



# Verkehrspolitisches Programm

---

**ADFC Thüringen**

Beschlossen auf der Landesdelegiertenversammlung am 6. September 2025 in Gotha.

## Herausgeber

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Thüringen e. V.

\*Radhaus,  
Bahnhofstraße 22  
99084 Erfurt  
Telefon: 0361 / 2 25 17 34  
E-Mail: [buero@adfc-thueringen.de](mailto:buero@adfc-thueringen.de)  
Web: <https://thueringen.adfc.de/>

## Grafiken und Bilder

© S. 21/1: AGFK-TH e.V. | S. 23/2: JenOptik; alle weiteren: ADFC e.V. und ADFC Thüringen e.V.

## Über den ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) e.V. setzt sich mit seinen mehr als 240.000 Mitgliedern für die Verkehrswende in Deutschland ein.

Wir sind überzeugt davon, dass eine sichere, intuitiv nutzbare Infrastruktur, gut ausgearbeitete Radverkehrsnetze und vor allem Platz für Rad fahrende Menschen dazu einladen, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen. Hierfür setzen wir uns auf politischer Ebene ein. Zugleich sind wir Ansprechpartner zu allen Fragen rund ums Fahrrad - vom Tourismus über die Technik bis hin zu den rechtlichen Rahmenbedingungen.

# Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung.....	4
Vision.....	6
Was tun für eine veränderte Mobilität?.....	8
„Vision Zero“ - Null Verkehrstote: Die Sicherheit muss erhöht werden.....	10
Radverkehrsinfrastruktur: Ausreichend und in guter Qualität.....	12
Straßenverkehrsregeln: Menschen- und fahrradfreundlich.....	14
Stadt- und Raumplanung: Für eine höhere Lebensqualität.....	16
Mobilitätsketten: Flächendeckend, gut getaktet, mit dem Rad .....	18
Miteinander im Straßenverkehr: Verständnis- und rücksichtsvoll.....	20
Leichter Zugang: Einfach Rad fahren .....	22
Radfahren erleben: Thüringen ist schön!.....	24
Zielerreichung: Grundlagen, Ressourcen, Präsenz.....	26
Weiterführende Links.....	28
Quellen.....	29

# Kurzfassung

Radfahren macht Spaß, fördert die Gesundheit und die sozialen Kontakte, und schafft - als Langsamverkehr - kaum Gefahren. Es ist die energieeffizienteste Art der individuellen Mobilität, geräusch- und emissionsarm und platzsparend. Es ist geeignet, um Ziele im Nahraum – und als Teil funktionierender Mobilitätsketten darüber hinaus - zügig zu erreichen. Es ist für Jung und Alt nutzbar. Die Nebenwirkungen des Radfahrens sind durchweg positiv, Fahrräder und Radverkehrsinfrastruktur preiswert.

Zunehmend mehr Menschen erkennen die Vorteile des Radfahrens für sich. Dennoch sind es immer noch zu wenige, die aufs Rad steigen - weil es nicht zu ihrer alltäglichen Routine gehört, weil es an der notwendigen Infrastruktur fehlt und weil sie sich unsicher und im Straßenverkehr gefährdet fühlen.

Seit Jahrzehnten orientiert die Mobilität einseitig auf den individuellen Kfz-Verkehr: Immer mehr und immer größere Autos belegen den begrenzten öffentlichen Raum und führen zum Verkehrskollaps. Verkehrslärm und Abgase machen Menschen krank und unsere Orte und Landschaften unattraktiv. Die Annahme, ein eigenes Auto zu „brauchen“ ist weit verbreitet - auch wenn die meisten Kfz 23 Stunden am Tag herumstehen, wertvollen Platz belegen und Kosten verursachen. Tatsächlich fehlen vielerorts gleichwertige, sichere und attraktive Alternativen der Mobilität oder sind unterentwickelt. Das muss sich ändern.

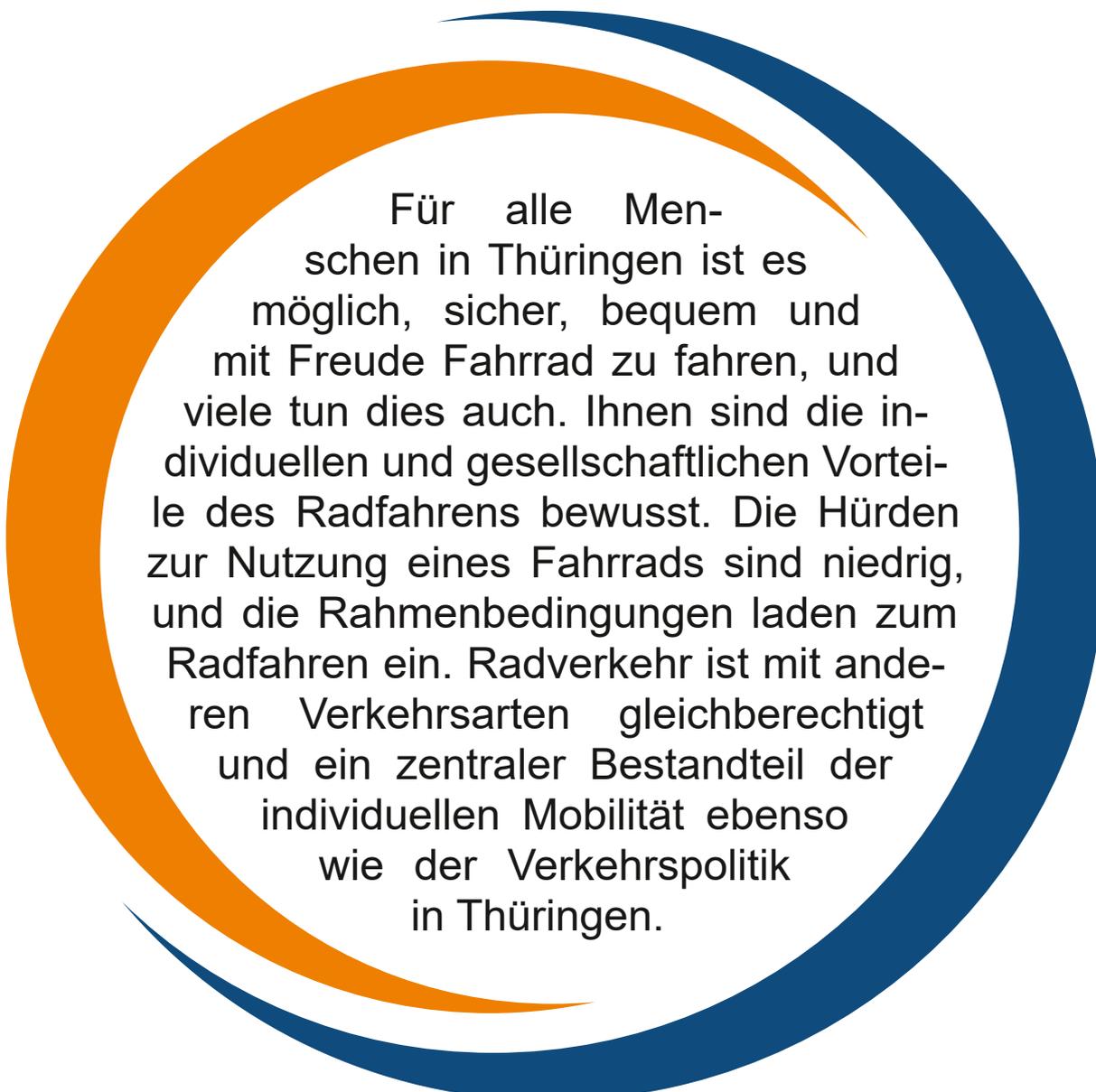




Wir vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) Thüringen sehen die Notwendigkeit, die Angebote für Mobilität zu ändern. Dabei ist das Fahrrad ein zentraler Bestandteil in einem neuen Mobilitätsangebot. Damit es von möglichst Vielen genutzt werden kann und eine gute Alternative zum Kfz darstellt, müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen, Verkehrsregeln angepasst, Mobilitätsketten ausgebaut und die Stadt- und Raumplanung auf eine veränderte Mobilität ausgerichtet werden. Wesentliche Voraussetzung für eine Mobilitätswende ist eine Bewusstseinsänderung bei den Verkehrsteilnehmenden und bei den für die Verkehrsplanung Verantwortlichen: Wir brauchen eine andere Mobilitätskultur.

