des Gehweganteils beim zuständigen Straßenbauamt beantragen.

Der Freistaat stellt Fünfjahrespläne für die Realisierung von Radwegebaumaßnahmen auf. Neben den Anträgen

der Kommunen berücksichtigt er dabei die Vorgaben des Landesstraßenbedarfsplans und des Bundesverkehrswegeplans.

Bei gering belasteten Straßen ist eine Verkehrsberuhigung dem Neubau von straßenbegleitenden Radwegen vorzuziehen. Die Straßengestaltung soll zu einer verträglichen Geschwindigkeit führen, z. B. durch Verzicht auf eine Leitlinie in Fahrbahnmitte.

Für die Radverkehrsführung an Bundes- und Landesstraßen sollen möglichst vorhandene (selbständige) Wege genutzt werden. Der Neubau von Radwegen soll nur dann erfolgen, wenn keine geeignete Verbindung vorhanden ist bzw. ausgebaut werden kann. Touristische Radrouten sollen möglichst über ruhige Gemeindestraßen und ländliche Wege geführt werden, um zusätzliche Flächeninanspruchnahme und Unterhaltungsaufwand zu vermeiden.

Zur Vermeidung von Gefährdungen auf Radwegen, z. B. durch unsachgemäße Umlaufsperrungen und Poller, wird die Hindernisfreiheit bei den Qualitätsstandards betont. Eine StVO-konforme Beschilderung ist in der Regel ausreichend, Umlaufsperrungen und Poller sollten die absolute Ausnahme darstellen. Hindernisse, von denen Gefahren ausgehen oder die eine ordnungsgemäße Nutzung der Wege be-



Überquerungshilfe
an einer Bundesstraße

hindern, werden von den Baulastträgern entfernt und bei Bedarf durch geeignete Maßnahmen ersetzt. Diesbezüglich sind die Abmessungen von Sonderfahrrädern (z. B. Tandem, Handbike, Liegerad, Fahrradanhänger) zu berücksichtigen. Angestrebt wird eine regelkonforme Gestaltung und Ausführung der Verkehrsanlage, insbesondere in den Anfangs- und Endbereichen bzw. Übergängen zu anderen Führungsformen des Rad- und Fußverkehrs.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bestand wird der Freistaat die Nachrüstung von Überquerungshilfen an Bundes- und Landesstraßen prüfen. Hierzu wird eine Bestandsaufnahme zum Vorhandensein sowie zur Qualität und Barrierefreiheit von Überquerungsanlagen bei Wechsel der Führungsform erstellt, eine Sammlung mit guten Lösungsbeispielen veröffentlicht und die nachträgliche Schaffung sicherer Überquerungshilfen für den Rad- und Fußverkehr finanziert.

Der illegalen Nutzung von ländlichen Wegen durch Kraftfahrzeuge soll entgegengewirkt werden, ohne dass Gefährdungen oder Beeinträchtigungen für die Radfahrenden entstehen. Gezielte Kontrollen sind wirkungsvoll.

Konflikte zwischen landwirtschaftlichem Verkehr und Radfahrenden sind in erster Linie durch Kommunikation zu entschärfen.

Der Freistaat prüft, ob auch in Thüringen durch den Ausbau von Radschnellverbindungen Potenziale für eine veränderte Verkehrsmittelwahl vom Pkw- hin zum Fahrrad- bzw. Pedelec-Pendeln vorhanden sind. Dies dürfte angesichts der Siedlungsstruktur am ehesten auf der Relation Bereich Weimar – Erfurt – Arnstadt der Fall sein. In die Prüfung sollten auch Verbindungen zwischen Zentralen Orten höherer Stufe und anderen Arbeitsplatzschwerpunkten (Industriegroßflächen gemäß LEP 2025 sowie Vorranggebiete regional bedeutsamer Industrie- und Gewerbeansiedlungen gemäß den Regionalplänen Mittel-, Nord-, Südwest- und Ostthüringen) einbezogen werden.

Durch den Ausbau alltagstauglicher Radverkehrsnetze innerhalb der Stadtgebiete soll das Radfahren leichter, schneller und sicherer und dadurch attraktiver werden. Der Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung soll zur Nutzung des Fahrrads anregen. Angesichts der langen Arbeitswege zwischen den Städten in Thüringen soll auch die Kombination von Fahrrad und Bahn durch entsprechende bauliche Angebote erleichtert werden.

B.2 Radroutennetz Thüringen

Radverkehrsinfrastruktur fördert das Radfahren nur, wenn sie durchgängig befahrbar ist. Radverkehrsnetze beinhalten nicht nur einzelne Abschnitte von Radverkehrsanlagen, sondern durchgängige Verbindungen, die gut miteinander verknüpft sind. Die Betrachtung von Netzstrukturen ermöglicht eine systematische Identifikation von Schwachstellen, die als Netzlücken einer durchgängigen Befahrbarkeit entgegenstehen.

Radverkehrsnetze sind gleichzeitig ein Orientierungsrahmen für die Planung. Eine Netzplanung und die Definition von Netzebenen erleichtern die Zuordnung von Zuständigkeiten, die Abstimmung und die Priorisierung von Maßnahmen. Ein landesweites Radverkehrsnetz bindet alle Landkreise und kreisfreien Städte sowie weitere Zentrale Orte höherer Stufe, durch die Strecken des Landesnetzes verlaufen, in die Aktivitäten zur Radverkehrsförderung aktiv ein.

Das im Rahmen des Radverkehrskonzeptes von 2008 vom Freistaat Thüringen konzipierte und von den Kommunen mit Unterstützung des Landes zum großen Teil umgesetzte radtouristische Landesnetz dient im Wesentlichen dem Fahrradtourismus, fördert aber auch den Alltags- und Freizeitradverkehr und damit das Radfahren in den Kommunen. Der Freistaat Thüringen will dieses Erfolgsmodell der Zusammenarbeit von Kommunen zur Realisierung einer durchgehenden Radverkehrsinfrastruktur auf den Alltagsradverkehr übertragen. Dazu unterstützt das Land die Kommunen bei der Entwicklung eines „Radroutennetzes Thüringen“, das Routen für den Alltagsradverkehr in das bisherige radtouristische Landesnetz integriert.

B.2.1 AKTUELLE SITUATION

Zielgruppen und Netzgliederung

Das im Radverkehrskonzept von 2008 definierte „radtouristische Landesnetz“ ist vor allem für Fahrradtouristen konzipiert. Als Zielgruppen wurden bisher neben Radfernwandern, Radurlaubern und Tagestouristen auch Einheimische genannt. Bei der Umsetzung lassen sich Unterschiede bei den beiden Netzebenen Radfernnetz und Radhauptnetz feststellen:

Die Radfernwegen sind in erster Linie auf die Zielgruppe der Radfernwanderer ausgerichtet. Überwiegend erfüllen sie die Ansprüche normaler Tourenradler hinsichtlich der Qualität und der Vermeidung von Steigungen. Eine Ausnahme bildet dabei der Rennsteig-Radweg, der durch die Orientierung am Rennsteig als Höhenwanderweg von den Steigungen her sehr anspruchsvoll ist und durch die Nutzung von Forstwegen zusätzlich Qualitätsmängel aufweist. Dies gilt teilweise auch für die Anfangsabschnitte der Flussradwege, die am Rennsteig beginnen.

Bei den Radhaupttrouten ist die Zielgruppenausrichtung weniger eindeutig. Entsprechend der bisherigen Radverkehrskonzeption erfüllen sie neben der touristischen Funktion auch wichtige Aufgaben im Alltagsradverkehr. Radhaupttrouten, die einen Namen tragen, sind meistens Teil einer gleichnamigen Themenroute und entsprechend erlebnisorientiert. Andere Radhaupttrouten sind dagegen zum großen Teil auf straßenbegleitende Radwege an Bundes- oder Landesstraßen gelegt und damit eher für den Alltagsradverkehr attraktiv.

Qualitätsstandards

Die Qualitätsstandards für das bisherige Landesnetz haben dafür gesorgt, dass Radfernwegen und Radhaupttrouten in Thüringen ein hohes Niveau erreichen. Abgesehen von den einmaligen Befahrungen durch den Landesradwegewart, die schwerpunktmäßig zwischen 2009 und 2014 erfolgten und nicht immer dem später festgelegten Verlauf entsprechen, gibt es nur in Einzelfällen systematisch durchgeführte und dokumentierte Qualitätsuntersuchungen. Als einziger Radfernweg ist der Ilmtal-Radweg als ADFC-Qualitätsradroute zertifiziert.

B.2.2 ZIELE

- ➔ Das Radroutennetz Thüringen verbindet alle Ober- und Mittelzentren in Thüringen durch Radfernwegen und Radhaupttrouten miteinander und bildet damit eine Grundstruktur für die Förderung des Radfahrens im Land.
- ➔ Möglichst viele Grundzentren, die bisher nicht angebunden sind, werden durch zusätzliche alltagstaugliche Radhaupttrouten entlang von Bundes- und Landesstraßen in das Netz eingebunden.



Kreuzungspunkt im Radroutennetz Thüringen

- Alle Schwerpunkträume Tourismus sind in das Radfernwegenetz integriert.
- Die Routenführungen werden für die Zielgruppen der Alltagsradfahrenden und der Fahrradtouristen optimiert. Innerorts sind Radrouten in der Regel sowohl für den Alltagsradverkehr als auch den Fahrradtourismus gut nutzbar. Außerorts werden touristisch vermarktete Radrouten erlebnisorientiert geführt und verlaufen möglichst wenig auf oder an stark befahrenen Straßen. Bei alltagsorientierten Radrouten haben außerorts dagegen die Einsparung von Umwegen und Steigungen, die Allwettertauglichkeit und das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum eine höhere Priorität.
- Die Kreise und Gemeinden verdichten das Radroutennetz Thüringen durch weitere kommunale Routen oder Netze, die auf eine touristische Nutzung oder den Alltagsradverkehr ausgerichtet sein können. Jenseits von „Schwerpunkträumen Tourismus“ laut Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 (LEP) liegt der Fokus auf dem Alltagsradverkehr und innerörtlichen Radverkehrsnetzen.
- Radiale Routen aus Zentralen Orten entlang von Bundes- und Landesstraßen binden umgebende Gemeinden und Ortsteile im Umkreis von fünf Kilometern an und tragen auch dort zur Förderung des Alltagsradverkehrs bei.

B.2.3 MASSNAHMEN

Das bisherige radtouristische Landesnetz wird in „Radroutennetz Thüringen“ umbenannt und hat künftig die drei Netzebenen I (Radfernnetz), II (Radhaupttrouten) und III (Lokale Radrouten). Die Umbenennung in Radroutennetz Thüringen verdeutlicht neben der stärkeren Berücksichtigung von Alltagsradfahrenden auch, dass die Zuständigkeit

für dieses Netz nicht allein beim Freistaat liegt, sondern auf viele Baulastträger verteilt ist. Ein Zielkonzept wird von der Landesregierung nur für die touristischen Radrouten aufgestellt.

Das Radroutennetz umfasst sowohl Alltags- als auch touristischen Radverkehr. Die alltagstaugliche Verdichtung des vorhandenen, weitgehend touristisch orientierten Netzes, soll von den Zentralen Orten ausgehend sternförmig erfolgen und kann über touristische Radrouten, z. B. Radfernwege zu einem landesweiten Netz zusammenwachsen bzw. entsprechend ergänzt und erweitert werden.

Die Radfernwege mit einem hohen Qualitätsstandard bilden wie bisher das Grundgerüst der touristischen Verbindungen in diesem Radroutennetz. D-Netz-Routen und EuroVelo-Routen sind gleichzeitig Teil des nationalen bzw. internationalen Radroutennetzes.

Die bisherigen Radhauptwege werden weiter als touristische Radhaupttrouten auf den Tourismus ausgerichtet. In die Netzebene II werden zusätzlich alltagstaugliche Radhaupttrouten aufgenommen, die von den Kommunen gemeinsam mit dem Freistaat entwickelt werden.

Der Freistaat unterstützt die Kommunen bei der Entwicklung des Radroutennetzes Thüringen durch Koordinierung und Förderung. Dies gilt auch für zusätzliche alltagstaugliche Radhaupttrouten zwischen Mittel- und Oberzentren, die in einer für den Radverkehr relevanten Distanz zueinander liegen.

Die Zuständigkeit des Freistaats für das Radroutennetz Thüringen betrifft an erster Stelle die Definition der Netzebenen, die keine Hierarchie darstellen, und der Kriterien für die Zuordnung zu den Ebenen:

Netzebenen und Bestandteile im Radroutennetz Thüringen

Netzebene I = Radfernnetz

Das Radfernnetz bildet die Basis für qualitäts- und erlebnisorientierte Radfernwege, die sich besonders an Radfernwandernde richten. Das Radfernnetz dient gleichzeitig als Grundgerüst zur Anbindung aller Landkreise und kreisfreien Städte sowie der im LEP definierten Schwerpunkträume Tourismus an das Radroutennetz Thüringen. In Abhängigkeit von der Einbindung in länderübergreifende Netze erfolgt die Nummerierung der Radfernwege:

Radfernwege mit nationaler und internationaler Bedeutung

- D4: D-Netz Route 4 – Mittellandroute
- D11: D-Netz Route 11 – Ostsee – Oberbayern
- EV13: EuroVelo 13 – Iron Curtain Trail

Weitere Radfernwege im Freistaat Thüringen

- I-01 Harzrundweg
- I-02 Werratal-Radweg
- I-03 Saaleradweg (= D-Netz Route 11)
- I-04 Leine-Heide-Radweg
- I-05 Unstrutradweg
- I-06 Gera-Radweg/
Erweiterung zur Thüringen-Transversale
- I-07 Ilmtal-Radweg
- I-08 Elster-Radweg
- I-09 Rhönradweg
- I-10 Rennsteig-Radweg
- I-11 Radfernweg Thüringer Städtekette
(weitgehend identisch mit D-Netz Route 4)
- I-12 Unstrut-Werra-Radweg
- I-13 Euregio-Egrensis-Radfernweg

Netzebene II = Radhaupttrouten

Die Radhaupttrouten verdichten das Radfernnetz und bilden kein eigenständiges Netz

a) Touristische Radhaupttrouten

Diese Radhaupttrouten sind erlebnisorientiert konzipiert und erfüllen zusätzlich mindestens eine der folgenden Funktionen:

- Verbindung von Radfernwegen untereinander
- Verbindung von Ober- und Mittelzentren mit Radfernwegen
- Anbindung eines Schwerpunktraumes Tourismus an Radfernwege
- Anbindung von Radfernwegen an Bahnhaltepunkte