Als ADFC vertreten wir die Interessen der Radfahrenden in Hinblick auf die Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur und der Mobilitätskultur mit unseren Kreisverbänden vor Ort, im Landesverband in der Landespolitik sowie über den Bundesverband in der Bundespolitik. Wir werden als kompetenter und konstruktiver Ansprechpartner geschätzt. Gleichzeitig vermitteln wir die Freude am und die Fähigkeit zum Radfahren, u.a. durch Radtourenangebote, Hilfestellungen bei Kauf und Reparatur, an Infoständen, in Radfahrerschulen und bei vielen Aktionen. Wir sind Teil eines Netzwerkes von Verkehrs- und Umweltverbänden, Institutionen und Einzelpersonen, die sich gemeinsam für die Mobilitätswende einsetzen.

# Vision



Für alle Menschen in Thüringen ist es möglich, sicher, bequem und mit Freude Fahrrad zu fahren, und viele tun dies auch. Ihnen sind die individuellen und gesellschaftlichen Vorteile des Radfahrens bewusst. Die Hürden zur Nutzung eines Fahrrads sind niedrig, und die Rahmenbedingungen laden zum Radfahren ein. Radverkehr ist mit anderen Verkehrsarten gleichberechtigt und ein zentraler Bestandteil der individuellen Mobilität ebenso wie der Verkehrspolitik in Thüringen.

## Wir verfolgen unsere Vision

- weil Radverkehr eine Verkehrsart ist, die die Gesundheit, soziale Kontakte und die Interaktion mit der Umwelt fördert
- weil es der sozialen Teilhabe dient, wenn Menschen unabhängig von Alter oder Führerschein mobil sein und Ziele sicher, schnell und unkompliziert erreichen können
- weil Städte und Dörfer so attraktiver und lebenswerter werden und zugleich die Umwelt entlastet wird.

## Was bedeutet das für ...

### ... die Mobilität der Zukunft?

Schon heute ist erkennbar, dass wir uns auf unserem Planeten die motorisierte Individualmobilität mit tonnenschweren Fahrzeugen nicht mehr leisten können, schon gar nicht für acht Milliarden Menschen. Zukünftig verlagern sich daher immer größere Teile der Mobilität auf niedrigerenergetische und ressourcenschonende Verkehrsmittel. Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr haben Vorrang und ein ausreichendes Platzangebot und erreichen dadurch höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten. Das führt zu einer erhöhten Akzeptanz und fördert eine Mobilitätskultur, in der diese Mobilitätsformen eine Schlüsselrolle spielen.

Arbeitswege, Kinderbeförderung, Einkäufe oder Besuche werden von vielen Menschen regelmäßig aus eigener Kraft bewältigt. Handwerker:innen nutzen Transporträder und Fahrradanhänger als Servicemobile. Die letzte Meile für Warenlieferungen wird mit leisen und emissionsfreien Fahrzeugen abgewickelt. Die Geschwindigkeit in Siedlungsgebieten reduziert sich auf menschenverträgliche 15-30 km/h. Die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen ist wieder möglich. Komplexe Regelwerke können vereinfacht werden. Oberstes Gebot aller verkehrlichen Maßnahmen ist der Schutz der jeweils schwächeren und langsameren Verkehrsteilnehmer:innen.

Um weiter entfernte Ziele flexibel und nahtlos zu erreichen, ist es einfach, verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren. Der öffentliche Verkehr stellt hinsichtlich Komfort und Fahrtzeiten eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Insbesondere für Langstrecken stehen Angebote in kurzer Taktung bereit. Es gibt ausreichende Möglichkeiten für die Mitnahme von Gepäck und Fahrrädern. Ist die Nutzung eines Kraftfahrzeuges nicht zu umgehen, stehen ausreichend Carsharing-Angebote zur Verfügung, mit dem richtigen Fahrzeug für den jeweiligen Zweck.

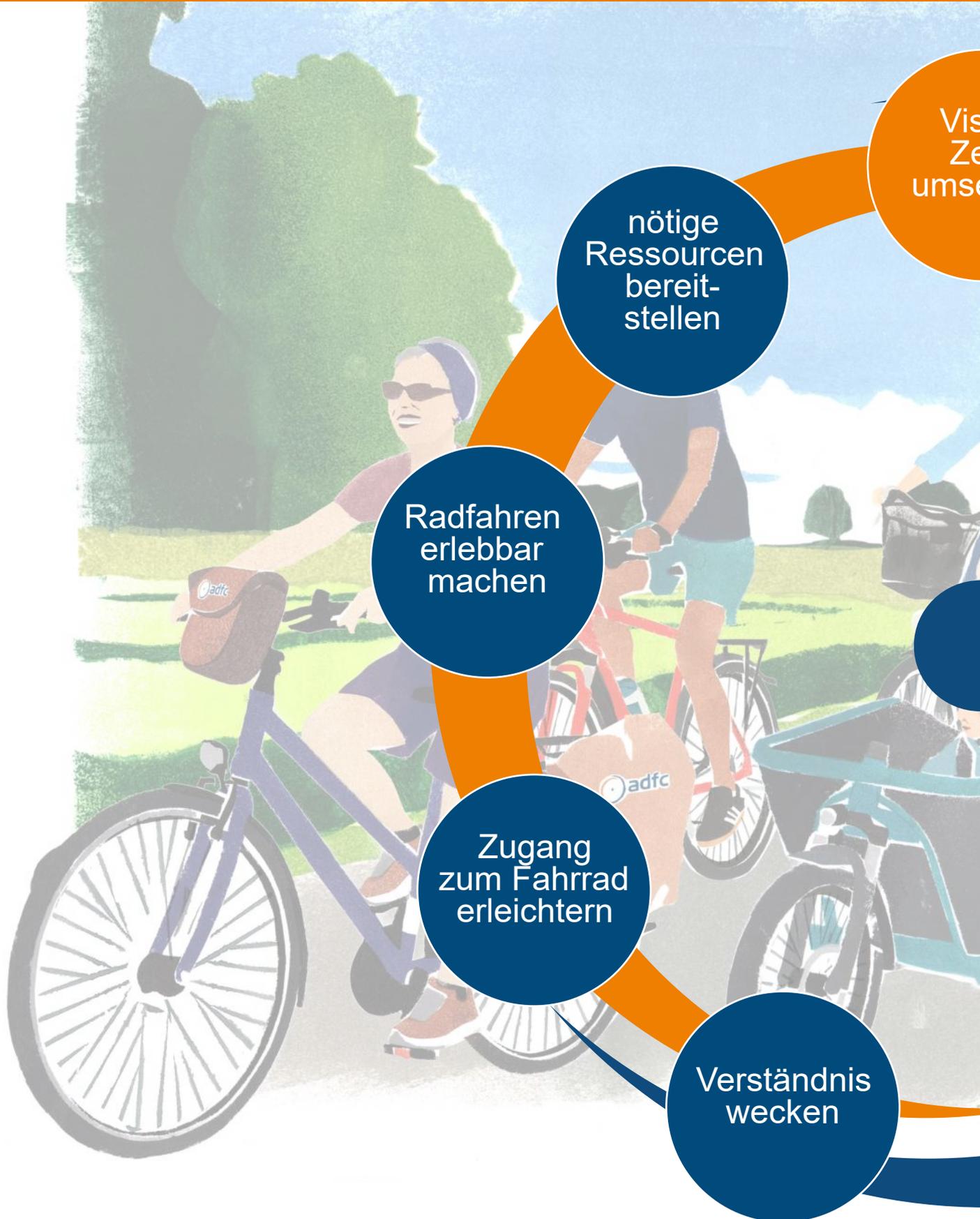
Insgesamt wird die Mobilität einfacher organisiert, energieeffizienter, ressourcenschonender und sozialer.

### ... den Siedlungsraum der Zukunft?

Zukünftig sollen im städtischen Kontext wie auch im ländlichen Raum alle wichtigen Lebensfunktionen miteinander vernetzt sein, so dass Menschen unabhängig von Alter oder Führerschein ihre Ziele innerorts und in benachbarten Orten selbstbestimmt, sicher, zügig und ohne großen Aufwand erreichen können.

Durch ihre Umgestaltung erhalten Straßenräume eine neue Bedeutung und erweiterte Funktion – sie werden zu Lebensräumen, in denen die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt stehen. Die vom motorisierten Verkehr ausgehenden Gefahren, Lärm und Luftverschmutzung weichen und werden durch die Geräuschkulisse der Bewohner:innen lebendiger Wohnorte ersetzt. Geschützte Straßenräume schaffen Raum für Menschen jeden Alters, Begegnung, Erholung, Spiel und Spaß.