Die touristischen Radhaupttrouten richten sich an Radurlauber ebenso wie Einheimische für Radtouren. Regionen, die sich als Fahrradregionen profilieren und für Radurlauber ein interessantes Angebot vorhalten wollen, müssen diese touristischen Radhaupttrouten durch weitere regionale Routen ergänzen und damit eine Auswahl an passenden Tagestouren für die avisierte Zielgruppe ermöglichen. Touristische Radhaupttrouten können gemeinsam mit Abschnitten von verschiedenen Radfernwegen auch gut für individuell zusammengestellte Radfernwanderungen kombiniert werden.

b) Alltagstaugliche Radhaupttrouten

Alltagstaugliche Radhaupttrouten dienen vor allem dem Alltagsverkehr und umfassen auch Radschnellverbindungen. Der Aspekt der sozialen Sicherheit durch sichere Führung entlang befahrener bzw. belebter Straßen überwiegt den Anspruch einer Kfz-armen oder emissionsfreien Strecke. Alltagstaugliche Radhaupttrouten erfüllen eine der folgenden Funktionen:

- Verbindung Zentraler Orte höherer Stufe in einem per Fahrrad überwindbaren Abstand (15 km) der Ortsdurchfahrten
- Verbindung Zentraler Orte (höherer Stufe) entlang hoch belasteter Bundes- und Landesstraßen (DTV > 7000)

Netzebene III = Lokale Radrouten

Lokale Routen verdichten das Radroutennetz Thüringen soweit, dass alle wichtigen Quellen und Ziele (Ortsteile, Wohngebiete, Schulen, Einkaufszentren, Gewerbegebiete usw.) für den Radverkehr erschlossen werden.

a) Radialrouten zur Erreichbarkeit von Zentralen Orten

Radialrouten verbinden die Zentralen Orte mit ihrem unmittelbaren Umfeld und dienen primär dem Alltagsradverkehr. Die Entfernung zwischen Ortsausgang des Zentralen Ortes und der Ortsdurchfahrt der anzubindenden Orte soll nicht größer als fünf Kilometer sein. Abschnitte von Bundes- und Landesstraßen, die als Radialrouten dienen können, sollen mit Priorität auf einen Bedarf für straßenbegleitende Radwege geprüft werden und bei positivem Ergebnis damit ausgestattet werden.

b) Sonstiges lokales Radnetz

Sonstige lokale Radrouten verdichten das Radroutennetz Thüringen so weit, dass alle Gemeinden und Ortsteile untereinander angebunden sind.

Die Karte „Zielkonzept Radroutennetz Thüringen – touristische Radrouten“ stellt das überarbeitete Netz aus Radfernwegen und Radhaupttrouten mit touristischem Schwerpunkt dar, die bisher als „Zielkonzept für das radtouristische Landesnetz“ abgebildet waren. Alltagsstaugliche Radhaupttrouten werden nicht dargestellt, da sie erst gemeinsam mit den Gemeinden entwickelt werden sollen. Die Karte findet sich innen auf der hinteren Umschlagseite.

Für touristische und alltagsstaugliche Radhaupttrouten gelten unterschiedliche Qualitätsstandards, die der Ausrichtung auf den touristischen bzw. den Alltagsradverkehr und den jeweiligen Zielgruppen entsprechen. Die folgende Tabelle gibt Qualitätsstandards für die unterschiedlichen Netzebenen an:

Qualitätsstandards	Radfernnetz I	Radhaupttrouten II	
		touristisch	alltagsstauglich
Sichere Befahrbarkeit: Führungsform entspricht ERA (Strecke und Knoten) bzw. RAL, keine Hindernisse	x	x	x
Sicheres Queren von Fahrbahnen: Querungshilfen gemäß ERA	x	x	x
Breite der Radverkehrsanlagen gemäß ERA	x	x	x
Durchgängige Befahrbarkeit mit Anhänger usw.	x	x	x
Oberfläche allwettertauglich (siehe hierzu das Merkblatt „Berücksichtigung von Naturschutz und Landschaftspflege bei der Planung touristischer Radwege und der Genehmigung ihres Neu oder Ausbaus)	x	x	x
Oberfläche im Sommerhalbjahr gut befahrbar	x	x	x
Wegweisung einheitlich und durchgängig gemäß Richtlinie	x	x	x
Touristische Infrastruktur	x	x	
Umweg- und steigungsarme Routenführung	x	x	x
Erlebnisorientierte Routenführung	x	x	
Kfz-Verkehrsbelastung gering	x	x	
Soziale Sicherheit durch Mindestfrequentierung			x

Qualitätsstandards für die verschiedenen Netzebenen

B.3 Wegweisung und Orientierung

Radverkehrswegweisung macht Radrouten und Radverkehrsnetze erst sichtbar und erleichtert die Orientierung. Sie leitet den Radverkehr über geeignete Strecken, die oftmals abseits der bekannten Hauptverkehrsstraßen liegen, und dient dem Fahrradtourismus genauso wie dem Alltagsradverkehr.

Zudem verdeutlicht die Radverkehrswegweisung, dass Radfahren nicht nur auf Radwegen möglich und erwünscht ist. Sie zeigt, dass viele Ziele in geringer Distanz liegen und gut mit dem Fahrrad erreichbar sind. Eine hochwertige und gepflegte Wegweisung vermittelt eine hohe Wertschätzung gegenüber dem Radverkehr. Damit ist Radverkehrswegweisung eine gute Werbung für das Radfahren.

Durch Einheitlichkeit wird eine hohe Wiedererkennbarkeit und Sichtbarkeit mit überschaubarem Aufwand gewährleistet. Im Verhältnis zu anderen infrastrukturellen Maßnahmen ist Radverkehrswegweisung sehr kostengünstig. Indem sie die Nutzung der baulichen Infrastruktur fördert, setzt sie diese besonders in Wert.

Zur Orientierung über längere Strecken und abseits von ausgeschilderten Routen sind Fahrradkarten nach wie vor ein wichtiges Hilfsmittel. Digitale Kartenwerke und Routenplaner spielen eine zunehmende Rolle für die Planung von Radtouren und die Orientierung auf dem Weg per Navigationsgerät oder Smartphone.

Wegweisung und andere Hilfsmittel zur Orientierung sind einerseits Teil der Infrastruktur und andererseits bereits Teil der Kommunikation zur Radverkehrsförderung. Für ein effizientes Vorgehen ist eine klare Regelung der Zuständigkeiten notwendig.

Radverkehrswegweisung nach
Richtlinie an einem Knotenpunkt

B.3.1 AKTUELLE SITUATION

Wegweisung

Die Richtlinie zur Radverkehrswegweisung im Freistaat Thüringen (ThürRadWW-RL) hat zu einer einheitlichen und qualitativ hochwertigen Fahrradwegweisung in fast allen Bereichen Thüringens geführt und sich damit in der Praxis bewährt. Die Richtlinie gewährleistet, dass die Radverkehrswegweisung im Freistaat Thüringen bundeseinheitlichen Standards, wie sie im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV niedergelegt sind, genügt. Die Überarbeitung dieses Merkblatts und neue Anforderungen z. B. bezüglich der Mountainbike-Wegweisung haben eine Anpassung der Richtlinie notwendig gemacht.

Radroutenplaner Thüringen

Der Radroutenplaner Thüringen ist ein attraktives Angebot an Radfahrende für die Planung von Radtouren. Laut Online-Befragung nutzen etwa ein Drittel der Befragten den Radroutenplaner zur Orientierung. Der Radroutenplaner kann per App auch auf Smartphones genutzt werden. Problematisch ist die Abhängigkeit von der Datenlieferung und Aktualisierung durch die Kommunen, die sich durch die unterschiedliche Dichte des eingetragenen lokalen Netzes zeigt.



B.3.2 ZIELE

- Die Radfernwege und die Radhaupttrouten im Radroutennetz Thüringen sind durch eine einheitliche Radverkehrswegweisung vollständig ausgeschildert, so dass man sich auf ihnen ohne weitere Hilfsmittel orientieren kann. Die Wegweisung wird regelmäßig kontrolliert und bei Bedarf erneuert.
- Durchgängig sicher befahrbare Radverkehrsverbindungen zwischen den Zentralen Orten und den umliegenden Gemeinden und Ortsteilen sind durch eine Radverkehrswegweisung ausgeschildert und werden dadurch für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar.
- Der Radroutenplaner Thüringen ist stets aktuell und enthält alle Straßen und Wege, die gut zum Radfahren geeignet sind. Der Radroutenplaner ist in der Bevölkerung und bei Gästen als Planungshilfe für Radfernerreisen, Radurlaub, Ausflüge und Alltagswege in Thüringen bekannt. Der Radroutenplaner ist ein Aushängeschild für das Radroutennetz Thüringen im In- und Ausland und wird in möglichst viele grenzüberschreitende Radroutenplaner eingebunden.
- Das Radroutennetz Thüringen wird immer korrekt und möglichst aktuell in allen Onlinekartenwerken und in gedruckten Karten abgebildet, damit dieses Netz von allen Radfahrinteressierten gefunden und intensiv genutzt werden kann.

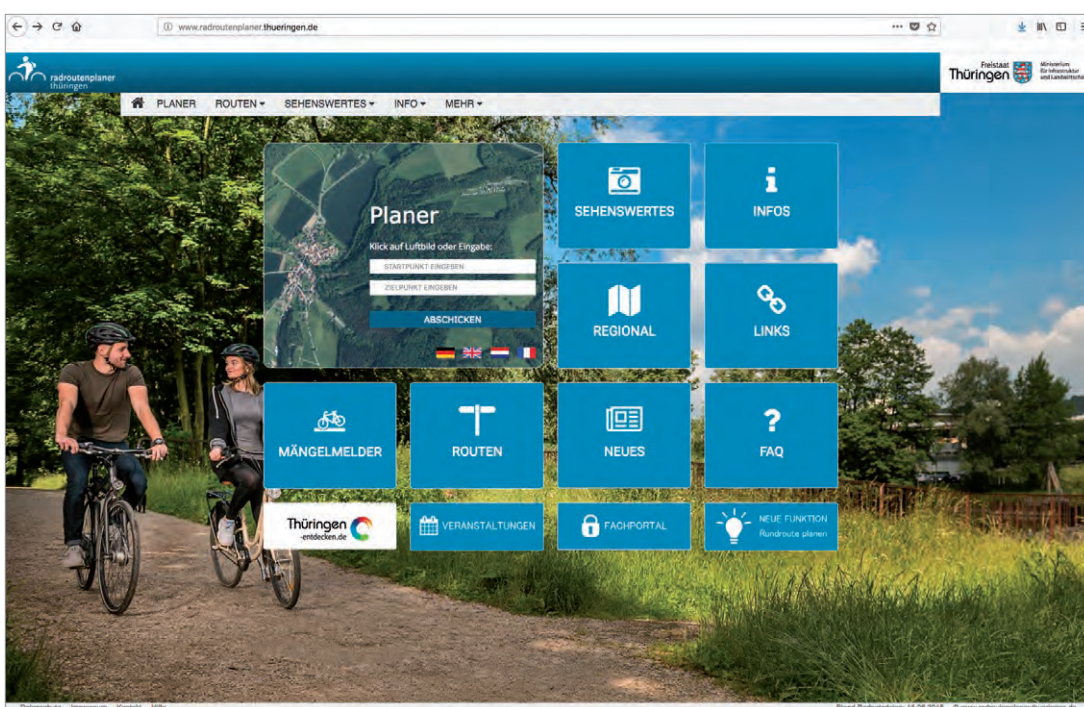
B.3.3 MASSNAHMEN

Der Freistaat unterstützt die Kommunen dabei, das Radroutennetz Thüringen durch eine einheitliche Fahrradwegweisung sichtbar und erfahrbar zu machen und damit gleichzeitig für das Radfahren zu werben. Die Landesregierung sorgt mit einer Richtlinie zur Radverkehrswegweisung für eine hohe Qualität und Einheitlichkeit.

Der Freistaat setzt sich für eine flächendeckende Fahrradwegweisung in Thüringen ein und unterstützt die Kommunen bei der Umsetzung durch Förderung und Hilfestellung. Die Zuständigkeit für das Wegweisungsmanagement und die Qualitätskontrolle soll für jeden Landkreis und jede kreisfreie Stadt klar geregelt sein.

Der Freistaat Thüringen prüft die Einführung eines einheitlichen Wegweisungskatasters als Teil eines Radwegdatenmanagements, das von den Kommunen genutzt werden kann, um eine dauerhafte Unterhaltung der Wegweisung zu erleichtern und die Kosten zu reduzieren.

Der Freistaat Thüringen unterhält einen Radroutenplaner Thüringen (auch als App). Der Radroutenplaner ist ein Angebot für Radfahrende, um eine Route zu planen und sich per digitaler Navigation zu orientieren. Auf Grundlage einer regelmäßigen Evaluation wird er kontinuierlich aktualisiert und qualifiziert. Der Radroutenplaner Thüringen ist in den Radroutenplaner Deutschland eingebunden.



Radroutenplaner
Thüringen

B.4 Fahrradparken und Verknüpfung mit dem ÖV

Sicheres und komfortables Fahrradparken stellt eine wichtige Voraussetzung für die Fahrradnutzung dar. Mit zunehmender Tendenz zu hochwertigen Fahrrädern und Pedelecs erlangen sichere Abstellmöglichkeiten eine größere Bedeutung. Sie müssen an den wesentlichen Aufenthaltspunkten innerhalb der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegekette vorhanden sein – einschließlich des wohnungsnahen Fahrradparkens. Ein komfortabler und ebenerdiger Zugang zu Abstellanlagen ist u. a. für Pedelecs, Sonderfahräder und Lastenräder unabdingbar.

Die direkte (intermodale) Verknüpfung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht die Reichweite beim Radfahren, bringt den öffentlichen Verkehrsmitteln einen deutlich größeren Einzugsbereich ihrer Haltestellen und stärkt damit den Umweltverbund. Aber auch eine verbesserte separate Nutzung von Fahrrad und/oder öffentlichem Verkehr an verschiedenen Tagen bzw. auf verschiedenen Wegen verringert insbesondere im städtischen Umfeld die Abhängigkeit vom Auto und erschließt weitere Potenziale für den Umweltverbund. Grundsätzliche direkte Verknüpfungsformen sind:

- Fahrradparken an Haltestellen (Nutzung des eigenen Fahrrades auf dem Weg zur ÖV-Zugangsstelle und/oder auf dem Abgangsweg nach der ÖV-Nutzung), auch Bike+Ride genannt,
- Fahrradverleih (Nutzung eines öffentlichen Mietrades auf dem Weg zur ÖV-Zugangsstelle und/oder auf dem Abgangsweg nach der ÖV-Nutzung),
- Fahrradmitnahme von regulären Fahrrädern oder Falträdern.