# Was tun für eine veränderte Mobilität?



ision  
ero  
etzen

Rad-  
verkehrs-  
infrastruktur  
schaffen

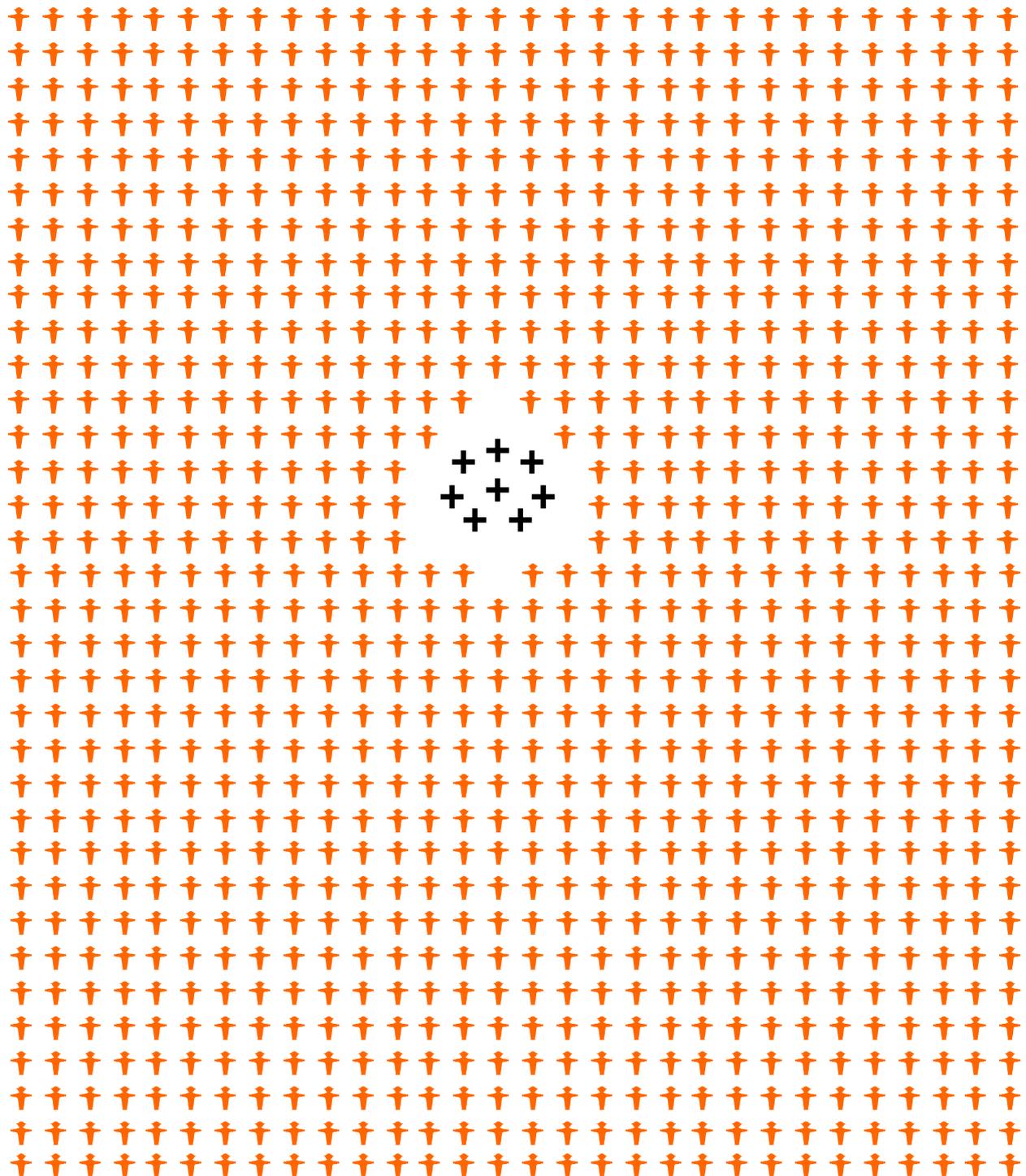
Straßen-  
verkehrs-  
regeln  
anpassen

Stadt- &  
Raumplanung  
neu aus-  
richten

Mobilitäts-  
ketten  
verbessern

© ADFC

# 1. „Vision Zero“ - Null Verkehrstote



Tag für Tag auf Deutschlands Straßen

8 Verkehrstote

1.000 Verletzte

# Die Sicherheit muss erhöht werden

## Ausgangslage

Unser wichtigstes Ziel ist: Niemand darf im Straßenverkehr verletzt oder getötet werden.

Doch die aktuelle Realität sieht anders aus: Laut Statistischem Bundesamt stirbt alle drei Stunden ein Mensch auf Deutschlands Straßen; täglich erleiden 1.000 Menschen im Straßenverkehr Verletzungen.

Besonders verletzlich sind Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. So wurden in den Jahren 2022 bis 2024 in Thüringen 17.098 Verkehrsunfälle mit Personenschaden erfasst (Thüringer Ministerium für Inneres, Kommunales und Landesentwicklung 2025). In 4.079 - d.h. 24 % - dieser Unfälle waren Radfahrende involviert, obwohl der Radverkehrsteil weniger als 10 % des Gesamtverkehrsaufkommens ausmacht. 30 Radfahrende starben im genannten Zeitraum, 910 wurden schwer und 3.362 leicht verletzt. Während deutschlandweit die Zahl der tödlichen Unfälle und der Unfälle mit Schwerverletzten insgesamt fällt, steigt sie im Radverkehr.

## Ziele und Potentiale

Es muss selbstverständlich sein, dass jeder Mensch unabhängig von Alter und individuellen Voraussetzungen mobil sein und Ziele unverletzt erreichen kann. Dementsprechend ist seit Juni 2022 die "Vision Zero" - null Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr - Vorgabe jeglichen Verwaltungshandelns (VwV-StVO zu § 1 der StVO).

Als ADFC Thüringen fordern wir die verantwortlichen Behörden auf, den Grundsatz der "Vision Zero" ernst zu nehmen und die Verkehrsinfrastruktur und Regeln entsprechend anzupassen. Die Einhaltung der Regeln ist angemessen zu überprüfen. Zudem sind Verkehrsteilnehmer:innen zu sensibilisieren und ein Verhalten zu fördern, das durch gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis geprägt ist.

### Essenziell für eine verbesserte Sicherheit sind:

- ausreichende getrennte Verkehrsinfrastruktur in guter Qualität für Radfahrende und zu Fuß Gehende
- einfache und beachtete Straßenverkehrsregeln, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Fuß-, Rad- und öffentlichen Personenverkehrs Vorrang geben gegenüber der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs
- angemessene Geschwindigkeiten
- gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis.

## 2. Radverkehrsinfrastruktur

### Ausgangslage

In Thüringen sind sowohl die urbanen Radverkehrsnetze als auch die Vernetzung der Orte im ländlichen Raum lückenhaft. So existieren mit Stand 2024 nur an 11,4 % der Bundes- und Landesstraßen und 6,4 % der Kreisstraßen straßenbegleitende Radwege bzw. gemeinschaftlich mit zu Fuß Gehenden genutzte Wege. Der Bundesdurchschnitt liegt jeweils fast beim Dreifachen (33,1 % Radwege an Bundes- und Landesstraßen und 18,7 % an Kreisstraßen; Bundesministerium für Digitales und Verkehr & Fernstraßenbundesamt 2024).

Viele Radverkehrsanlagen sind in schlechtem Zustand. Zudem berücksichtigen sie nicht die Anforderungen, die sich aus einem erhöhten Anteil an Pedelecs, Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern ergeben.

Auf Straßen ohne getrennte Radverkehrsanlagen sind Maßnahmen, die den Radverkehr sicherer oder attraktiver machen, nur unzureichend umgesetzt. Beispiele sind die zu hohe Geschwindigkeit und zu hohe Dichte des Kfz-Verkehrs sowie umständliche Führungen für den Radverkehr. Oftmals wird der Radverkehr aus dem Straßenraum in Fußverkehrsbeiriche gelenkt; dadurch wird er verlangsamt, und es entstehen Konflikte mit den zu Fuß Gehenden.

Viel Luft nach oben besteht hinsichtlich des Unterhalts (z.B. Winterdienst), der Beschilderung und der Wegeführung.

### Ziele und Potentiale

Straßen und Wege, die sicher sind, von Radfahrenden als sicher empfunden werden und stets uneingeschränkt genutzt werden können, sind ein Hauptschlüssel, um die Akzeptanz und die Attraktivität des Radfahrens und somit den Radverkehrsanteil im Mobilitätsmix zu erhöhen. Als ADFC Thüringen setzen wir uns daher für die konsequente Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ein. Junge und alte, schnelle und langsame, sichere und unsichere Radfahrende sollen jeweils geeignete Bedingungen vorfinden, um gefahrlos und ohne Behinderungen ihre Ziele erreichen zu können. Dabei ist auch die neue Vielfalt der nicht-motorisierten Verkehrsmittel (wie Lastenräder und Pedelecs) zu berücksichtigen.