Die Fahrradmitnahme ermöglicht es außerdem, verschiedene Start- und Zielorte zu wählen, was besonders für den touristischen Radverkehr sinnvoll ist. Fahrradverleihsysteme verfügen über das Potenzial, die Wahrnehmbarkeit und Nutzung des Fahrrades zu steigern sowie als praktische Alternative Engpässe bei der Fahrradmitnahme zu beseitigen.

B.4.1 AKTUELLE SITUATION

Als Land mit großen Höhenunterschieden und dichtem ÖPNV-Netz spielt in Thüringen die Verknüpfung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine besondere Rolle. Die vor ca. 20 Jahren eingeführte, kostenfreie Fahrradmitnahme im SPNV wird als bedeutende Errungenschaft der Radverkehrsförderung wahrgenommen. Durch Investitionen in Verknüpfungsanlagen verfügen mittlerweile die Hälfte der über 300 Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV in Thüringen über B+R-Anlagen. Allerdings sind nur wenige davon mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet, die den Anforderungen der Nutzer in allen wichtigen Punkten genügen.

Die Qualität der Fahrradmitnahme im SPNV konnte durch neue Fahrzeuge, die nahezu flächendeckend Niederflureinstiege bieten, entscheidend verbessert werden. Die Popularität der kostenlosen Fahrradmitnahme hatte auf einzelnen Streckenabschnitten teilweise zu beträchtlichen Kapazitätsengpässen geführt und eine verringerte Beförderungsqualität für die Fahrgäste mit und ohne Fahrrad verursacht.

Bisherige Aktivitäten für Fahrradverleihsysteme wurden nach kurzer Zeit wieder eingestellt. Im touristischen Kontext gibt es private Anbieter für Fahrradvermietung.

B.4.2 ZIELE

- ➔ Die Fahrradnutzung soll durch sicheres und komfortables Fahrradparken im Wohnumfeld wie auch an wichtigen Zielen des Radverkehrs optimal unterstützt werden. Insbesondere bei jeder Neubaumaßnahme soll den Bedürfnissen der Radfahrenden entsprechend Rechnung getragen werden. Die Bedürfnisse von Pedelec-Fahrenden sind besonders zu berücksichtigen.
- ➔ Die Verknüpfung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht das schnelle und bequeme Erreichen von Zielpunkten auch über weitere Distanzen und stellt eine konkurrenzfähige Alternative zur Nutzung des privaten Kraftfahrzeugs dar.
- ➔ Das Fahrradparken an Bahnhöfen, Haltepunkten und anderen Haltestellen, die wichtige Verknüpfungspunkte zum ÖV darstellen, soll barrierefrei, sicher und bequem möglich sein.

- Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme soll grundsätzlich in allen öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet werden. Dabei sollen Nutzungshindernisse entfernt oder mindestens gering gehalten werden. Angestrebt werden klare und einheitliche Beförderungsbedingungen, bedarfsgerechte Kapazitäten sowie eine verträgliche Preisgestaltung.
- Die kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV bleibt, wie im 5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen festgelegt, erhalten.

B.4.3 MASSNAHMEN

Fahrradparken an Quellen und Zielen des Radverkehrs

Die Landesregierung wirbt für eine Verbesserung der Situation des wohnungsnahen Fahrradparkens sowie für Fahrradabstellmöglichkeiten an Schulen, bei Arbeitgebern, Geschäften und anderen Dienstleistern. Dabei unterstützt sie private und kommunale Initiativen auf ideellem Gebiet sowie ggf. durch finanzielle Förderung von Modellprojekten.

Der Freistaat Thüringen wird seiner Vorbildrolle beim Fahrradparken gerecht. Er sorgt für eine ausreichende Zahl und Qualität von Fahrradabstellanlagen an den Institutionen im Verantwortungsbereich des Freistaats (Ministerien, Universitäten und Hochschulen, Landesämter usw.). Anhaltspunkte dafür liefern die Hinweise zum Fahrradparken der FGSV.

Als potenzielles Instrument zur Durchsetzung einer ausreichenden Quantität und Qualität des Fahrradparkens wird die Landesbaugesetzgebung und deren Umsetzung evaluiert und geeignete Maßnahmen abgeleitet.

Die Landesregierung fördert Modellprojekte zum vorbildhaften Fahrradparken, insbesondere in Zusammenarbeit mit der Wohnungswirtschaft. Dabei wird Wert auf hohe Funktionalität und gestalterische Qualität gelegt.

In Form eines Leitfadens für Bauherren, Mieter bzw. Kunden werden Anforderungen, vorbildliche Lösungen sowie Fördermöglichkeiten zum Fahrradparken dargestellt.



Fahrradabstellanlage am Landesverwaltungsamt in Weimar



Bike+Ride-Anlage in Zeulenroda



Fahrradabstellanlage am Hauptbahnhof Gera

Bike+Ride

Der Anteil der Zugangsstellen des SPNV und bedeutenden Bushaltestellen mit Bike+Ride-Anlagen soll als Rückgrat einer engen Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr noch stärker ausgebaut werden. Bike+Ride soll gegenüber der Fahrradmitnahme bevorzugt entwickelt werden. Deshalb werden Bike+Ride-Anlagen im Programm zur Förderung der kommunalen Infrastruktur (u. a. ÖPNV-Infrastrukturförderung) zur Qualitätsverbesserung dieser Verknüpfungsform und zur Ausweitung der Kapazitäten besonders (Sonderbudget) gefördert. Das schließt auch die Schaffung von zugangsgesicherten Fahrradabstellanlagen für Pendler ein. Es sollen Musterlösungen unterschiedlicher Größenordnung mit den angestrebten Standards für Kommunen in Thüringen entwickelt und umgesetzt werden, die danach landesweit angewandt werden können. Es ist zu prüfen, inwieweit ein spezielles Sonderprogramm zur Förderung geschaffen wird.

Der auf der folgenden Seite näher beschriebene Mindeststandard für B+R-Anlagen wird an allen Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV angestrebt. Er gilt analog auch als Basis für die Förderung von wesentlichen Haltestellen der landesbedeutsamen Buslinien sowie andere Bushaltestellen mit hohem B+R-Potenzial (z. B. Endhaltestellen):

- gute Erreichbarkeit der Abstellplätze vom Radverkehrsnetz aus
- nah am Bahnsteig
- im öffentlichen Blickfeld
- Gewährleistung Standsicherheit der Fahrräder (keine Schäden durch Torsion)
- Wetterschutz
- ausreichende Anzahl der Einstellflächen
- Eignung für alle gängigen Fahrradtypen
- gute Zugänglichkeit des einzelnen Abstellplatzes
- möglichst ebenerdige Abstellplätze
- Beleuchtung

Für Stationen mit hohem Nutzungspotenzial durch Pedelecs und andere hochwertige Fahrräder sollte bei der Einrichtung von B+R-Anlagen der auf Seite 34 dargestellte „Pedelec-Standard“ beachtet werden. Kriterien dafür stellen insbesondere ein hohes Pendlerverkehrsaufkommen sowie topographisch bewegtes Gelände im Umfeld der Station oder größeres Fahrgästepotenzial im Einzugsbereich oberhalb von fünf Kilometern dar.

Bike+Ride-Anlage „Radhaus II“ in Erfurt am Hauptbahnhof



Mindeststandards für Bike+Ride-Anlagen an ÖPNV-Verkehrsstationen

Erreichbarkeit

- Fahrradabstellplätze müssen leicht zu finden und schnell, sicher und fahrend erreichbar sein.
- Zu- und Abfahrten zu Fahrradabstellplätzen müssen auf die Kapazität und Nutzung der Anlage abgestimmt sein.
- Bei der Planung der Anlage sollen bereits Flächen für eine Erweiterung der Abstellanlage bei Bedarf vorgesehen werden.

Lage und Akzeptanz

- Fahrradabstellanlagen sollen unmittelbar an den Zugängen zu den Bahnsteigen in Bahnsteignähe angeordnet werden, um Zu- und Abgangszeiten kurz zu halten.
- Gegen Diebstahl und mutwillige Zerstörung hilft am besten eine Anordnung der Fahrradabstellanlagen in der Öffentlichkeit, z. B. im Blickfeld von Passanten oder dem Bahnhofspersonal. Falls das nicht möglich ist, könnte die Einrichtung einer gut sichtbaren Videoüberwachung geprüft werden.
- Damit Fahrradabstellanlagen auch bei Dunkelheit nutzbar und einsehbar sind, sollte eine ausreichende ortsfeste Beleuchtung vorhanden sein.
- Auf Fahrradabstellanlagen mit mehr als 20 Stellplätzen sollte durch Wegweisung hingewiesen werden.
- Treppenanlagen sind (auch nachträglich) mit Aufstiegshilfen/Rampen für Radfahrende und Kinderwagen auszustatten.

Raum- und Flächenbedarf

- Hinsichtlich der räumlichen Dimensionierung sind die Hinweise zum Fahrradparken der FGSV zu beachten.
- Die Bedienungsfreundlichkeit von B+R Fahrradabstellanlagen ist gegeben, wenn die Anlagen ebenerdig einen Achsabstand der Räder von 0,80 m und bei höhenversetzter Aufstellung einen Achsabstand von 0,50 m gewährleisten und für die Zuwegung eine Fahrgassenbreite von mindestens 1,80 m zur Verfügung steht.
- Die Anschließbarkeit von Spezialrädern sowie deren Überlänge sind angemessen zu beachten.

Überdachung / Wetterschutz

- Eine Überdachung ist obligatorisch bei Anlagen an SPNV-Halten mit mehr als 100 Ein- und Aussteigern pro Werktag.
- Die Ausführung der Überdachung muss gemäß der Hinweise zum Fahrradparken der FGSV mindestens einen Dachüberstand von 50 cm über dem Rad bei einer Dachhöhe von 2,25 m im Zugang zur Abstellfläche gewährleisten.
- Neben der Überdachung ist bei Berücksichtigung der lokalen Situation (Hauptwindrichtung/Wetterseite) auch ein seitlicher Wetterschutz mit zu berücksichtigen, beispielsweise durch Seiten- und Rückwände. Beachtet werden muss dabei auch die ausreichende Einsehbarkeit der Räder bei gleichzeitiger Sicherung der barrierefreien Gestaltung (regelwerkskonforme Kennzeichnung transparenter Seitenflächen für sehbehinderte Menschen mittels visuell kontrastierender Markierungsstreifen gemäß H BVA).

Ständersystem

- Fahrradabstellanlagen sollen es ermöglichen, den Fahrradrahmen und mindestens ein Laufrad anzuschließen. Sie sollen eine gute Standfestigkeit des Fahrrads garantieren.
- Fahrräder mit verschiedenen Rahmengeometrien und allen gängigen Laufradgrößen, Reifenbreiten und Lenkerformen sollen berücksichtigt werden.
- Bestehende Anlagen mit einfacher Vorderradhalterung sollten durch anforderungsgerechte Abstellanlagen ersetzt werden. Geeignet ist das Anlehn- oder Bügelprinzip, das eine hohe Standfestigkeit und gute Sicherungsmöglichkeiten bietet.

Ergänzender „Pedelec-Standard“ für Bike+Ride-Anlagen an ÖPNV-Verkehrsstationen

Zugangssicherung

- Es sollten geschlossene Abstellanlagen mit Zugangssicherung angeboten werden.
- Abhängig von der Nachfrage sind hier Fahrradboxen, Sammelschließanlagen oder Fahrradstationen möglich.

Elektroanschluss

- Die Reichweite von Pedelegs ermöglicht in der Regel einen Betrieb ohne Nachladen an der B+R-Anlage. Für Ausnahmefälle (geringe Reichweite/schwacher Akku) kann jedoch ein Elektroanschluss ein willkommenes Serviceangebot darstellen. Darüber hinaus profitieren auch Menschen, die einen E-Rollstuhl oder einen E-Scooter nutzen, von diesem Angebot. Die Möglichkeit dafür ist (ggf. auch nur als Option zur Nachrüstung) einzuplanen.
- Der Elektroanschluss sollte in separaten Schließfächern angeboten werden und so geplant werden, dass neben dem Standard-220 V-Anschluss für Ladegeräte auch Ladebuchsen für künftige Pedelec-Ladestandards installiert werden können.

Die Kapazitätsplanung von B+R-Anlagen muss auf die vorhandene Nachfrage reagieren. Grundsätzlich sollen Bike+Ride-Abstellplätze für alle Nachfrager vorgehalten werden. Basis dafür ist eine Zählung der abgestellten Fahrräder bei radgeeigneter Wetterlage und Jahreszeit einschließlich der „wild“ geparkten Räder. Darüber hinaus ist eine Reserve zur Abdeckung der Verkehrsspitzen sowie zur Unterbringung sich zusätzlich entwickelnder Nachfrage in einer Größenordnung von 50 % der gezählten Nachfrage oder größer vorzusehen. Bei Bahnhöfen mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern pro Werktag ist bezüglich der einzuplanenden Reserve eine Einzelfallprüfung unerlässlich, welche u. a. Faktoren wie Tarifzonengrenze, Fernverkehrsbeteiligung, Standort und Qualität der bisherigen Anlagen sowie den Trend der Fahrgastentwicklung (Umfeldentwicklung) mit berücksichtigt.

Bei Stationen, an denen bisher keine Nachfrage für Fahrradabstellanlagen festgestellt werden kann, soll dennoch ein Angebot geschaffen und bekannt gemacht werden, um eine Nachfrage zu generieren. Die Ermittlung der Anzahl der erforderlichen Abstellanlagen soll vereinfacht nach folgender Kategorisierung in Abhängigkeit von der Anzahl der Nutzer der Zugangsstellen erfolgen:

- Für Zugangsstellen mit weniger als 100 Ein- und Aussteigern pro Werktag soll ein Mindestangebot in der Größenordnung von 5 Bike+Ride-Abstellplätzen vorgesehen werden.
- Zugangsstellen mit 100 bis 250 Ein- und Aussteigern pro Werktag sollen mit jeweils etwa 10 Bike+Ride-Abstellplätzen ausgerüstet werden.

Für die Förderung von B+R-Anlagen gilt die folgende Prioritätenreihung:

1. Priorität:

- Stationen an Streckenabschnitten mit Kapazitätsengpässen bei der Fahrradmitnahme, die noch nicht über anforderungsgerechte B+R-Anlagen verfügen
- Stationen mit Kapazitätsengpässen beim Fahrradparken (d. h. die Zahl der regelmäßig abgestellten Fahrräder übersteigt das Angebot an Abstellplätzen)

2. Priorität

- Stationen ohne vorhandene B+R-Anlagen
- Stationen ohne anforderungsgerechte B+R-Anlagen

Insbesondere für Stationen der ersten Priorität werden Kommunen und andere Akteure vom Freistaat Thüringen gezielt angesprochen und auf Vorteile und Finanzierungsmöglichkeiten hingewiesen. B+R-Anlagen sollen nach Möglichkeit als Bestandteil einer umfassenden Entwicklung des Bahnhofsumfelds installiert werden. Wichtige ÖPNV-Verknüpfungspunkte sind in die Radwegbeschilderung zu integrieren.

Fahrradmitnahme in Bahn und Bus

Der Freistaat Thüringen behält die kostenfreie Fahrradmitnahme im SPNV als eine weitere Form der Verknüpfung flächendeckend bei, solange dies nicht zu unververtretbaren Problemen im Betrieb führt. Bei Kapazitätsengpässen der Fahrradmitnahme sollen vor Einschränkungen zunächst alle mildernden Maßnahmen ausgeschöpft werden, wie

- Alternativen zur Fahrradmitnahme bieten (Ausbau Fahrradparken an Bahnhöfen, ggf. Unterstützung erster Fahrradverleihsysteme in Thüringen),
- die Kapazität der Fahrradmitnahme auf problematischen SPNV-Strecken erhöhen (Zugfrequenz, Zugkapazität, Anteil Mehrzweckflächen, saisonale Umrüstung der Kapazitäten),
- eine bewusste und konfliktvermeidende Nutzung der Fahrradmitnahme durch Kommunikationsmaßnahmen befördern (Flyer, Apps, andere Informationskanäle, Kampagnen) sowie
- bei der Fahrradmitnahme die Nutzung von Falträdern statt normaler Fahrräder steigern (z. B. Bewerbung).

Bei Neuausschreibungen beachtet der Freistaat grundsätzlich die Belange einer bedarfsgerechten Fahrradmitnahme im Hinblick auf die eingesetzten Züge und hinsichtlich des

Betriebes. Die Fahrradmitnahme soll im Sinne eines zuverlässigen Angebotes auch bei planmäßigem Schienenersatzverkehr berücksichtigt werden.

Der Freistaat Thüringen strebt eine Harmonisierung der Beförderungsbedingungen für Fahrräder im ÖPNV an, was mit einem landesweiten Verkehrsverbund erreicht werden könnte. Schrittweise sollen die Voraussetzungen für eine verlässliche Fahrradmitnahme auf allen landesbedeutsamen Buslinien sowie touristisch wichtigen Buslinien geschaffen werden. Wesentliches Element dabei ist die Schaffung der Fördermöglichkeit von Fahrradträgern und Fahrradanhängern für Busse, die gleichzeitig als Werbebotschafter der intermodalen Nutzung von Fahrrad und ÖV dienen können.

Fahrradverleihsysteme

Der Freistaat sollte neben der verstärkten Einbindung von Service wie Pedelec-Vermietungen im touristischen Netz auch städtische Fahrradverleihsysteme unterstützen.

Mit dem Verleih von Lastenrädern kann für autofreie Haushalte bei kurzfristigem Transportbedarf eine sinnvolle Alternative zu Mietwagen angeboten werden.



Fahrradträger an einem Linienbus

B.5 Fahrradtourismus

Fahrradtourismus ist laut ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017 in Deutschland seit Jahren ein dynamisch wachsendes Urlaubssegment. Fahrradtourismus bietet die Chance, touristische Wertschöpfung in ländlich geprägte Regionen und kleinere Städte zu bringen. Besonders in Regionen, in denen das Radfahren im Alltag bisher nicht üblich ist, ist der Radtourismus häufig der Türöffner für das Thema Radfahren.

Das Wachstum im Fahrradtourismus ist mit einem zunehmenden Wettbewerb zwischen den Radreiseregionen und steigenden Ansprüchen der Radreisenden verbunden. Thüringen bietet mit seinen Radfernwegen und regionalen Radrouten ein vielfältiges Angebot für Radreisende.

Die wichtigsten Motive der Radreisenden sind „Natur erleben“ und „aktiv Sport treiben“. Natur- und Kulturlandschaften lassen sich mit dem Fahrrad besonders gut entdecken und bieten einen zusätzlichen Anreiz zum Radfahren. Radfahren im Urlaub, als Freizeitbeschäftigung oder Naherholung kann der Einstieg in die Nutzung des Fahrrades für alltägliche Wege sein. Fahrradtourismus dient damit letztlich auch der Förderung des Alltagsradverkehrs.

Das Thema Mountainbike ist für einzelne Regionen in Thüringen touristisch interessant. Mountainbiken hat jedoch eher den Charakter einer Sportart und aufgrund unterschiedlicher Bedürfnisse der Zielgruppen kaum Berührungspunkte mit dem sonstigen Radverkehr und Fahrradtourismus. Daher werden Mountainbiker im Radverkehrskonzept nicht als Zielgruppe berücksichtigt. Das gleiche gilt für Rennradfahrende.

Die neue „Tourismusstrategie Thüringen 2025“ geht nicht explizit auf das Thema Fahrradtourismus ein. Sie setzt Akzente auf:

- wettbewerbsfähige Leitprodukte, passend zu den selektierten Reisemotiven der Gäste: Kennerschaft, Faszination, Sehnsucht, Neugierde,
- Einbindung der kulturprägenden Attraktionen Thüringens in die Produkte und
- kundenorientierte Produktentwicklung, ausgerichtet an den Präferenzen ausgewählter Sinus-Milieus.

Zukünftig werden in Thüringen nicht mehr Themen wie z. B. der Radtourismus vermarktet, sondern Produkte, Angebote sowie Events aus allen Themenbereichen an

konkrete Reisemotive der Gäste geknüpft. Das bisherige Themenmarketing wird so zu einem motiv- und produktbasierten Marketing.

B.5.1 AKTUELLE SITUATION

Zielgruppen: Radurlauber, Radfernreisende, Touristen

Für Deutschland liegen durch die jährliche Radreiseanalyse des ADFC Datengrundlagen zu den Zielgruppen vor: Knapp zwei Drittel der Radreisen sind zusätzliche Urlaube mit durchschnittlich fünf Übernachtungen, ein Drittel sind Haupturlaube mit durchschnittlich elf Übernachtungen. Etwa Dreiviertel der Radtouristen sind als Radfernreisende auf einem Radfernweg oder auf einer selbst zusammengestellten Route mit wechselnden Unterkünften unterwegs. Ein Viertel der Radtouristen unternimmt von einem festen Urlaubsort aus Radtouren.

Fahrradtouristen sind auch deshalb für Thüringen eine interessante Zielgruppe, weil als zusätzlicher Urlaub neben der Radreise am häufigsten Städteurlaub, Wanderurlaub und Kultururlaub unternommen wird. Demzufolge könnten auf eine Radreise auch weitere Urlaube in Thüringen folgen.

Eine Gästebefragung am Radfernweg Thüringer Städtekette von 2016 gibt Informationen zu einem spezifischen Thüringer Produkt: Die Radtouristen gaben an, dass sie auf ihrer Radtour die schönen Städte mit ihren Sehenswürdigkeiten, die abwechslungsreichen Landschaften, die gute Infrastruktur und die radfahrerfreundlichen Unterkünfte besonders beeindruckt haben. Das kulturtouristische Angebot wurde als Hauptgrund für eine Radreise auf dem Radfernweg Thüringer Städtekette benannt. Mit sieben Tagen halten sich die Radtouristen deutlich länger als andere Städtetouristen in der Region auf.

Für Touristen, die in ihrem Urlaub in Thüringen neben anderen Aktivitäten auch eine oder mehrere Radtouren unternehmen wollen, stehen durch das radtouristische Landesnetz und die zusätzlichen regionalen Radrouten sowie die Fahrradmitnahme mit der Bahn und Bus (u. a. KOM-Bus, Rennsteig-Bus, EVAG) viele Möglichkeiten offen. Hier kommt es bisher vor allem auf die regionale Vermarktung an. Die Verfügbarkeit von Leihfahrrädern ist für diese Zielgruppe viel wichtiger als für Radfernreisende, die meistens mit ihrem eigenen Fahrrad unterwegs sind.



Rast am Werratal-Radweg

Produkte: Radfernwege, Touristische Radhaupttrouten

Der Freistaat Thüringen hat gemeinsam mit den Kommunen ein radtouristisches Landesnetz entwickelt und weitgehend fertiggestellt. Dieses bildet die Grundstruktur für das Radroutennetz Thüringen und die Grundlage für touristische Produkte.

Die Radfernwege sind in Thüringen wichtige Produkte für Fahrradtouristen und hauptsächlich für Radfernreisen ausgelegt. Weitere zahlreiche touristische Radrouten, die auf dem Landesnetz verlaufen oder regional konzipiert sind, stellen ein ergänzendes Angebot dar. Sie sind für Tages- oder Wochenendausflüge geeignet.

Seit 2017 hat die TTG Teilaufgaben im Zusammenhang mit den touristischen Radwegen in Thüringen übernommen. Im Rahmen dieser Aufgabe unterstützt die TTG die Kommunen u. a. bei Qualitäts- und Produktentwicklungsmaßnahmen an touristischen Radwegen und leistet fachliche Beratung zu Wegweisung, Optimierung des touristischen Radwegernetzes sowie Digitalisierung der touristischen Radwegeinfrastruktur.

Vermarktung

Die fahrradtouristischen Produkte werden von der TTG über das Portal www.thueringen-entdecken.de vermarktet. Die TTG gibt außerdem eine Karte „Radwege in Thüringen“ mit den Radfernwegen und regionalen Radrouten heraus, die

jährlich aktualisiert wird. Darüber hinaus wird eine digitale Plattform für Outdoor-Aktivitäten von der TTG und von regionalen Tourismusverbänden als weiteres Instrument zur Vermarktung der Radwege in Thüringen gemeinsam genutzt.

Regionale Tourismusverbände vermarkten ihre Radrouten zusätzlich. Für einzelne Radfernwege wird durch verschiedene (touristische) Organisationen ein eigenes Marketing betrieben.

B.5.2 ZIELE

- Thüringen soll auch für Touristen, die im Urlaub gerne mit dem Fahrrad unterwegs sind, ein attraktives Reiseziel sein.
- Alle im Freistaat Thüringen am Radtourismus Beteiligten sollten von der Wertschöpfung und den Steigerungsraten im Fahrradtourismus profitieren.
- Die geschaffene Infrastruktur für den Fahrradtourismus soll intensiv genutzt und in einer hohen Qualität erhalten und unterhalten werden.
- Die Ausrichtung der Angebote für verschiedene Zielgruppen soll entsprechend ihrer Reisemotive geschärft werden.

B.5.3 MASSNAHMEN

Thüringen möchte laut „Tourismusstrategie Thüringen 2025“ mit seiner Markenpositionierung auch weiterhin als „eine einzigartige Verbindung aus prägender deutscher Kulturgeschichte und herrlichen Landschaften auf engstem Raum“ wahrgenommen werden. Um dies unmittelbar erleben und entdecken zu können, ist das Fahrrad ein passendes Fortbewegungsmittel und sollte bei der Werbung für die Reisemotive berücksichtigt werden. Radfahren verbindet Natur- und Kulturerlebnis. Radreisende nutzen außerdem gerne die Möglichkeiten zum Wandern.

Die Landesregierung fördert weiterhin die Qualitätsverbesserung der Radfernwege und touristischen Radhaupt-routen. Beide werden auf die Zielgruppe Radfernwanderer und Gäste, die während des Urlaubs auch mal Rad fahren, ausgerichtet und dienen zusätzlich den Einheimischen für den Freizeitradverkehr sowie für Tages- oder Wochenendausflüge ggf. in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Es wird geprüft, ob die Radfernwege so verlängert oder angeschlossen werden können, dass sie an einer Bahnstation beginnen und enden. Die Bahn- und Buslinien, auf denen eine Fahrradmitnahme möglich ist, dienen der Erschließung des Radroutennetzes Thüringen.

Radfernwege von nationaler oder internationaler Bedeutung haben eine herausgehobene Stellung bei der Vermarktung und sollen prioritär optimiert werden. Der Europaradweg Eiserner Vorhang „Iron Curtain Trail“ wird als internationaler Radfernweg (EuroVelo 13) neu in das Radroutennetz Thüringen aufgenommen. Hinsichtlich der Realisierung ist eine Abstimmung mit den betroffenen Landkreisen und den benachbarten Ländern notwendig.

Radfernwege werden entsprechend ihrer Zugehörigkeit oder Erschließung von Leitprodukten auf ihre Kompetenzbeweise hin geprüft und im Kontext zur „Tourismusstrategie Thüringen 2025“ in die Vermarktung einbezogen. Um Chancen zur besseren Vermarktung zu nutzen, können radtouristische Produkte auch neu konzipiert werden (z. B. Thüringen-Transversale als neue Nord-Süd-Verbindung, barrierefrei nutzbare Radrouten). Dies können auch touristisch relevante, (kurze) Rundwege sein, welche ein Leitprodukt oder einen Kompetenzbeweis erschließen. Sie sollen über geeignete Abschnitte des Radroutennetzes Thüringen geführt werden. Die Verantwortung dafür liegt in den Regionen, ebenso wie die Etablierung von Kompetenzbeweisen. Alle radtouristischen Produkte, die von der TTG landesweit vermarktet werden sollen, müssen Kompetenzbeweise für eines der vier Reisemotive nach der „Tourismusstrategie Thüringen 2025“ erbringen.

Für qualitätsorientierte Radfernwege werden die Maßstäbe der ADFC-Zertifizierung für Qualitätsradrouten gesetzt, so dass das Vorzertifizierungsverfahren auch für die Qualitätssicherung verwendet werden kann. Das ermöglicht in begrenztem Umfang auch einen Ausgleich zwischen qualitativ sehr guten Streckenabschnitten und Abschnitten mit nicht optimaler Qualität.



Stadtbesichtigung mit dem Fahrrad in Erfurt



Pedelec-Tour an der Bleilochtalesperre

Für den Rennsteig-Radweg und den Iron Curtain Trail sind aufgrund ihres speziellen Produktprofils Ausnahmen von den Qualitätsstandards (siehe Kapitel B.2) möglich. Die abweichende Qualität ist deutlich zu kommunizieren.