Hierfür ist ein lückenloses Radverkehrsnetz in den Städten und im ländlichen Raum nötig, das sichere, direkte und komfortable Wege ermöglicht. Die Breite der Wege, die Gestaltung von Kreuzungsbereichen, Sichtbeziehungen, Bordsteinabsenkungen und Markierungen spielen dabei eine besondere Rolle. Wo es die Verkehrsbelastung erfordert, sind straßenbegleitende Radverkehrsanlagen anzulegen; andernfalls ist die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zu reduzieren. Selbstverständlich sind Radverkehrsanlagen nach anerkannten Regeln der Technik zu bauen und zu beschildern und dauerhaft in einem guten Zustand zu halten. Dies soll vom Freistaat verbindlich für Kommunen und nachgeordnete Behörden angeordnet werden.

# Ausreichend und in guter Qualität

Inzwischen erkennen immer mehr Verantwortliche die Notwendigkeit, die Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern. Auf Bundes- und Landesebene werden Mittel bereitgestellt, die vom Land und den Kommunen in die Infrastruktur investiert werden können.

In Thüringen wurde im Juni 2018 das Radverkehrskonzept 2.0 als Grundlage der Radverkehrspolitik bis 2030 beschlossen. Ambitioniertes Ziel ist es, „den Radverkehrsanteil gegenüber dem 2008 ermittelten Wert bis 2025 auf 12 % zu verdoppeln und 2030 mindestens 15 % zu erreichen“.

Im Jahr 2023 hat das Infrastrukturministerium zudem ein landesweites Alltagshaupttroutennetz für den Radverkehr erarbeitet. Schwerpunkt ist die alltagstaugliche Vernetzung des ländlichen Raums mit den Städten und zentralen Orten. Bei der Erarbeitung war eine breite Öffentlichkeit involviert, darunter auch der ADFC.

Vom Papier müssen diese Wege nun in die Landschaft kommen. Wir fordern daher einen ambitionierten Zeitplan und die konsequente Umsetzung des RVK 2.0. und des Alltagshaupttroutennetzes. Dabei machen wir uns für eine Schwerpunktsetzung stark, die nicht nur auf die Verbindung der zentralen Orte ausgerichtet ist, sondern darauf, die auf Nachbarorte verteilte Sozial- und Infrastruktur zu verknüpfen. Hierzu sind wir regelmäßig im Gespräch mit Politik und Verwaltung auf Landes-, Kreis- und kommunaler Ebene und unterstützen Aktivitäten vor Ort mit unseren Kreisverbänden. Mit dem Thüringer Infrastrukturministerium arbeiten wir zudem an dem anspruchsvollen Projekt: 400/10. Mit diesem sollen in den kommenden zehn Jahren 400 km Radwege in Thüringen hinzukommen.

## Gut vernetzt: Radfahren im ländlichen Raum

Das Fahrrad ist bestens geeignet, die im ländlichen Raum vorhandene, aber oft auf benachbarte Orte verteilte Infrastruktur von Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Sportstätten, Dienstleistungs- und Kulturangeboten zu verknüpfen und Menschen zusammenzubringen. Diese Funktionen werden nicht nur von den zentralen Orten erfüllt. Deshalb gilt es, nicht nur diese zügig zu verbinden, sondern auch die Dörfer miteinander und mit den zentralen Orten zu vernetzen. Hierdurch wird Mobilität unabhängig vom Kfz möglich und der ländliche Raum belebt.

## 3. Straßenverkehrsregeln

### Ausgangslage

Der Vorläufer des deutschen Straßenverkehrsgesetzes ist das „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ aus dem Jahr 1909. Zu dieser Zeit gab es in Deutschland 32.000 Pkw, doch die Notwendigkeit, den Straßenverkehr zu regeln, wurde bereits erkannt. Eine Anpassung der Straßenverkehrsordnung in den 1930er Jahren orientierte darauf, die von der Gemeinschaft genutzten Straßen für den Kfz-Verkehr freizuräumen: Kinderspiele wurden auf Straßen ohne Durchgangsverkehr begrenzt, Radfahrende an den Straßenrand und auf Radwege gedrängt; seit 1966 ist das Parken im öffentlichen Raum erlaubt.

In den letzten Jahren setzt sich zunehmend die Auffassung durch, dass der öffentliche Verkehrsraum vielen Menschen und nicht allein dem Kfz dienen soll. So hat sich im Straßenverkehrsgesetz und in der Straßenverkehrsordnung einiges getan, um die Rechte und die Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu stärken.

1997 wurden mit der "Fahrradnovelle" der Straßenverkehrsordnung Radfahrstreifen und Radschutzstreifen eingeführt, die Benutzung von Einbahnstraßen im Gegenverkehr erlaubt und die Benutzungspflicht von Radwegen an Erfordernis und Mindeststandards gebunden. Die allgemeine Radwegebenutzungspflicht wurde aufgehoben, weil man erkannt hatte, dass Radfahrende auf Radwegen nicht immer sicherer unterwegs sind als im Mischverkehr.

2020 und 2021 kamen weitere Regelungen hinzu, um Sicherheit und Leichtigkeit des Rad- und Fußverkehrs zu stärken.

Unter anderem wurden verbindliche Überholabstände festgelegt, das Halteverbot auf Radwegen und Schutzstreifen mit höheren Strafen versehen und das Nebeneinanderfahren mit dem Rad erlaubt. 2021 wurde zudem für das Verwaltungshandeln im Straßenverkehr als oberstes Ziel und Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen die Verkehrssicherheit mit der Vision Zero - „keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr“ - festgeschrieben (VwV-StVO). Diese Änderung scheint vielerorts im Verwaltungshandeln bisher nicht angekommen zu sein. Immer noch wird dort die Leichtigkeit des Verkehrs als Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs interpretiert und vor die Belange der Sicherheit gestellt.

Dem gegenüber stehen die Bestrebungen vieler Verbände und der Initiative „Lebenswerte Städte“ mit bereits mehr als 1.000 unterzeichnenden Kommunen, die mehr Gestaltungsspielraum für Straßen und Plätze einfordern, um sie insbesondere in Wohngebieten und innerstädtischen Bereichen vielfältigeren Nutzungen zuzuführen als dem Abstellen und Bewegen von Kfz.

Mit der StVO-Novelle 2024 hat sich der Gesetzgeber diesem Anliegen ein weiteres Stück genähert. Leichter sind nun u.a. Tempo 30 an Schulen, Kindergärten und Krankenhäusern, die Einrichtung von Fahrradstraßen, Fußgängerüberwegen, Bus- und Radfahrstreifen und die Durchführung von Verkehrsversuchen für den Rad-, Bus- und Fußverkehr.

# Menschen- und fahrradfreundlich

## Ziele und Potentiale

Aus unserer Sicht ist die Umkehr einiger Regeln angezeigt: Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts und höhere Geschwindigkeiten nur in Ausnahmefällen erhöhen nicht nur die Sicherheit und Lebensqualität, sondern sparen Verwaltungsaufwand und viele Schilder. Dasselbe gilt für eine Regelung, nach der Einbahnstraßen in Gegenrichtung grundsätzlich für Radfahrende offen sind und eine Schließung begründet angeordnet werden muss. Ein Tempolimit außerorts auf viel befahrenen Straßen ohne separate Radverkehrsanlagen würde ebenfalls die Sicherheit erhöhen und voraussichtlich auch den Bau von Radwegen beschleunigen.

Bei konsequenter Anwendung könnte bereits mit den aktuellen Regeln viel für die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs erreicht werden. So hat gemäß Vision Zero der Schutz der verletzlichen Verkehrsteilnehmenden höchste Priorität. Sichere Fuß- und Radwege sollten folglich in der Infrastrukturplanung und bei verkehrsrechtlichen Anordnungen Priorität gegenüber Verkehrsräumen und vor allem Parkflächen für Kfz haben. Dementsprechend sollten Radfahrende und zu Fuß Gehende z.B. an Kreuzungen Vorrang genießen und auf kürzestem Wege queren können. Einbahnstraßen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h können mit wenigen Ausnahmen für Radfahrende im Gegenverkehr geöffnet werden, womit sich Wege für Radfahrende verkürzen und Konflikte auf anderen Strecken vermindern würden. Ein erhöhtes Sicherheitsrisiko besteht dadurch nicht (vgl. Alrutz et al. 2001).