Touristische Regionen, die sich als Fahrradregionen profilieren wollen, müssen definieren, welche Zielgruppen gemäß „Tourismusstrategie Thüringen 2025“ sie bevorzugt ansprechen wollen, und ein entsprechendes regionales Netz schaffen aus Alltagsrouten, familientauglichen Rundrouten, barrierefrei nutzbaren Rundrouten, Mountainbikerouten oder Rennradrouten. Für die jeweils gewählte Zielgruppe muss ein vielfältiges Angebot für verschiedene Touren bestehen. Wenn eine Region durch ein entsprechend verdichtetes attraktives Angebot für Radurlauber zu einer Fahrradregion werden will, soll sie die laut ADFC-Definition für Radreiseregionen festgeschriebenen Standards aufweisen.

Touristische Regionen mit anspruchsvoller Topographie und einem geeigneten Wegenetz können sich als Mountainbike-Destinationen profilieren. Entsprechende Angebote sollen klar auf diese Zielgruppe fokussiert werden und möglichst wenig Berührung mit dem auf Touren- und Alltagsradler ausgelegten Radroutennetz Thüringen haben.

Die Landesregierung unterstützt die Analyse der existierenden radtouristischen Infrastruktur im Hinblick auf eine barrierefreie Nutzbarkeit durch Erstellung und Zurverfügungstellung einer Checkliste. Diesbezüglich ist die Begleitinfrastruktur für Radtouristen von großer Bedeutung, wie z. B. Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomie und Radservicestellen. Die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit dieser Angebote erweitert die Zielgruppen um Menschen mit Behinderungen, entsprechend sind auch barrierefreie Toiletten entlang der Radwege sowie die barrierefreie Nutzung von Bus und Bahn zu berücksichtigen.

Der Freistaat Thüringen identifiziert und bewirbt barrierefreie touristische Radrouten zielgruppenadäquat.

B.6 Nahmobilität für eine nachhaltige Stadt- und Dorfentwicklung

Schon im Jahr 2007 haben im Rahmen der deutschen EU-Präsidentschaft die für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister der EU-Mitgliedsstaaten die „Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ beschlossen. Hier wird die Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs bei der Herstellung und Sicherung qualitätsvoller öffentlicher Räume betont und die Modernisierung der Netze des Fußgänger- und Radverkehrs gefordert. Ein gutes Angebot für Fuß- und Radverkehr dient somit auch zur Sicherstellung einer preisgünstigen, bezahlbaren Mobilität.

In mehreren Leitbildern und Aktionsprogrammen der Bundesregierung wurden bereits Aspekte des Fußverkehrs und der „Stadt der kurzen Wege“ angesprochen:

- im „Weißbuch Innenstadt – Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden“ (Maßnahmen für mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in Innenstädten),
- in der Biodiversitätsstrategie (mit dem Ziel der Erhaltung der Freiflächen durch gebremste Siedlungsflächen-Inanspruchnahme im Sinne von „Stadt der kurzen Wege“),
- durch das Programm „InForm“ zur Bewegungsförderung durch körperlich aktive Mobilität,
- nicht zuletzt im Nationalen Radverkehrsplan 2020.

Der NRVP argumentiert: „Attraktive Innenstädte sowie starke Orts- und Stadtteilzentren sind wichtige Standortfaktoren im Sinne des Leitbildes der „Stadt der kurzen Wege“. Wer zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs ist, trägt hier zu einem lebendigen öffentlichen Raum bei und erhöht damit die Attraktivität innerstädtischer Einzelhandels-, Gastronomie- und Freizeitstandorte.“

Der planerische Fokus auf systematischer Fußverkehrsförderung ist bundesweit bisher nur wenig etabliert. In Teilen der Mobilitätsforschung wie in den Programmen mehrerer Länder werden Fuß- und Radverkehr inzwischen als „Nahmobilität“ bezeichnet, was dem Fußverkehr zu einem Wahrnehmungs- und Bedeutungsanstieg verholfen hat. Auf Bundesebene hat das Umweltbundesamt mit der Arbeit an einer nationalen Fußverkehrsstrategie begonnen.

B.6.1 AKTUELLE SITUATION

Stärken der Thüringer Siedlungsstruktur

Die Stadtstrukturen in Thüringen entsprechen traditionell und besonders dem Leitbild einer „Europäischen Stadt“, die Dichte, Nutzungsmischung und Qualität der öffentlichen Räume verbindet. Innerhalb der kompakten Städte Thüringens liegen die Alltagsziele wie die soziale Infrastruktur meist in Fahrradreichweite, bei den zahlreichen Klein- und Mittelstädten auch in Fußwegreichweite. Nicht zuletzt ist Thüringen das Flächenland mit dem höchsten Anteil der Fußwege an der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung (MiD 2008). Das System der Zentren und Subzentren mit dem ortsteilbezogenen Einzelhandel stützt sich in besonderem Maß auf die Mobilität zu Fuß – direkt oder in der Reichweite erweitert durch die Angebote von Straßenbahn und Bus.

Der Erhalt eines dichten tragfähigen Netzes von sozialer Infrastruktur ist Ziel der Landesentwicklung. Kritischer Faktor ist inzwischen in Thüringen wie in anderen Ländern eine Nahversorgung, die auch ohne motorisierten Verkehr erreichbar ist. Dennoch hat sich die „Stadt der kurzen Wege“ in Thüringen strukturell in vielen Städten als Zukunftsfaktor und Option kurzer Alltagswege erhalten.

B.6.2 ZIELE

Lokale Angebote der Nahmobilität in Thüringen stärken

Für die künftige Prosperität der Städte und Dörfer sollen spontane persönliche Kontakte im Alltag, vor allem durch Fußgänger und Radfahrende zur Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts und zu einer kreativen Stadtgesellschaft oder Dorfgemeinschaft beitragen. Begegnungsorte (Nahversorgung), die mit dem Fahrrad barrierefrei, komfortabel und sicher erreichbar sind, fördern in der alternden Gesellschaft die Teilhabe am öffentlichen Leben.

In der Freizeit spielt nicht nur das Wandern in Thüringen eine Rolle, sondern auch das Spazierengehen im Wohnumfeld. Die Entwicklung der Wegenetze an den Orts- und Stadträndern soll daher zur Wiederentdeckung der Landschaft, zur Identifikation mit dem Wohnort und zur Bewegungsförderung beitragen. Dies ist auch einer der Ansätze für die IBA Thüringen bis 2023.



Platzgestaltung in Sondershausen

Die Qualität der Städte mit ihren hochwertigen historischen Stadtzentren sowie der kompakten Dörfer soll für den Fuß- und Radverkehr weiterentwickelt werden. Dafür sollen alle Förderprogramme des Landes (z. B. kommunaler Straßenbau, ländliche Entwicklung, Städtebauförderung, etc.) genutzt werden. Ein hoher Fuß- und Radverkehrsanteil soll außerdem zur Verbesserung der Luftqualität und zur Lärminderung in den Städten beitragen, bei Nahraumorientierung auch weite Einkaufswege mit dem Auto ersetzen und in Verbindung mit dem Pedelec über längere Pendlerstrecken auch zum kommunalen Klimaschutz beitragen.

Bewegungsförderung ist ein zentraler Teil einer gesundheitlichen Prävention zur Vermeidung gesellschaftlicher Kosten u. a. aus Herz-Kreislauf-Krankheiten. Ein zur täglichen Nutzung für Radfahrende einladendes Umfeld ermöglicht es, die zum gesunden Leben nötige körperliche Bewegung in die Alltagswege zu integrieren und damit ein entspanntes persönliches Zeitbudget zu ermöglichen.

Ein kinderfreundliches und bewegungsintensives Wohnumfeld trägt zur Attraktivität für den Zuzug jüngerer Menschen bei. Eigenständige sichere Mobilität der Kinder mit dem Rad entlastet auch das Zeitbudget der Eltern von Bringediens-

ten. Nicht zuletzt soll die Bewegungsfreiheit der Kinder im Straßenraum und Ortsteil, die sicheren eigenständigen Wege zur Schule und in der Freizeit als zentrales Merkmal einer familienfreundlichen Kommune verbessert werden.

Wie andere Länder wird auch Thüringen perspektivisch das Thema der bewegungsförderlichen Infrastruktur angehen. Eine Gesellschaft, die weitgehend nur noch motorisiert unterwegs wäre (zukünftig womöglich mit immer verfügbarem autonomem Fahren), benötigt ein zur körperlichen Bewegung einladendes Wohnumfeld.

Wie auch im NRVP 2020 stehen für Thüringen den Ausgaben für den Radverkehr Einsparungen an anderer Stelle, zum Beispiel im Gesundheitsbereich und den Umweltkosten sowie bei anderen Infrastrukturausgaben gegenüber. Die Investitionen in alltagsradtaugliche Infrastruktur in Thüringen legitimieren sich in vielen Fällen direkt aus der Unfallvermeidung. In der internationalen Fachdiskussion wird deutlich, dass die Gesundheitskosten durch Bewegungsmangel die Aufwendungen durch Unfälle weit übersteigen.

B.6.3 MASSNAHMEN

Integration in den Städtebau und seine Instrumente

Da sich die IBA Thüringen die Betrachtung von Stadt und Land in seiner Gesamtheit zur Aufgabe gemacht hat, wird in allen IBA Projekten bzw. IBA Kandidaten der Fuß- und Radverkehr im ländlichen wie im städtischen Raum in den Planungen berücksichtigt. Dabei kann die IBA Thüringen beispielhafte Verkehrsverknüpfungspunkte als Stadt-Land-Verknüpfung zeigen (Beispiele Rottenbach und Rahmenstudie Nordhausen Nord). Die IBA Thüringen setzt dabei neben der vorbereitenden Bauleitplanung auch auf das informelle Planungsinstrument der Rahmenplanung, da so die frühzeitige Einbeziehung von Verkehrskonzepten (insbesondere zur Nahmobilität) frühzeitige Abstimmungsprozesse in Gang setzt und eine wirksame Öffentlichkeitsbeteiligung ermöglicht. Zur Qualitätssicherung und Wahrnehmung der Baukultur im Freistaat Thüringen sollen Planungswettbewerbe für die Gestaltung des öffentlichen Raumes die Nahmobilitäts- und andere kommunale Mobilitätskonzepte umsetzen helfen.

Handlungsansätze über die Radverkehrsplanung hinaus

Die Unterstützung des Fußverkehrs in den Kommunen und anderer Akteure (z. B. AGFK, LEADER, IBA Thüringen usw.) durch die Landesebene soll nicht bis zu einer ausgearbeiteten Fußverkehrsstrategie für Thüringen warten. Für die Erhaltung eines hohen Fußgängeranteils an der Mobilität in Thüringen wird der Freistaat Thüringen die Kommunen besonders beim Entwurf ihrer Fußwegenetze sowie bei lokalen Fußgängerchecks und modellhaften städtischen Fußverkehrsstrategien unterstützen. Perspektivisch erscheint die Einrichtung einer kontinuierlichen „Fachstelle Fußverkehr“, deren Träger noch zu bestimmen ist, als der wirksamste Weg zur fachlichen Unterstützung der Kommunen.

Um dies im Zusammenspiel mit der Radverkehrsförderung zu erreichen, unterstützt die Landesregierung die Kommunen mit einem Leitfaden zur Nahmobilität/kommunalen Fußverkehrsförderung.

Straßenraum als Ort der Integration im Sinne der Nahmobilität

In der Radverkehrsstrategie für Thüringen kommt es nicht nur darauf an, Radverkehrsmaßnahmen so zu gestalten, dass sie den Fußverkehr nicht behindern (z. B. Vermeiden der Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr u. a. in Ortsdurchfahrten oder Vermeiden des Fahrradparkens auf schmalen Gehbahnen). Oft sind die Anforderungen beider Gruppen im Straßenraum die gleichen und unterstützen sich gegenseitig im Bedarf: bei der Überquerung von Straßen, in der Verkehrssicherheit durch moderate Kfz-Fahrgeschwindigkeiten, durch fußgänger- und fahrradfreundliche Lichtsignalsteuerung. Das gilt auch für die barrierefreie Nutzbarkeit von Straßen und Wegen sowie des ÖPNV, damit in der alternden Gesellschaft die wachsende Zahl älterer Verkehrsteilnehmer sowie von Menschen mit Behinderungen eigenständig mobil sein können.

Bei der Straßenraumgestaltung in Stadt und Land können in den zahlreichen anstehenden Projekten Stadt- und Verkehrsplanung für einladende Straßen und Plätze konkret zusammenwirken: Die Verkehrssicherheit lässt sich bei Fuß- und Radverkehr gleichermaßen verbessern, z. B. durch erleichterte Straßenüberquerungen und mäßige Fahrgeschwindigkeiten. Der von der Landesregierung zu erstellende „Handungsleitfaden Ortsdurchfahrten Thüringen“ berücksichtigt somit auch die Anforderungen des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit. Außerdem sollen gute Beispiele der Straßenraumgestaltung bekannt gemacht werden.

Gehweg mit geschnittenem Pflaster in Weimar





B.7 Kommunikation und Verhalten

Radfahren braucht attraktive Bedingungen aber auch die richtige Kommunikationsstrategie. Nur so lassen sich mehr Menschen überzeugen, dieses umweltfreundliche und gesunde Verkehrsmittel zu nutzen.

Der bewusste und nachhaltige Umstieg vom Auto auf das Fahrrad passiert nicht von heute auf morgen. Viele kleine Schritte sind zu einer derartigen Verhaltensänderung notwendig. Wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben sind, kann Kommunikation einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass sich mehr Menschen für das Radfahren interessieren, es ausprobieren, Radfahren in ihren Alltag einbauen und schließlich dabei bleiben. Eine Fahrradkultur kann sich jedoch nur entwickeln, wenn das gesellschaftliche Umfeld, also die weit verbreitete Akzeptanz des Radfahrens gegeben ist.