Weitere Möglichkeiten der StVO wie die Einrichtung von Fahrrad- oder Spielstraßen sollten konsequent genutzt werden.

Radverkehr gewinnt durch Erklärung, Anwendung und Durchsetzung des Verkehrsrechts. Als ADFC beraten wir mit unseren Kreisverbänden und Ortsgruppen Gemeinden. Wir werben für gegenseitige Rücksichtnahme. Im Gespräch mit dem Infrastrukturministerium machen wir Vorschläge für Regelungen zum einheitlichen und radverkehrsfreundlichen Verwaltungshandeln in Thüringen. Wir setzen uns dafür ein, dass Regelverstöße, die Radfahrende gefährden (z.B. Parken auf Radverkehrsanlagen, zu enge Überholabstände, überhöhte Geschwindigkeit) verstärkt kontrolliert und geahndet werden - das fördert nicht nur die Sicherheit des Radverkehrs, sondern erhöht auch seinen Stellenwert im Verkehrsgeschehen.



# 4. Stadt- und Raumplanung

## Ausgangslage

Die jahrelange Dominanz des Kfz-Verkehrs hat die Raumplanung und -entwicklung in Stadt und Land geprägt. Funktionale Bereiche wie Arbeit, Schule, Einkauf oder Freizeitaktivitäten wurden voneinander getrennt. Für die dadurch generierten langen Wege wurden entsprechende Verkehrsräume geschaffen - zu Lasten von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Aufenthaltsqualität. Die ÖPNV-Netze entwickelten sich parallel dazu strahlenförmig entlang von Hauptverkehrsachsen anstatt als engmaschiges Netz mit vielen Querverbindungen.

Diese Entwicklung fand auch im ländlichen Raum statt. Mit der schnellen Erreichbarkeit wanderten die Arbeitsplätze an die zentralen Orte ab; die dezentrale Infrastruktur in den Dörfern ging verloren. Das bedeutet eine erhebliche Einschränkung der Lebensqualität - umso mehr, wenn die verbindende Infrastruktur auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet ist und andere Mobilitätsformen vernachlässigt.

Laut der Studie "Mobilität in Deutschland" (Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2017) sind fast zwei Drittel der Kfz-Fahrten im Alltag kürzer als 10 km, haben also eine Länge, die gut und u.U. schneller mit dem Pedelec, dem Fahrrad oder sogar zu Fuß zurückgelegt werden könnte. Die Unterschiede zwischen städtischem und ländlichem Raum sind dabei geringer, als man erwarten würde.

Eine aktuelle Studie des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung ISI beziffert dementsprechend das Potenzial des Radverkehrsanteils auf allen Wegen sogar bis 30 km Länge auf durchschnittlich 45 % (Doll et al. 2024).

Mittlerweile gibt es weltweit zahlreiche Beispiele dafür, wie dieses Potential gehoben werden kann. In Thüringen stecken wir hier noch in der Anfangsphase.



# Für eine höhere Lebensqualität



## Ziele und Potentiale

Thüringer Städte und Dörfer sind historisch gewachsen und in ihrer Raumstruktur darauf ausgerichtet, dass tägliche Verrichtungen zu Fuß erfolgen. Da heute nicht mehr die Schwerindustrie dominiert, sondern Dienstleistungsgesellschaft und Digitalisierung, sind gute Voraussetzungen gegeben, um Arbeits- und Lebensräume wieder zusammenzubringen und Quartiere und dörfliche Strukturen mit kurzen Wegen zu gestalten.

Der damit einhergehende Raum- und Strukturwandel reduziert die (ohnehin nur scheinbare) Notwendigkeit, mit dem Kfz unterwegs zu sein oder überhaupt eines zu besitzen. Mit der Reduktion des Kfz-Verkehrs werden insbesondere in den Städten Räume frei für Begegnung und Aufenthalt, eigenständige Radverkehrsnetze und ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Ländliche Regionen werden gerade auch für junge Menschen attraktiv, wenn sie eine an ihre Bedürfnisse angepasste Infrastruktur vorweisen. Neben schnellem Internet gehört dazu eine Mobilität, für die ein Kfz nicht nötig ist.

Dank des im ländlichen Raum vorhandenen gut ausgeprägten Netzes an kleinen Straßen und Wirtschaftswegen lässt sich durch gezielte Netzplanung und Lückenschlüsse mit überschaubarem Aufwand eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur schaffen.

Als ADFC regen wir entsprechende Entwicklungen an, vermitteln und beraten bei der Umsetzung. Dabei setzen wir uns auch dafür ein, dass qualitative Vorgaben für die zeitliche Erreichbarkeit von Zielen mit dem Rad (auch in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln) in die Landes- und Verkehrsplanung aufgenommen werden. Dies würde das Rad als gleichwertiges Verkehrsmittel anerkennen und sich positiv auf die Planungen auswirken.

Radverkehr ist ein Bestandteil eines Struktur- und Raumwandels hin zu einer lebenswerten Umwelt in der Stadt und auf dem Land. Der Wandel muss von den Landkreisen und Kommunen ausgehen - für ihre Bürger:innen.

# 5. Mobilitätsketten

## Ausgangslage

Auf kurze Distanzen ist das Fahrrad ein attraktives, weil flexibles, günstiges und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel. Für längere Distanzen kann es mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder (geteilten) Pkw verknüpft werden. Diese sogenannten modalen Ketten haben ein großes Entwicklungspotential. Die kostenfreie Fahrradmitnahme in Thüringer Nahverkehrszügen ist bereits ein guter Ansatz.

Doch Verspätungen, ungünstige Taktung und fehlende Fahrradmitnahmekapazitäten erschweren die Nutzung und verringern die Attraktivität. Viele Thüringer Bahnhöfe sind noch nicht barrierefrei umgestaltet, was die Mitnahme von Fahrrädern zusätzlich erschwert.

In Bussen und Straßenbahnen hängt die Beförderung von Fahrrädern davon ab, ob noch ausreichend Platz vorhanden ist. Weitere Details wie Kosten für die Mitnahme oder bestimmte Stoßzeiten, zu denen keine Fahrradmitnahme erlaubt ist, sind abhängig vom jeweiligen Verkehrsunternehmen. Ein Anspruch auf Beförderung besteht nicht. Fahrradträger an Bussen sind selten vorhanden.

Gleichzeitig fehlen an vielen Umsteigepunkten wie Bahnhöfen, Bushaltestellen, P+R-Plätzen oder Carsharing-Stationen sichere Fahrradabstellmöglichkeiten. Auch gibt es kaum Leihfahrräder an Bahnhöfen.



# Flächendeckend, gut getaktet, mit dem Rad

## Ziele und Potentiale

Die Kombination des Fahrrads mit Bus und Bahn ermöglicht flexible Mobilität unabhängig vom Besitz eines Pkw oder Führerscheines und kann zur Verkehrs-entlastung beitragen. Leihräder und Carsharing können helfen, hergebrachte Mobilitätsroutinen aufzubrechen, indem „Besitz“ durch „Nutzung“ ersetzt wird. Die Einführung des Deutschlandtickets und die kostenlose Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen in Thüringen sind bereits wichtige Schritte.

Darüber hinaus setzen wir als ADFC uns bei Entscheidungsträger:innen - so u.a. im Mobilitätsnetzwerk Thüringen - für kurz getaktete Bus- und Bahnverbindungen ein. Sie müssen gut auf Anschlusszüge und -busse abgestimmt sein und sollten in Kombination mit dem Fahrrad - von Tür zu Tür gerechnet - nicht deutlich länger dauern als die Fahrt mit dem eigenen Auto.

Fördermittel für die Anschaffung von neuen Fahrzeugen und für den Um-, Aus- und Neubau von Betriebseinrichtungen sollten vom Freistaat nur ausgereicht werden, wenn die Betreiberunternehmen eine Mindestkapazität der Fahrradmitnahme und einen leichten Zugang garantieren. Besonders für regional verkehrende Busse kann ein Heckträger oder ein Fahrradanhänger Platzmangel im Bus vorbeugen und sollte entsprechend gefördert werden.

Einheitliche und einfache Preis- und Bezahlssysteme sollten die Nutzung von Bussen erleichtern und auch Haltezeiten verkürzen helfen.

Gerade in ländlichen Räumen werden Fahrzeiten durch das Anfahren abgelegener Orte lang. Konzentriert sich der ÖPNV hingegen auf Hauptstrecken, werden Orte abgehängt und Kundenpotentiale vergeben. Um diesen Kreislauf zu durchbrechen, gilt es, die Zubringung auf den letzten Metern durch Sharing-Angebote, aber eben auch durch das Fahrrad zu gewährleisten. Dafür müssen Umsteigepunkte sicher und komfortabel mit dem Rad erreichbar und ausreichend mit sicheren, überdachten Abstellanlagen ausgestattet sein.