Radverkehrsförderung als Aufgabenfeld der Stadt- und Verkehrsplanung ist ein stetiger Prozess und bedarf einer intensiven Wissensvermittlung gegenüber Verwaltung, Politik, Planungsbüros und Multiplikatoren. Trotz zunehmender gesellschaftlicher Anerkennung des Fahrrades treffen Akteure nicht immer auf Verständnis, wenn es darum geht, das Radfahren auf der Fahrbahn zu bewerben, dem Kfz-Verkehr Flächen wegzunehmen, die Kfz-Geschwindigkeit zu reduzieren oder neue Flächen für separate Radwege zu gewinnen. Akteure, die in ihrem Bereich das Radfahren fördern wollen, müssen daher gestärkt werden. Darüber hinaus gilt es, neue Unterstützer zu finden. Kommunikation ist dafür ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

B.7.1 AKTUELLE SITUATION

Kommunikation mit Kommunen und anderen Akteuren

Die Kommunikation mit den Kommunen und anderen Akteuren erfolgt bisher überwiegend anlassbezogen. Die Landesregierung kommuniziert mit den Kommunen hauptsächlich auf der Arbeitsebene bilateral zwischen Ministerien und den Ansprechpersonen für Radverkehr bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Mit den Mitgliedern der AGFK Thüringen besteht ein intensiverer Austausch. Interessierte Verbände werden bei thematischen Arbeitsgruppen einbezogen. Die Radverkehrskoordinatorin ist über den Bund-Länder-Arbeitskreis deutschlandweit vernetzt.

Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen und Marketing

Die Öffentlichkeitsarbeit des Freistaats Thüringen zum Radverkehr bezieht sich überwiegend auf den Bau von Radwegen, die Übergabe entsprechender Förderbescheide oder die Eröffnung von Radwegen. Dazu kommen Pressemitteilungen zu neuen Serviceleistungen, z. B. zum Start des Mängelmelders.

Die Landesregierung unterstützt die Mitglieder der AGFK Thüringen bei der Teilnahme am Stadtradeln durch Übernahme der kommunalen Teilnahmegebühr. Vereinzelt werben Städte und andere Akteure in Thüringen für das Radfahren oder führen Aktionen durch wie z. B. Thüringer Radsonntag, Volksradfahren, Autofasten. Die AGFK hat 2017 eine erste Kampagne entwickelt.

Außerhalb der Bewerbung des Fahrradtourismus (siehe Kapitel B.5) findet kein Marketing für das Radfahren in Thüringen statt.

B.7.2 ZIELE

- ➔ Die Bedeutung der Radverkehrsförderung und die entsprechenden Handlungsoptionen und Erfordernisse sind allen Akteuren dauerhaft präsent.
- ➔ Die Akteure sind motiviert und fachlich qualifiziert für die Umsetzung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung.
- ➔ Die Bevölkerung nimmt wahr, dass der Freistaat Thüringen den Alltagsradverkehr fördern will und ihre Heimatgemeinde dazu Unterstützung bekommen kann.
- ➔ Die Menschen in Thüringen bekommen immer mehr Lust auf Radfahren und fahren öfters und weitere Strecken mit dem Fahrrad.

B.7.3 MASSNAHMEN

Der Freistaat Thüringen stellt seine Kommunikation zur Radverkehrsförderung auf eine neue konzeptionelle Grundlage und erhöht damit deren Effizienz. Die Kommunikation soll das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel im Bewusstsein und im Handeln von Verwaltung und Politik verankern sowie argumentative und fachliche Hilfestellung bei der Umsetzung der Radverkehrsförderung bieten. Geeignete Organisationsstrukturen sorgen für möglichst kurze Kommunikationswege. Die Landesregierung unterstützt an erster Stelle dort, wo Nachfrage vorhanden ist und eine große positive Vorbildwirkung zu erwarten ist. Die Bevölkerung wird direkt angesprochen, damit sie selbst zum Radfahren animiert wird und die Radverkehrsförderung vor Ort einfordert.

Positive Kernbotschaften begleiten die Kommunikation:

- Thüringen ist für den Fahrradtourismus bereits gut aufgestellt.
- Der Freistaat will den Alltagsradverkehr und die Fahrradfreundlichkeit der Kommunen verstärkt fördern.
- Mehr Radverkehr anstelle von Autoverkehr ist ein Gewinn für die Kommunen, die Wirtschaft, die Umwelt, den Klimaschutz, die Lebensqualität und die Gesundheit.
- Es gibt Ansprechpartner für alle Handlungsfelder der Radverkehrsförderung.

Die Kommunikationswege und Inhalte unterscheiden sich nach den Zielgruppen:

Kommunikation mit den Akteuren

Zu dieser Zielgruppe gehören die eigene Landesverwaltung, die Verantwortlichen der Kommunen und andere vorhandene oder potenzielle Akteure der Radverkehrsförderung. Ihre Aktivitäten zur Radverkehrsförderung z. B. durch Infrastrukturausbau, Verkehrsrecht, Wegweisung, Verknüpfung und Service sollen durch Kommunikationsmaßnahmen unterstützt werden.

Die Landesregierung veranstaltet regelmäßig ggf. gemeinsam mit weiteren Akteuren Konferenzen auf Landesebene und auf regionaler Ebene, um für die Radverkehrsförderung bei den Kommunen und Akteuren zu werben und sich über Fortschritte und Hemmnisse auszutauschen. Der thematische Fokus wechselt, so dass Akteure aus verschiedenen Bereichen in die Radverkehrsförderung eingebunden werden.

Die Landesregierung informiert intensiv über den aktuellen Stand der Technik, Praxisbeispiele, Musterlösungen für die Problemstellungen in Thüringen, Fördermöglichkeiten und die Umsetzung. Die Landesregierung schafft dazu ein Fahrradportal als zentrale Internetplattform zur Radverkehrsförderung in Thüringen und informiert zusätzlich auf direktem, elektronischem Wege per Mail.

Mehr Hinweise zur Vernetzung und Unterstützung von Akteuren finden sich im Kapitel C.1.

Kommunikation gegenüber der Bevölkerung

Der Freistaat wendet sich mit einer eigenen Kampagne oder in Zusammenarbeit mit den Kommunen beziehungsweise anderen Akteuren (z. B. den Tourismusmarketingorganisationen) direkt an die Bevölkerung, um für das Radfahren zu werben. Dabei stehen die Vorteile (z. B. Gesundheits- und Bewegungsförderung) und die Freude am Radfahren im Vordergrund.

Besondere Bedeutung liegt auf den Möglichkeiten, die die Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln bietet. Um diese zu befördern, wird der Radroutenplaner des Landes mit den ÖV-Fahrplaninformationen verknüpft. Ziel ist ein digitales Informationsangebot, das Tür-zu-Tür-Routing von kombinierten Rad-ÖV-Verbindungen (sowohl mit B+R-Nutzung als auch Fahrradmitnahme und ggf. Fahrradverleih) in Echtzeit ermöglicht.

Darüber hinaus unterstützt die Landesregierung Faltblätter und Broschüren sowie digitale Medienangebote, welche die Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln als auch allgemein die multimodale Vernetzung aller Verkehrsmittel thematisieren. Themen einer Informations- und Kommunikationsoffensive gegenüber der Bevölkerung könnten z. B. sein:



Kampagne „Für Entspannung im Straßenverkehr“

- Vorteile multimodaler Mobilität und Tipps zu deren Ausgestaltung
- Möglichkeiten und Regelungen zur Fahrradmitnahme im SPNV und Busverkehr (inkl. Strecken mit Kapazitätsengpässen und Möglichkeiten zur Problemvermeidung)
- Sicheres Fahrradparken an Bahnhöfen

Um die künftige strategische Steuerung des Themenfeldes zu gewährleisten, wird eine thematische Arbeitsgruppe eingeführt (siehe Kapitel C.1).

Als Einstiegshilfe in die Radverkehrsförderung übernimmt die Landesregierung für alle Landkreise und Zentralen Orte zwei Jahre lang die Teilnahmegebühr für die Kampagne Stadtradeln.

Die Landesregierung baut die gemeinsam mit Partnern durchgeführte Verkehrssicherheitsarbeit aus, die auf ein verkehrssicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmer hin-

wirkt. Gezielte Kommunikationsmaßnahmen in Verbindung mit Kontrollen sollen für die Einhaltung bestehender Verkehrsregeln mit Rücksicht auf Radfahrende sorgen.

Die Landesregierung begleitet Planungen und Verkehrsfreigaben für Radverkehrsinfrastruktur oder die Eröffnung von neuen Serviceangeboten intensiv durch Öffentlichkeitsarbeit, um Fortschritte und neue Angebote bekannt zu machen.

Die Landesregierung vermeidet oder entschärft Konflikte bei der Radverkehrsförderung durch offensive Information. Beispiele hierfür sind die Fahrradmitnahme in der Bahn oder die Anwendung von bisher in Thüringen wenig bekannten und akzeptierten Lösungen wie z. B. Radfahr- oder Schutzstreifen.

Die Landesregierung unterstützt die Mitglieder der AGFK Thüringen bei der Entwicklung von thematischen Kampagnen und Informationsmaterialien für die Bevölkerung.



Radsam-Kampagne



Mobile Kinderwelten



Was Kinder schon immer bewegt hat



Ausstellung in Weimar

B.8 Bildung

Die Förderung von radverkehrsbezogenem Wissen und Können wird als eine Grundlage für die Nutzung dieses Verkehrsmittels verstanden. Dazu gehören neben der klassischen Verkehrserziehung im Kindesalter auch Bildung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sowie Programme zur Fahrschule und Weiterbildung bis hin zum Erwachsenenalter.

Mobilitätskompetenz als selbstbewusste und eigenständige Verkehrsmittelnutzung des Fahrrades ist eine Grundvoraussetzung, damit Radfahren von klein auf positiv angenommen wird und wichtiger Bestandteil einer sinnvollen Multimodalität bleibt.

B.8.1 AKTUELLE SITUATION

Im Ländervergleich ist der Freistaat Thüringen hinsichtlich der schulischen Verkehrserziehung durch die konsequente Einbeziehung der Polizei gut aufgestellt. Dabei gibt es eine eingespielte Zusammenarbeit der Grundschulen mit den Jugendverkehrsschulen und der Landesverkehrswacht, so dass praktisch jeder Viertklässler in Thüringen an der theoretischen und praktischen Radfahrausbildung teilnimmt. Bei den Schülern treten jedoch zunehmend psychomotorische Schwächen auf, die durch zusätzliche Programme zur Wahrnehmungs- und Bewegungsschulung ausgeglichen werden müssen.

Auch können die Akteure in Thüringen auf einen Komplex von methodisch abgestimmten Unterrichtskonzepten über alle Jahrgangsstufen zurückgreifen, die am Thüringer Institut für Lehrerfortbildung, Lehrplanentwicklung und Medien entwickelt worden sind. Die Umsetzung der Konzepte in der Sekundarstufe findet jedoch nur noch bedingt statt. Die Inhalte sind nicht direkt im Lehrplan verankert.

B.8.2 ZIELE

- Der Bildungsbereich unterstützt mit hoher Priorität die Ziele des Radverkehrskonzeptes zur Steigerung der Radverkehrssicherheit und Radverkehrsnutzung.
- Verkehrserziehung schafft ab dem Kindesalter die Grundlage für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr.

- Mobilitätsbildung sorgt für Kompetenzen zur sinnvollen und verantwortungsbewussten Wahl und Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln.
- Radfahren als Bestandteil des Sportunterrichts unterstützt die sichere Handhabung des Fahrrades und kann Begeisterung für das Radfahren auch im Alltag wecken.

B.8.3 MASSNAHMEN

Schulbildung

Die Landesregierung sorgt dafür, dass die Verkehrserziehung in der Grundschule und die Fahrradausbildung in der 4. Klasse durch die Polizei und andere Akteure erhalten bleiben, den neusten Erkenntnissen entsprechen und in den späteren Klassenstufen fortgesetzt werden. Neben der Ausbildung im Verkehrsgarten kommt der Ausbildung im realen Verkehrsraum eine wachsende Bedeutung zu.

Der Freistaat Thüringen betreibt mit Partnern zusammen eine aktive Öffentlichkeitsarbeit, um die teilweise wenig bekannten Verkehrsregeln für Radfahrende und zum Schutz von Radfahrenden unter allen Verkehrsteilnehmern bekannt zu machen und für gegenseitige Rücksichtnahme zu werben. Der Aspekt der objektiven und subjektiven Sicherheit wird dabei besonders herausgestellt.

Die Landesregierung organisiert eine flächendeckende Versorgung mit Programmen, die im Vorschulalter und in der Grundschule systematisch motorische Fähigkeiten als Grundlage für eine sichere Beherrschung des Fahrrades entwickeln (z. B. Velo-Fit).



Der Freistaat Thüringen fördert die Entwicklung und Durchführung von weiteren Kampagnen oder Projekten, welche die Motivation zum Radfahren steigern. Diese können auch in den fächerverbindenden oder fächerübergreifenden Unterricht eingebunden sein (z. B. Ethik, MNT).

Die Landesregierung stellt personelle und materielle Ressourcen bereit, um motivierende fahrradbezogene Bildungsaktivitäten an den Schulen insbesondere in der Sekundarstufe zu verstärken. Potenzielle Partner sind hierbei Polizei, Landesverkehrswacht/Jugendverkehrsschulen oder andere Verbände (VCD, ADFC, BDR, usw.).

Die Landesregierung unterstützt die Erstellung von Rad-schulwegplänen, die Gefahrenstellen und empfohlene Routen auf dem Weg zur Schule enthalten, sowie die Gewährleistung einer sicheren Befahrbarkeit der ausgewiesenen Routen in Zusammenarbeit von Schule, Polizei, Kommune, Straßenverkehrsbehörde und Verbänden. Besondere pädagogische Wirksamkeit wird in dem Ansatz gesehen, dass Schüler der Sekundarstufe II mit Unterstützung der anderen Akteure eigenständig die Radrouten und Gefahrenstellen im Schulumfeld untersuchen und einen Radschulwegeplan für ihre Schule erstellen.

Die künftige Entwicklung der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung sollte insgesamt eine lebenspraktische Ausrichtung durch enge Zusammenarbeit von Kommune (Verwaltung) und Schule erhalten. Für den Radverkehr bedeutet dies beispielsweise, dass die für die Radverkehrsinfrastruktur im Schulumfeld zuständigen Verkehrsplaner und Mitarbeiter der Straßenverkehrsbehörde in Kontakt mit der Schule stehen und aktuelle Themen als Schulprojekt oder anderweitig Eingang in die schulischen Aktivitäten finden. Ein solcher Ansatz impliziert auch, dass die Radfahrausbildung sich tendenziell vom Schonraum zur teilweisen Einbeziehung der Verkehrsrealität entwickelt.

Bestandteil der lebenspraktischen Ausrichtung ist auch das Ziel eines flächendeckenden schulischen Mobilitätsmanagements, das neben den Schülern auch die Verkehrsmittelwahl von Eltern und Lehrern einbezieht und als Bestandteil von Schülerprojekten entwickelt werden kann.

Um zur Qualitätsverbesserung einen Ideen-, Materialien- und Good Practice-Austausch in der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung sowie Schulwegsicherheit

zu gewährleisten, ist entsprechende Netzwerkarbeit unter Einbeziehung von Schule, Elternvertretung, Lehrerbildung, Polizei, Verkehrswacht und Verbänden notwendig. Kernelemente dafür sind Tagungen sowie kontinuierliche und verpflichtende Fortbildungen von Verkehrsbeauftragten an den Schulen als zentrale Multiplikatoren.

Auch bei der Lehrerausbildung ist eine stärkere Berücksichtigung von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie die Entwicklung und Erprobung neuer Methoden zu begrüßen. Die Landesregierung unterstützt dabei die Kooperation von pädagogisch-didaktischen Experten und Verkehrsexperten.

Bei der Schulnetzplanung soll als ein Aspekt die Erreichbarkeit der Schulen mit dem Fahrrad berücksichtigt werden.

Außerschulische Bildung

Für den Erwachsenenbereich wird vom Freistaat der Bedarf für Radfahrschulen für Erwachsene geprüft und ggf. der Aufbau entsprechender Angebote gefördert. Dies kann insbesondere Zugezogene/Migranten mit anderem fahrradkulturellen Hintergrund betreffen.

Als Bestandteil eines allgemeinen und betrieblichen Mobilitätsmanagements werden geeignete Aktivitäten der Öffentlichkeitsarbeit unterstützt, um den Nutzen des Radfahrens zur Gesundheitsvorsorge sowie zur effizienten und preiswerten Abwicklung der Alltagsmobilität zu verdeutlichen. Insbesondere im Bereich der Pendlerfahrten und Familienmobilität besteht ein großes Potenzial zur Substitution von Autofahrten und damit zur Entlastung vom motorisierten Verkehr.

Bundesweite Trends zeigen, dass mit einer verstärkten Nutzung von Pedelecs zu rechnen ist. Diese Entwicklung birgt ein großes Potenzial zu Steigerung der Fahrradnutzung, vergrößert jedoch auch die Gefahr von Unfällen, da Pedelecs oft unvorhergesehen schnell und schwer sind. Hier wird der Freistaat durch Unterstützung von Kursangeboten und Informationsverbreitung vorbeugend gegen mögliche Unfallgefahren aktiv, zeigt aber auch die Potenziale auf.

Im Hinblick auf die beabsichtigte Steigerung des Radverkehrsanteils in Thüringen soll die Fahrlehrerschaft ermuntert werden, im Rahmen der Fahrschulausbildung verstärkt die Radverkehrsbelange zu berücksichtigen.

B.9 Elektromobilität

Pedelecs vergrößern die Reichweite beim Radverkehr und den Komfort beim Radfahren. Sie erleichtern auch in den topographisch anspruchsvollen Gebieten Thüringens die alltägliche und die touristische Nutzung des Fahrrades. Pedelecs sind bundesweit ohne eine wesentliche öffentliche Förderung schon in Größenordnung von ca. 3 Millionen Fahrzeugen verkauft worden.

Dieser Fahrradtyp mit seiner Antriebsunterstützung ermöglicht die Überwindung längerer Distanzen und größerer Höhenunterschiede bei geringem Krafteinsatz. Somit lassen sich Aktionsradius und Streckenauswahl für Alltagsnutzer vergrößern. Pedelecs sind geeignet, dem Radverkehr in Thüringen insgesamt einen kräftigen Impuls für einen höheren Radverkehrsanteil zu geben.

Gerade für die Wege zur Arbeit kann das Pedelec in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr mittellange Autofahrten ersetzen und trägt so zur Gesundheitsförderung und zum Klimaschutz bei.

Der NRVP 2020 widmet der Elektromobilität per Pedelec einen thematischen Schwerpunkt und kündigt an: „Der Bund berücksichtigt Pedelecs im Rahmen seiner Aktivitäten zur Förderung der Elektromobilität.“

B.9.1 AKTUELLE SITUATION

Über den Bestand und die Nutzung in Thüringen gibt es noch keine repräsentative Statistik. Diese ist erst mit der MID 2017 zu erwarten. Dennoch ergab die Kommunalbefragung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes, dass Pedelecs in Thüringen im touristischen Bereich schon sehr weit verbreitet sind, für Alltagsfahrten in Thüringen jedoch erst noch „entdeckt werden müssen“.



B.9.2 ZIELE

Chancen des neuen Verkehrsmittels Pedelec nutzen

Um den Impuls aus der Pedelecentwicklung für einen höheren Radverkehrsanteil wirksam werden zu lassen, soll der Alltagsverkehr mit Pedelecs entsprechend dem NRVP 2020 vorrangig und systemisch gefördert werden. Denn gerade für die Wege zur Arbeit substituiert das Pedelec Autofahrten. Im Wesentlichen geht es bei Alltags- wie Freizeitmobilität um ein komfortabel nutzbares Wegenetz sowie barrierefrei zugängliche, ausreichend diebstahlgeschützte Abstellmöglichkeiten im städtischen Umfeld als Voraussetzung für eine häufige Pedelecnutzung.

Dabei sollen jedoch die Chancen und Anforderungen des E-Bike-Tourismus nicht vernachlässigt werden. Die Landesregierung berücksichtigt diese bei der Weiterentwicklung der radtouristischen Infrastruktur.



E-Lastenrad für die Citylogistik

B.9.3 MASSNAHMEN

Pedelec-taugliche Infrastruktur entwickeln

Die Landesregierung wirbt für das Potenzial der Pedelecs als Zubringer zum ÖPNV, auch über mittellange ländliche Distanzen.

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements haben zahlreiche öffentliche Einrichtungen und Privatbetriebe im In- und Ausland Pedelecs eingeführt, da sie für viele Berufstätige eine komfortable Alternative zum Pkw sein können. Das reduziert die Umweltbelastungen durch Verkehr deutlich. Die Landesregierung greift derartige Konzepte auf und unterstützt Projekte zur Erprobung des Pedelecs für Wege zur Arbeit.

Für die Qualität der Abstellmöglichkeiten v. a. im städtischen Umfeld unterstützt die Landesregierung die Kommu-

nen durch entsprechende Förderprogramme und prüft die Möglichkeiten, entsprechende baurechtliche Regelungen für die Satzungsermächtigung von Kommunen vorzugeben.

Noch weitgehend unerschlossen sind die Potenziale des E-Lastenrads für Citylogistik und Lieferdienste des Onlinehandels bzw. des lokalen Einzelhandels. Hier sind künftig förderwürdige Projekte auch in den Städten Thüringens zu erwarten.

Um die Unfallrisiken für Ältere auf Pedelecs zu senken, wird die Landesregierung die Initiierung und Unterstützung von Pedelec-Fahrkursen mit dritten Akteuren prüfen.

C | Instrumente und Ressourcen

C.1	Organisationsstrukturen	53
C.2	Planung und Qualitätssicherung	54
C.3	Monitoring und Evaluation	56
C.4	Ressourcen und Steuerung	57

C.1 Organisationsstrukturen

Eine umfassende und erfolgreiche Radverkehrsförderung wird von vielen Akteuren getragen, die gemeinsam die Ziele verfolgen sowie Strategien und Maßnahmen miteinander abstimmen. Für eine erfolgreiche Zusammenarbeit der Akteure benötigt der Freistaat Thüringen gute Organisationsstrukturen. Dies betrifft die interne Organisation in der Landesverwaltung, die Zusammenarbeit der Kommunen, die Einbindung von Verbänden und die Kooperation mit der Wirtschaft oder anderen Partnern.

Koordinierungsstelle Radverkehr

Beim TMIL wird in der Abteilung Verkehr eine Koordinierungsstelle Radverkehr eingerichtet. Diese arbeitet als Ansprechpartner für die Ministerien und hält den fachlichen Kontakt zum Bund und zu den Kommunen.

Koordination für touristische Radrouten

Die bei der TTG angesiedelte Aufgabe der Koordination für touristische Radrouten beinhaltet die Unterstützung von Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung und Produktentwicklung an touristischen Radrouten und steht den Tourismusorganisationen und Kommunen beratend zur Verfügung. Die TTG richtet einen Arbeitskreis Radtourismus ein und steht im regelmäßigen Kontakt mit der Straßenbauverwaltung.

Runder Tisch Radverkehr

Die Landesregierung richtet einen regelmäßig, mindestens jährlich, tagenden Runden Tisch Radverkehr aus Politik, Verwaltung und Verbänden ein. Die geplanten Gesprächsthemen werden durch eine ministeriumsübergreifende Arbeitsgruppe oder Abstimmungsrunde auf Leitungsebene problem- und lösungsorientiert vor- und nachbereitet. Damit wird die erfolgreiche Zusammenarbeit im Rahmen des Fahrradpolitikaudits BYPAD fortgesetzt. Der Runde Tisch soll die gesamte Bandbreite der Radverkehrsförderung und die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes im Blick behalten. Eine Besetzung mit festen Personen und Stellvertretungen ermöglicht eine hohe Kontinuität und Produktivität des Gremiums. Der Runde Tisch berät die Landesregierung bei der Radverkehrsförderung in generellen Fragen. Spezielle Fragestellungen werden in Arbeitsgruppen behandelt.

Thematische Arbeitsgruppen

Die Landesregierung richtet ministeriumsübergreifende Arbeitsgruppen ein, ggf. unter Einbeziehung externer Akteure, die sich in bedarfsgerechten Abständen regelmäßig treffen, um sich themenspezifisch bei der Umsetzung der Radstrategie abzustimmen. Dies können z. B. eine Arbeitsgruppe zur Abstimmung der Förderung von Radwegen im Radroutennetz sein oder eine Arbeitsgruppe speziell zum Thema Fahrradmitnahme. Die Arbeitsgruppen werden von dem Ministerium und der Abteilung geleitet, die hauptsächlich für das Thema zuständig ist.

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen

Die Landesregierung unterstützt die Zusammenarbeit und den Austausch der Kommunen zur Radverkehrsförderung im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen (AGFK). Die AGFK Thüringen soll sich von einem losen Zusammenschluss fahrradinteressierter Kommunen zu einem höher angeordneten und öffentlich wirksamen Bündnis fahrradfreundlicher Kommunen entwickeln, das sich als Verein organisiert und gemeinsam mit der Landesregierung die Radverkehrsförderung vorantreibt. Eine Vereinsstruktur ist notwendig, um unabhängig agieren zu können.

Eine enge Zusammenarbeit mit Arbeitsgemeinschaften aus anderen Ländern verstärkt das Potenzial der Thüringer Kommunen. So sollten Veranstaltungen zusammen mit anderen Partnern organisiert werden. Eine gemeinsame Teilnahme an Konferenzen in den Nachbarländern oder eine wechselseitige Einladung verringern die Kosten und verbessern den Erfahrungsaustausch.

Neben der Vernetzung ist eine Hauptaufgabe die Wissensvermittlung und Werbung für das Radfahren in der Bevölkerung. Konzepte und Vorlagen für die Öffentlichkeitsarbeit sollten mit anderen Arbeitsgemeinschaften geteilt werden.

Die Landesregierung fördert dauerhaft Projekte der AGFK-TH und bindet sie intensiv in die eigene Öffentlichkeitsarbeit ein.

C.2 Planung und Qualitätssicherung

Planungsabläufe und Bürgerbeteiligung

Die Planung von Radrouten und Radverkehrsanlagen soll transparent gestaltet werden, um in der Konzeptionsphase, im Planungs- und Vorbereitungsprozess, während des Baus und bei der Nutzung eine größtmögliche Akzeptanz zu erreichen. Dazu gehören sowohl die Bürgerbeteiligung in allen geeigneten Planungsphasen als auch die Offenheit bei der Bauprogrammaufstellung.

Besonders bei der Ausgestaltung der Radverkehrsnetze besteht speziell bei der in Ortsdurchfahrten angestrebten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ein erhöhter Planungsaufwand und großer Erklärungsbedarf, weil entsprechende Lösungen in Thüringen bisher nicht weit verbreitet sind. Die bei der Umgestaltung notwendige Abwägung zwischen fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr, Rad- und Fußverkehr, Belangen der Barrierefreiheit sowie der Aufenthaltsqualität bei der Straßenraumgestaltung muss die Interessen aller Bevölkerungsgruppen berücksichtigen.

Datenmanagement

Eine gemeinsame Datenbasis für den Radwegebestand und seinen Erhalt ist eine Voraussetzung für eine effiziente Qualitätssicherung. Ein entsprechendes Radwegedatenmanagement bietet die Chance, dass alle Baulastträger sowie Tourismusmarketingorganisationen und die Dienstleister des Radroutenplaners stets auf aktuelle und einheitliche Daten zurückgreifen können. Um Nachhaltigkeit und Kontinuität zu gewährleisten, wird das Radwegedatenmanagement beim TLBV angesiedelt und mit den notwendigen Budget- und Personalressourcen ausgestattet. Zur Datenerfassung werden regelmäßige Befahrungen durchgeführt. Die Landesregierung erhebt hierfür die Radwege an Bundes- und Landesstraßen. Schrittweise sollen alle Radfernwege und Radhaupttrouten aufgenommen und integriert werden und die Kommunen zur Mitarbeit gewonnen werden.

Qualitätssicherung

Auf Landesebene wird die Qualitätssicherung im Radroutennetz Thüringen zwischen dem TLBV und der TTG eng koordiniert.

Die operative Qualitätssicherung für die touristischen Radrouten sollte dezentralisiert und auf der regionalen Ebene verankert werden. Für jeden Radfernweg muss es eine eigene, für Qualitätssicherung zuständige Stelle geben als Ansprechpartner für die Landesregierung, die beteiligten Kommunen und Tourismusorganisationen und für Nutzer. Als zuständige Stellen für die Qualitätssicherung einer Radroute kommen verschiedene Institutionen in Frage:

- Geschäftsstelle einer Arbeitsgemeinschaft oder eines Vereins zum Radfernweg (z. B. AG Radfernweg Thüringer Städtekette),
- Geschäftsstelle eines regionalen Tourismusverbands (z. B. Weimarer Land Tourismus e. V.),
- Geschäftsstelle einer regionalen Arbeitsgemeinschaft (z. B. AG Südwestthüringen) oder
- Tourismusreferat in einem Landkreis.