Im Stadt-Umland-Verkehr kann zudem die Einrichtung von P+R-Flächen am Stadtrand, wo das Kfz abgestellt und gegen (Leih-)Fahrrad, Bus oder Bahn eingetauscht wird, zu einer Entlastung städtischer Straßen und Parkräume beitragen. Entscheidend sind hier ebenfalls kurze Fahrzeiten, eine attraktive Preisgestaltung und wiederum Leihfahrräder und sichere Abstellanlagen.

Gute Angebote müssen kommuniziert werden. So sollten Routenplaner auch kombinierte Mobilitätsketten von Fahrrad, Bus und Bahn mit Echtzeitinformationen über Anschlüsse sowie die Auslastung von Fahrzeugen und Abstellanlagen anzeigen.

Radverkehrsnetze müssen so konzipiert und umgesetzt werden, dass Radrouten direkt über Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs laufen und ein Umsteigen auf Bus und Bahn zuverlässig und schnell möglich ist.

## 6. Miteinander im Straßenverkehr



### Ausgangslage

Laut Fahrrad-Monitor (SINUS 2023) fahren 34% der Thüringer:innen selten oder nie Rad. Die Vorteile und Attraktivität des Radfahrens können sie so nicht erleben. Als häufige Gründe werden das Ausgeliefertsein gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer:innen und die Gefahr, in Unfälle verwickelt zu werden, genannt. Unsicherheit und fehlende Akzeptanz sind regelmäßig auch im ADFC-Fahradklima-Test genannte wesentliche Kritikpunkte von Radfahrenden - deutschlandweit und gerade auch in Thüringen (vgl. Abb.).

Tatsächlich zeigen einzelne Kfz-Führende im Straßenverkehr völlig unangebrachtes Dominanzverhalten oder versuchen, erzieherisch zu wirken und provozieren so mit eigenem Fehlverhalten gefährliche Situationen auf Kosten der Sicherheit und Gesundheit anderer.

Viele kennen einfach die Radfahrendensicht nicht und sind deshalb wenig sensibel dafür. Gefährlich sind auch mangelnde Aufmerksamkeit beim Abbiegen, Missachtung der Vorfahrt, ein zu geringer Überholabstand, das Zuparken von Radwegen bzw. Radfahrstreifen oder das Öffnen von Autotüren ohne Beachtung des vorbeifahrenden Radverkehrs.

Vielen Verkehrsteilnehmer:innen sind zudem aktuelle Regelungen der StVO nicht bekannt, darunter die Benutzungspflicht von Fahrbahnen ohne Radwege für alle Radfahrenden ab 10 Jahren, der Mindestüberholabstand von 1,5 m innerorts und 2 m außerorts oder das erlaubte Nebeneinanderfahren mit dem Rad.

# Verständnis- und rücksichtsvoll

## Ziele und Potentiale

Es gibt Regionen wie die Niederlande mit einer ausgeprägten Fahrradkultur: Die Fahrradnutzung ist selbstverständlich; die Gleichwertigkeit im Verkehr und Aspekte der Sicherheit sind nicht diskutabel und werden von allen Verkehrsteilnehmer:innen beachtet. Wie aber gelangen wir dorthin?

Eine entscheidende Entwicklung ist erfreulicherweise bereits im Gange: Immer mehr Menschen fahren Fahrrad und nehmen damit auch die Radfahrendenperspektive wahr. Mehr gegenseitiges Verständnis, Rücksichtnahme und die Sensibilisierung für Gefahren helfen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dabei handelt es sich um sich selbst verstärkende Effekte: Je mehr der Radverkehr sichtbarer Bestandteil des Straßenverkehrs wird, desto selbstverständlicher und sicherer wird das Miteinander. Und je besser das Image und die wahrgenommene Sicherheit des Radverkehrs, desto mehr Menschen sind motiviert und trauen sich, das Fahrrad regelmäßig zu nutzen. Das entlastet die Straßen und macht den Radverkehr wiederum sicherer.

Die für die Verkehrswende und eine lebenswertere Umwelt notwendigen Änderungen können erfolgreich nur umgesetzt werden, wenn sie auf einem gesellschaftlichen Konsens basieren. Voraussetzung hierfür ist ein breit angelegter und kompetent begleiteter öffentlicher Diskurs. Als ADFC tragen wir die Interessen von Radfahrenden an die Verantwortlichen in der Politik heran und arbeiten für mehr Verkehrssicherheit mit Polizei und Verkehrswacht zusammen. In diesem Sinne haben wir gemeinsam mit der AGFK-TH 2025 z.B. eine Abstandskampagne gestartet.

Von Land und Kommunen erwarten wir, solche Aktionen zu unterstützen und zu verstetigen. Über Informationsschilder/-tafeln und Banner können geltende Regeln ins Bewusstsein gerückt und für Rücksichtnahme sowie die Vorteile des Radfahrens geworben werden.

Eine besondere Verantwortung sehen wir bei den Fahrschulen. Hier sollten radverkehrsbezogene Regeln vermittelt und ein Perspektivwechsel Teil der Ausbildung sein, um die Bedeutung z.B. von sicheren Überholabständen und Geschwindigkeitsunterschieden zu verdeutlichen.



## 7. Leichter Zugang

### Ausgangslage

In Deutschland ist und bleibt das Fahrrad das Verkehrsmittel mit den meisten Fahrzeugen im Bestand. Laut Zweirad-Industrie-Verband gibt es hierzulande (2023) 84 Mio. Fahrräder und Pedelecs; im Mittel steht damit jeder Bürgerin und jedem Bürger ein Fahrrad zur Verfügung.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass viele dieser Räder ungenutzt in Kellern und Garagen warten, nicht fahrtüchtig sind, nicht den aktuellen Standards entsprechen oder nicht die Bedürfnisse erfüllen, die Fahrräder heute erfüllen können. Teilweise mangelt es an günstigen Möglichkeiten für Reparaturen und an einem Service für Radverkehr an wichtigen Punkten wie Bahnhöfen. Oft hindern auch fehlende sichere Abstellmöglichkeiten daran, ein hochwertiges Fahrrad zu beschaffen.

In einigen Fällen können Menschen gar nicht Fahrrad fahren oder fühlen sich im Straßenverkehr unsicher. Mitunter fehlt es auch an einem Bewusstsein dafür, wie einfach und schön man seine Ziele mit dem Rad erreichen kann.

Ist man mit dem Fahrrad unterwegs, sind gute Ortskenntnisse oder ein Navigationsgerät nötig, um auf geeigneten Wegen das Ziel zu erreichen. Die Beschilderung des Radverkehrsnetzes ist - sofern überhaupt vorhanden - oft lückenhaft.

### Ziele und Potentiale

Die Fahrradnutzung soll leicht und komfortabel und als alltäglich mögliche Mobilitätsform im Bewusstsein sein.

Der Grundstein hierfür wird in der Kindheit gelegt. Hier stehen Eltern und pädagogische Einrichtungen in der Verantwortung. Aktuell vermitteln in den Thüringer Grundschulen eine Fußgänger:innen- und eine Fahrradausbildung basale Kenntnisse und Fähigkeiten. Wir halten darüber hinaus Mobilitätsschulungen im Kindergartenalter zur Verbesserung der Motorik für sinnvoll. Zudem sollte es in der weiterführenden Schule vertiefende Angebote mit Regelkunde und Training des Verhaltens nicht nur auf geschützten Übungsplätzen, sondern auch im Verkehr geben - nicht zuletzt, um die gegenseitige Rücksichtnahme zu schulen.

Bei aller Vermittlung von Fertigkeiten und Regeln darf in der Ausbildung die Freude am Radfahren nicht zu kurz kommen. Denn gerade für Kinder und Jugendliche kann das Fahrrad ein Weg in die eigenständige Mobilität sein. Voraussetzung ist aber, dass sie das Rad gern nutzen - und dass sichere Rad- und Gehwege zur Schule vorhanden und bekannt sind. Hierfür sollten verbindlich an allen Thüringer Schulen (Rad-) Schulwegpläne erstellt werden. Gern unterstützen wir die Einrichtung von Bicibussen, also Radfahrgemeinschaften, die die Sicherheit und Freude am gemeinsamen Radeln zur Schule befördern.

# Einfach Rad fahren

Für Erwachsene, die sich beim Radfahren unsicher fühlen, sollte es verstärkt Lern- und Trainingsmöglichkeiten geben. Als ADFC wirken wir hier mit Fahrsicherheitstrainings und Radfahrschulen beispielgebend.

Um die vielfältigen Einsatzbereiche des Fahrrads kennenzulernen, sollten Ausleihmöglichkeiten z.B. für Lastenräder oder Anhänger ausgeweitet und entsprechende Angebote für das Handwerk geschaffen werden.

Für Firmen bieten wir zudem die Möglichkeit, sich als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifizieren zu lassen. In ähnlicher Weise können sich Schulen als "Fahrradfreundliche Schule" qualifizieren. Dies regt zur Fahrradnutzung an und zahlt zugleich in das Gesundheits- und Nachhaltigkeitsmanagement ein.

Um das Fahrrad im Alltag gut nutzen zu können, sind nicht nur geeignete Wege und Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV wichtig, sondern auch die notwendige begleitende Infrastruktur. Wir setzen uns daher für sichere Abstellanlagen im öffentlichen Raum, aber auch im privaten Umfeld ein.

Zum Schutz hochwertiger Räder bieten wir regelmäßig die Möglichkeit der Fahrradcodierung. Mit (Selbsthilfe-)Werkstätten und Reparaturkursen helfen wir, dass Fahrräder wieder fahrtüchtig werden. Ein solches Angebot sollte es verstärkt auch z.B. an Schulen oder im Rahmen von Repair-Cafés geben.



## 8. Radfahren erleben

### Ausgangslage

Radtourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und zugleich eine gute Möglichkeit, Menschen das Fahrrad für sich entdecken zu lassen und aufgrund der positiven Erfahrungen in der Freizeit möglicherweise auch im Alltag aufs Rad umzusteigen.

Thüringen bietet beste Voraussetzungen für den Fahrradtourismus: Es ist landschaftlich reizvoll und verfügt über viele kulturelle Sehenswürdigkeiten. Über ein ausgedehntes touristisches Netz aus Radfernwegen und regionalen Radwegen lassen sich viele touristische Ziele erreichen. In den vergangenen Jahren hat sich in diesem Bereich einiges getan. Touristische Radwege wurden ertüchtigt, Netzlücken geschlossen, die Wegweisung angepasst. Anfang 2025 wurden der Werratal-Radweg, der Saaleradweg und die Thüringer Städtekette erstmals und der Ilmtal-Radweg zum wiederholten Male als ADFC-Qualitätsradtoute ausgezeichnet.

Mehrere Verlage geben Druckwerke zu Thüringer Radfernwegen heraus. Es gibt einen digitalen Radroutenplaner, der mehrere tausend Kilometer Radwegenetz mit Hinweisen z.B. zur Steigung oder zu Themenrouten und auch kulturelle Highlights hinterlegt hat. In den Radroutenplaner integriert ist der Mängelmelder Thüringer Radnetz. Mit diesem können für das Radnetz u.a. Hindernisse, falsche / fehlende Wegweisung oder andere Probleme, die das Radfahren behindern, der verantwortlichen Stelle gemeldet werden.

Bei allen positiven Entwicklungen bestehen aber an vielen Stellen noch deutliche Netzlücken; der Ausbauzustand vieler Wege und die Wegweisung sind ebenso entwicklungsfähig wie die Vermarktung von Thüringen als Radfahrland.



# Thüringen ist schön!

## Ziele und Potentiale

Um die Attraktivität Thüringens für den Radtourismus zu erhöhen, gilt es, das bestehende touristische Radwegenetz zu erhalten und qualitativ auszubauen. Dabei kann die Umsetzung des Alltagshaupttroutennetzes auch die touristischen Möglichkeiten steigern. Um die einwandfreie Befahrbarkeit zu gewährleisten, sind eine regelmäßige Wartung und Instandhaltung des Streckennetzes nötig. In diesem Sinne führen wir als ADFC Befahrungen von mangelhaften oder auch potentiellen Streckenabschnitten durch, um Verantwortliche zusammenzubringen und gemeinsam Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten.

Die Wegweisung ist zu erhalten und zu ergänzen. Ein Knotenpunktnetz, wie es in Teilen Brandenburgs existiert, könnte die Vielfalt der Routenangebote verbessern und die Zielgruppe auf Menschen erweitern, die nicht lange Radwanderungen machen, sondern Regionen erkunden wollen. Einen ersten Anfang in Thüringen hat hier der Ilm-Kreis bereits gemacht.

Zudem sollte die flankierende Infrastruktur (z.B. Rastplätze, Abstellanlagen, Gepäckboxen für Stadtbesichtigungen) ausgebaut und entsprechend beworben werden. Als ADFC zeichnen wir fahrradfreundliche Unterkünfte als Bett-&-Bike-Betriebe aus und werben weitere Unterkünfte für diese Zertifizierung.

Kommunen überall in Thüringen sollten ihr Freizeitangebot um Möglichkeiten für Radfahrende ergänzen. Mit vernetzenden Ideen, wie z.B. der Verbindung von Kajaktouren mit E-Bike-Touren an der Saale, ließe sich das Erlebnis in die Region erweitern. Großes Potential bestünde auch in der Verbesserung von Mountainbike-Angeboten, z.B. im Thüringer Wald.

Die Verfügbarkeit des bestehenden Netzes in Routenplanern ist ein wichtiger Baustein der Attraktivitätssteigerung: Informationen zu Thüringer Radwegen sollten so aufbereitet sein, dass sie jederzeit leicht auffindbar in allen gängigen Routenplanern zur Verfügung stehen und der Mängelmelder ebenso offen in Apps integriert werden kann. Routenplaner, die an der Landesgrenze enden, haben nur einen begrenzten Mehrwert. Auch der Thüringer Routenplaner hat noch deutliches Verbesserungspotential. So sollten z.B. die Anzeige sicherer (Schul-)Radwegeverbindungen, radfahrelevante Infrastruktur (z.B. Radläden, Servicestationen, Ladestationen) entlang von Radrouten oder Mountainbike-Angebote ergänzt und die Navigierfunktion unterwegs verbessert werden. Mit solchen Vorschlägen treten wir als ADFC an das Thüringer Tourismusmarketing heran und unterstützen zudem gern beim Werben für den Radroutenplaner und den Mängelmelder.

# 9. Zielerreichung

## Ausgangslage

Die Etablierung des Radverkehrs in Thüringen wird gut begleitet: Das Thüringer Radverkehrskonzept 2.0 legt sinnvolle Ziele mit den zugehörigen Maßnahmen fest. Im Infrastrukturministerium besteht ein Arbeitskreis, der die Radverkehrsförderung zum Gegenstand hat. Auf kommunaler Ebene gibt es den geförderten Zusammenschluss der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen (AGFK-TH). Die Stelle eines Thüringer Radverkehrswarts wird eingerichtet; einige Landkreise und Kommunalverwaltungen haben Radverkehrsverantwortliche benannt. Seit 2022 gibt es eine Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr, die viele Institutionen unterzeichnet haben. Seit 2024 bietet das Thüringer Mobilitätsnetzwerk Akteur:innen im Verkehrsbereich eine Plattform für Austausch, Wissenstransfer und gemeinsame Planungen. Dem Radverkehr kommt darin mit einer eigenen Arbeitsgruppe ein besonderer Stellenwert zu.

Allerdings fehlt die Fachkompetenz in der Breite, v.a. für die Umsetzung geeigneter Radverkehrskonzepte und verkehrsrechtlicher Regelungen. In Kommunen, Landkreisen und Landesverwaltung mangelt es an ausreichend spezialisiertem Personal. Insbesondere in kleinen Kommunen, die einen Großteil der Aufgaben für die Umsetzung eines Alltagshaupttroutennetzes stemmen müssen, betreut oft eine Person viele verschiedene Bereiche und ist entsprechend in keinem Bereich Expert:in. Zudem fehlt es an Fachplaner:innen.

Dadurch werden z.B. Fördermöglichkeiten nicht genutzt: Zwar steht Geld für die Förderung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung, aber es fehlt an vorbereiteten Maßnahmen, Personal und Eigenmitteln zur Kofinanzierung. Auch werden immer wieder Lösungen gebaut, die nicht zeitgemäß sind. Hinsichtlich verkehrsrechtlicher Regelungen wird mehr als zögerlich agiert.

Aktuell gibt es zudem wenig Handlungsanleitungen und Beratungsmöglichkeiten durch fachvorgesetzte Behörden, z.B. bei der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Verwaltungsmitarbeiter:innen in nachgeordneten Behörden werden dadurch stärker in Verantwortung genommen, ohne unbedingt - wie oben beschrieben - die Kapazitäten dafür zu haben.