Wichtig sind eine hohe Kontinuität, ausreichende Kapazitäten und Kompetenz. Um die dauerhafte Qualität der Radfernwege und Radhaupttrouten flächendeckend zu gewährleisten, fördert die Landesregierung die Qualitätssicherung. Es sollen Schulungen zur Qualitätssicherung und zur Nutzung des Radwegedatenmanagements sowie ein regelmäßiger Austausch zwischen den Qualitätsbeauftragten stattfinden. Die Mitwirkung bei Routenänderungen, die Abgabe von Stellungnahmen zu Fördermittelanträgen und die Kontrolle einer regelmäßigen Aktualisierung des Radwegedatenmanagements werden eng zwischen TLBV und TTG koordiniert. Darüber hinaus soll eine Schnittstelle zwischen Radroutenplaner und der digitalen Plattform für Outdoor-Aktivitäten geschaffen werden, mit der die Touristiker ihre Wege einpflegen und die Gäste sich über Wege informieren können.



Radverkehr auf ländlichen Wegen



Mähfahrzeug zur Pflege eines Radwegs

Im Rahmen der Dezentralisierung sollen die Kommunen sich stärker für Qualitätssicherung engagieren und das Engagement der Bürgerinnen und Bürger z. B. für eine regelmäßige Kontrolle und Reinigung der Wegweiser fördern. Neben der touristischen Funktion unterstützen die Radrouten auch den Freizeit- und den Alltagsverkehr. Eine stärkere kommunale Identifikation mit den Radrouten ist anzustreben, „lokale Kümmerer“ sind ein Weg in diese Richtung. Die zuständigen Stellen für die Qualitätssicherung der Radrouten sollen dabei helfen, diese zu finden und zu koordinieren.

Das Mängelmeldesystem wird als gemeinsames System mit zentral bereitgestellter technischer Plattform und dezentraler Annahme der Meldungen fortgeführt. Die Mängelmeldungen sollen automatisiert an die für die Mängelbeseitigung zuständigen Städte und Gemeinden sowie die jeweils für die Qualitätssicherung der Radroute zuständige Stelle weitergeleitet werden. Zu jeder Meldung gibt es eine (automatische) Empfangsbestätigung an die Meldenden. Das Mängelmeldesystem kann zu einem wichtigen (und durch die Einbindung der Radfahrenden als Nutzer effektiven und günstigen) Bestandteil der Qualitätssicherung ausgebaut werden, indem es intensiv bei den Nutzern beworben wird.

C.3 Monitoring und Evaluation

Die zielgerichtete Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes erfordert eine kontinuierliche Erfolgskontrolle und entsprechende Steuermechanismen. Dazu werden Monitoring- und Evaluationsinstrumente eingeführt und die Ergebnisse sowie Schlussfolgerungen bei dem Runden Tisch Radverkehr diskutiert.

Eigene Instrumente

Die Landesregierung erstellt alle fünf Jahre einen Bericht zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, der die durchgeführten Maßnahmen, Mittelverwendung und den Grad der Zielerreichung darstellt. Zusätzlich soll ein Zwischenbericht nach der Hälfte der Zeit erstellt werden.

Die Landesregierung erfasst den Fortschritt der Kommunen bei der Radverkehrsförderung im Rahmen von regelmäßigen Befragungen der Kommunen. Aufgenommen wird der Stand des Radverkehrs und der Radverkehrsförderung in den Landkreisen und Zentralen Orten höherer Stufe.

Weitere Instrumente

Über die eigenen Instrumente hinaus werden externe Erhebungen mit Radverkehrsbezug unterstützt, welche Evaluation und Monitoring der Ziele und Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes ermöglichen. Dazu gehört auch die Anschaffung und Installation von Zählgeräten oder die Beteiligung an der Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV“.

Die Landesregierung unterstützt die regelmäßige Durchführung des ADFC-Fahrradklima-Tests als Gradmesser für die Akzeptanz und Wirksamkeit der Radverkehrsförderung

in den Städten. Beim ADFC-Fahrradklima-Test bewerten vor allem Radfahrende die Fahrradfreundlichkeit ihrer Stadt.

Der Freistaat Thüringen beteiligt sich regelmäßig an dem Fahrrad-Monitor Deutschland durch eine Aufstockung, um aussagekräftige Werte für Thüringen zu erhalten. Der Fahrrad-Monitor ist eine repräsentative Befragung zum Stimmungsbild der Bevölkerung in Bezug auf das Radfahren, die alle zwei Jahre durchgeführt wird. Aus dieser Befragung können die Präferenzen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen für bestimmte Maßnahmen der Radverkehrsförderung abgeleitet werden.

Auch bei der Haushaltsbefragung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Mobilität in Deutschland“ beteiligt sich die Landesregierung mit einer speziellen Aufstockung der Stichprobe, damit Kennwerte u. a. zur Fahrradnutzung der Bevölkerung auch für kleinere Raumkategorien ermittelt werden können. Ein wesentliches Ergebnis ist der Radverkehrsanteil am Modal Split, differenziert u. a. nach Regionen, Altersgruppen und Wegezweck. Diese Befragungen fanden zuletzt 2008 und 2017 statt.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit unterstützt die Landesregierung Sonderauswertungen des Unfallgeschehens im Radverkehr, um wesentliche Unfallursachen und Wege zu deren Bekämpfung identifizieren zu können. Dafür ist es ggf. notwendig, nicht nur die standardmäßig katalogisierten und erfassten Unfallursachen auszuwerten, sondern den Unfallhergang jeweils im Einzelnen neu aufzuarbeiten. Grundsätzlich wird das Ziel verfolgt, den Kommunen vergleichbare und für Radverkehrsbelange sinnvolle Unfalldaten zur Verfügung stellen zu können.

C.4 Ressourcen und Steuerung

Finanz- und Personalbedarf

Eine breit angelegte Radverkehrsförderung, die verschiedene Ressorts einbezieht, bedarf der Koordination und ausreichender personeller und finanzieller Kapazitäten. Eine hohe politische Anbindung unterstreicht die Wichtigkeit der Radverkehrsförderung in Thüringen.

Das für Verkehr zuständige Ministerium ist verantwortlich für die Aktivitäten des Freistaats Thüringen zur Förderung des Alltagsradverkehrs.

Die Personalkapazitäten für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts in Ministerien und nachgeordneten Behörden sowie Landesgesellschaften müssen erhöht werden.

Die Ministerien benennen für ihre jeweiligen Zuständigkeitsbereiche bei der Radverkehrsförderung konkrete Ansprechpartner.

Die finanziellen Mittel für die Radverkehrsförderung (sowohl Fördermittel als auch Haushaltsmittel für Vorhaben des Landes) sollen sich gegenüber dem aktuellen Stand zukünftig nicht verringern und nach Möglichkeit gesteigert werden.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts 2.0 steht unter dem Vorbehalt der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Förderrichtlinien

Alltagsradverkehr findet zum überwiegenden Teil innerhalb einer Kommune statt. Gezielte Förderrichtlinien von Seiten des Landes helfen den Kommunen, den Anteil der Radfahrer am Verkehr zu erhöhen.

Entsprechend fördert das Land Straßenbauvorhaben, bei denen eine Verbesserung für den Radverkehr bzw. dessen klare Berücksichtigung stattfindet. In jedem Einzelfall wird die Übereinstimmung mit den technischen Regelwerken (u. a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA) gefordert und vereinfacht in Form eines Fuß- und Radverkehrs-Checks geprüft werden. Die Landesregierung passt die bestehende Förderrichtlinie entsprechend an.

Der Freistaat Thüringen ergänzt sein Förderinstrumentarium, um die Kommunen finanziell bei der Gestaltung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur besonders innerorts zu unterstützen. Dies erstreckt sich sowohl auf die Planung als auch den Bau und die Ausstattung. Gefördert werden sollen u. a.:

- Erstmarkierungen von Radfahr- und Schutzstreifen,
- Erstaufstellung von nichtamtlicher Radverkehrswegweisung,
- bauliche Maßnahmen zur Öffnung von Einbahnstraßen,
- Einrichtung von Fahrradstraßen,
- selbständig geführte oder straßenbegleitende Radwege bzw. barrierefreie Geh- und Radwege,
- ergänzende Maßnahmen bei Fahrbahnerneuerungen, um Radverkehr zu verbessern,
- Bau von Querungshilfen innerorts und an Ortseingängen sowie
- der Umbau in Ortsdurchfahrten, um Radfahr- und Schutzstreifen einordnen zu können.

Die Landesregierung berät die Kommunen bei der Antragstellung. Die Förderrichtlinien finden sich unter www.radverkehr.thueringen.de.

D | Verzeichnisse

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen
B+R	Bike+Ride
BDR	Bund Deutscher Radfahrer
BYPAD	Bicycle Policy Audit
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
D-Netz	Radnetz Deutschland
ECF	European Cyclists' Federation
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV
EU	Europäische Union
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GPS	Global Positioning System
IBA	Internationale Bauausstellung
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV
Kfz	Kraftfahrzeug
LEADER	Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale
LEP	Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025
MiD	Mobilität in Deutschland
MNT	Unterrichtsfach Mensch-Natur-Technik
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen der FGSV
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen der FGSV
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
TH	Thüringen
TLBV	Landesamt für Bau und Verkehr in Thüringen
TTG	Thüringer Tourismus GmbH
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.

Quellenverzeichnis

4. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen, TMBLV, Erfurt 2014
5. Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen, TMIL, Erfurt 2018
- ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Berlin 2017
- Demografiebericht 2013, TMBLV, Erfurt 2014
- Demografiebericht 2016, TMIL, Erfurt 2016
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010, FGSV, Köln 2010
- Fahrrad-Monitor 2017 – Aufstockerbericht Thüringen, Sinus, Heidelberg 2017
- Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025, Erfurt 2014
- Landestourismuskonzeption 2011 – 2015, TMWAT, Erfurt 2012
- Landesverkehrsprogramm für den Freistaat Thüringen, TMBV, Erfurt 2007
- Mobilität in Deutschland 2008 – Ergebnisbericht Thüringen, infas, Bonn 2010
- Nationaler Radverkehrsplan 2020, BMVBS, Berlin 2012
- Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen, TMBLM, Erfurt 2008
- Thüringer Verkehrssicherheitsprogramm 2020, TMBLV, Erfurt 2011
- Tourismusstrategie Thüringen 2025, dwif-Consulting GmbH, Berlin 2017

Herausgeber

Freistaat Thüringen

Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL)
Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Werner-Seelenbinder-Straße 8, 99096 Erfurt

Telefon: 0361 57 411 17 40
presse@tmil.thueringen.de
tmil.thueringen.de

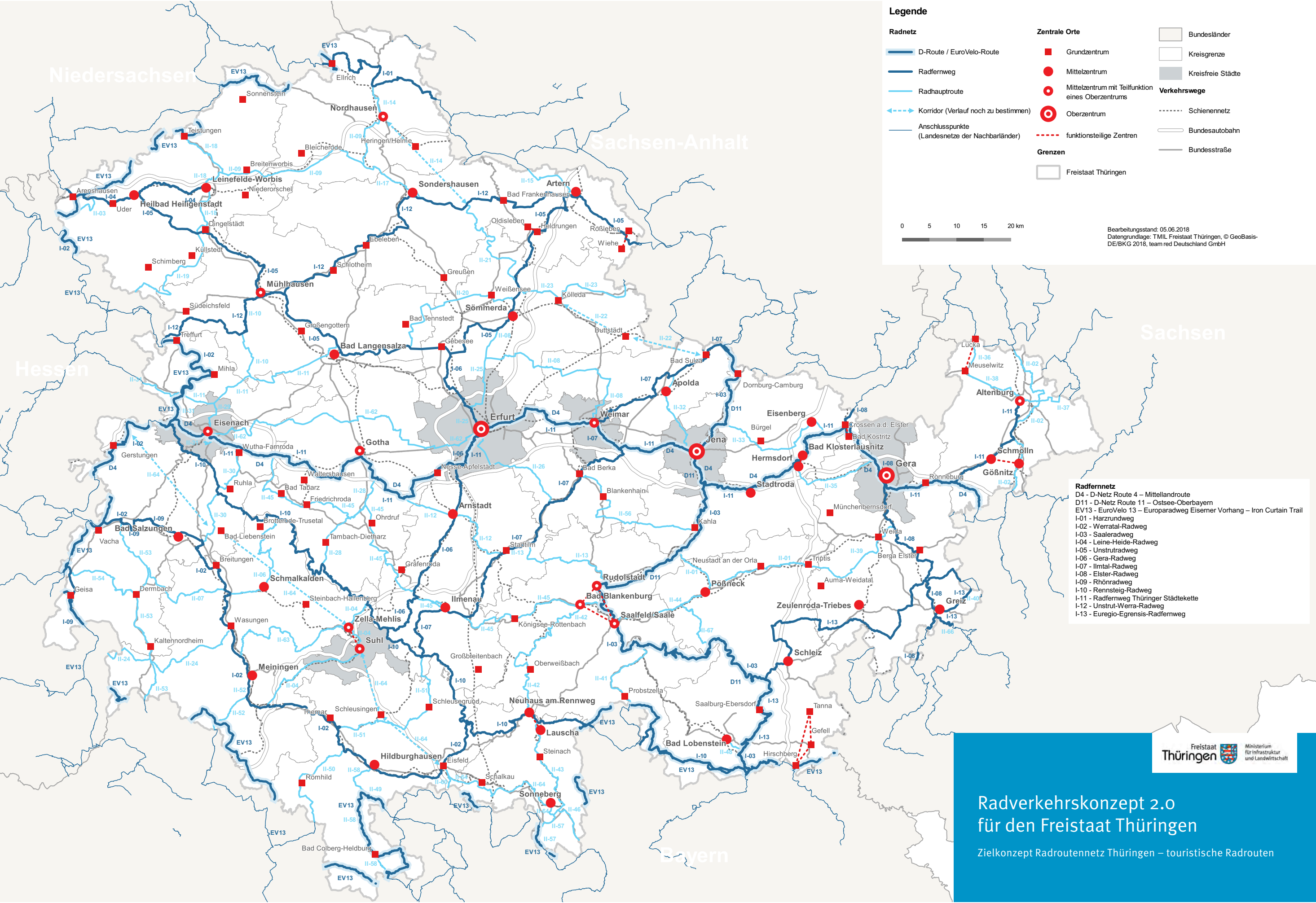
Impressum

Redaktion: team red Deutschland GmbH, www.team-red.net
Almstadtstraße 7, 10119 Berlin
Thomas Möller, Thomas Böhmer, Jörg Thiemann-Linden

Gestaltung: team red Deutschland GmbH, Colette Schwarte

Druck: mehgro Werbung GmbH
Gewerbegebiet 2, 99765 Urbach

Stand: Juni 2018



Radverkehrsnetz 2.0 für den Freistaat Thüringen

Zielkonzept Radroutennetz Thüringen – touristische Radrouten