In Bezug auf Rechts- und Fachgrundlagen besteht ein Mangel an ausreichenden Auswertungen zum Mobilitätsverhalten und den Hinderungsgründen.

Für überregionale und interkommunale Verbindungen kann die kommunale Zuständigkeit ein Hemmnis sein. So scheitert der Radwegebau zwischen Orten im ländlichen Raum oft am Zusammenspiel mehrerer Gemeinden; ebenso kann die Koordination mehrerer Landkreise schwierig sein.

# Grundlagen, Ressourcen, Präsenz

## Ziele und Potentiale

Für die Umsetzung von Radverkehrskonzepten, Infrastrukturmaßnahmen, verkehrsrechtliche Anordnungen und die Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln sind ausreichend finanzielle und personelle Ressourcen nötig. Die Umsetzung ist dann effektiv, wenn sie von qualifiziertem, engagiertem Personal auf soliden fachlichen Grundlagen erfolgt und übergeordnete kompetente Körperschaften qualitätssichernd wirken. Die Fachkräftegewinnung setzt attraktive Rahmenbedingungen voraus. Geeignete Strukturen, die eine effiziente Zusammenarbeit der Akteur:innen sicherstellen, tragen zum Gelingen bei. Zum Abruf von Bundesfördermitteln sind neben Fachpersonal auch Landes- und kommunale Mittel zur Kofinanzierung und möglichst einfache Finanzierungsregeln nötig.

Als ADFC fordern wir die Schaffung bzw. Verbesserung dieser Grundlagen. In Gesprächen auf Landes-, Kreis- und kommunaler Ebene bringen wir unser Fachwissen ein und versuchen, Bedürfnisse und Lösungen auszuloten, um sie dann u.a. über den Arbeitskreis Thüringer Radverkehr oder Gespräche mit Politiker:innen voranzutreiben. Im Thüringer Mobilitätsnetzwerk leiten wir die Arbeitsgruppe 4: Radverkehr und wirken hier v.a. auf den Ausbau des Thüringer Alltagsradwegenetzes und die Verbesserung der modalen Ketten hin. Wir haben die Thüringer Charta für Rad- und Fußverkehr mit initiiert und wollen sie mit Leben füllen, um die Vernetzung zu verbessern, möglichst viele Akteur:innen aktiv werden zu lassen und so einen breiten gesellschaftlichen Konsens zu erreichen.

In allen kreisfreien Städten und Landkreisen sollte es jeweils eine AG Radverkehr geben. Für den Ausbau von kommunal- und kreisgrenzenüberschreitender Radinfrastruktur ist die zentrale Verantwortung zu verbessern. Das gilt für Planung und Bau, aber auch für die Unterhaltung und Beschilderung von Radwegen. Eine Möglichkeit zur besseren Vernetzung ist, hier mehr Verantwortung an die Landkreise und die Landesverwaltung zu übertragen. Das Weimarer Land, in dem der Landkreis Planungsaufgaben für die Kommunen übernimmt, kann dafür beispielhaft wirken.

Über die AGFK-TH sind die Thüringer Gemeinden und Landkreise vernetzt und unterstützen sich gegenseitig. Der Thüringer Landesradwegewart sollte gebietsübergreifend das Thüringer Radwegenetz betreuen und die Kommunikation zwischen den verschiedenen Trägern der Radwege koordinieren.

Das Flächenproblem im ländlichen Raum ist durch zielgerichtete Verfahren unter Ausnutzung der Möglichkeiten des Flurbereinigungsgesetzes, wie z.B. den freiwilligen Landtausch oder die Unternehmensflurbereinigung, umzusetzen, auch um Verbindungen ohne Umwege zu ermöglichen.

Die fachlichen Grundlagen zu Unfällen und Mobilitätsverhalten sowie Hinderungsgründe für die Fahrradnutzung sollten für Thüringen aufgelöst, in ausreichender Tiefe erhoben und zur Schwerpunktsetzung genutzt werden.

# Weiterführende Links

Weiterführende Informationen zur Arbeit des **Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Thüringen e.V.** und zum Radverkehr in Thüringen und darüber hinaus gibt es auf unserer Webseite: <https://thueringen.adfc.de/>

Die **Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Thüringen e.V.** verbindet Thüringer Kommunen und Landkreise in einem Netzwerk, das kommunale Radverkehrsaktivitäten bündelt und mit gemeinschaftlichen Projekten die Verkehrssicherheit erhöhen möchte: <https://www.agfk-thueringen.de/>

Die Entwicklung des Radverkehrs in Thüringen zählt zu den zentralen Aufgaben des **Thüringer Ministeriums für Digitales und Infrastruktur (TMDI)**: <https://digitales-infrastruktur.thueringen.de/unsere-themen/mobilitaet/radverkehr>

Im interdisziplinären Austausch werden im **Thüringer Mobilitätsnetzwerk** innovative und zukunftsfähige Mobilitäts- und Verkehrslösungen für den Freistaat Thüringen entwickelt: <https://sre.leg-thueringen.de/projekte/thueringer-mobilitaetsnetzwerk/>

Die **Landesverkehrswacht Thüringen e.V.** fördert die Sicherheit im Thüringer Straßenverkehr, u.a. durch Verkehrserziehung, -aufklärung und -beratung und die Organisation von Verkehrssicherheitsaktionen: <https://www.lvw-thueringen.de>

Die **Thüringer Tourismus GmbH (TTG)** fördert im Auftrag des Freistaates den Tourismus in Thüringen und somit auch die Entwicklung radtouristischer Angebote: <https://www.thueringer-tourismus.gmbh/>

Der **Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP)** ist die gesamtgesellschaftliche Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland für die Zeit bis 2030: <https://www.bmv.de/nrvp>

Das **Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)** ist als zentraler Projektträger zur Förderung des Radverkehrs im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) erste Anlaufstelle für viele Fragen zur Finanzierung und Förderung des Radverkehrs: [https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Radverkehr/Radverkehr\\_node.html](https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Radverkehr/Radverkehr_node.html)

Als Wissenszentrum des Radverkehrs und zentrale Anlaufstelle des Bundes informiert das **Mobilitätsforum Bund** rund um nachhaltige Verkehrsformen und die Umsetzung der nationalen Radverkehrsstrategie: <https://www.mobilitaetsforum.bund.de/>

Eine hilfreiche Übersicht über Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder bietet die digitale **Förderfibel**: [https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel\\_Formular.html?nn=489200](https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?nn=489200)

Schon mehr als 1.130 Städte, Gemeinden, Landkreise und ein Regionalverband setzen sich in der **Initiative lebenswerte Städte** dafür ein, dass sie im Sinne lebenswerter öffentlicher Räume selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden: <https://www.lebenswerte-staedte.de/>

# Quellen

Alrutz, D.; Gündel, D.; Stellmacher-Hein, J.; Lerner, M.; Mätting, W.; Meyhöfer, H. - Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV), Hannover & Angenendt, W. ; Draeger, S.; Falkenberg, G.; Klöckner, D.; Abu-Salah, A.; Blase, A.; Rühle, J.; Wilken, M. - Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung (BiS), Bonn (2001): *BAST-Bericht V 83: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr*.

URL: <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-v/2003-2001/v83.html>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2017): *Mobilität in Deutschland*.

URL: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/>

Bundesministerium für Digitales und Verkehr & Fernstraßenbundesamt (2024): *Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs*, Stand: 1. Januar 2024.

URL: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/bestandsaufnahme-strassen-ueberoertlich.html>

Doll, C.; Brauer, C.; Duffner-Korbee, D. (2024): *Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen*.

URL: <https://publica.fraunhofer.de/entities/publication/47393f43-a211-43ba-8336-a0431671744f>

SINUS Markt- und Sozialforschung GmbH (2023): *Fahrradmonitor 2023 - Thüringen*.

URL: [https://digitales-infrastruktur.thueringen.de/fileadmin/Mobilitaet/Radwege/Fahrrad-Monitor\\_2023\\_Thueringen.pdf](https://digitales-infrastruktur.thueringen.de/fileadmin/Mobilitaet/Radwege/Fahrrad-Monitor_2023_Thueringen.pdf)

Statistisches Bundesamt (2025): *Verkehrsunfälle und Verunglückte im Zeitvergleich (ab 1950)*.

URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/liste-strassenverkehrs-unfaelle.html#251628>

Thüringer Ministerium für Inneres, Kommunales und Landesentwicklung (2025): *Verkehrsunfallstatistik*.

URL: [https://innen.thueringen.de/fileadmin/Thueringer\\_Polizei/polizei/Statistiken/VKU\\_2024.pdf](https://innen.thueringen.de/fileadmin/Thueringer_Polizei/polizei/Statistiken/VKU_2024.pdf)

