

## Radverkehrspolitisches Programm des ADFC Thüringen

### Radverkehr – die Mobilität der Zukunft

Radfahren ist gesund, Radfahren macht Spaß und Radfahren schafft - als Langsamverkehr - kaum Gefahren. Radfahren ist die energieeffizienteste Art der individuellen Mobilität: mit 1 bis 3 g zusätzlichem CO<sub>2</sub> je km je nach Art des Fahrrads und Fahrweise ist es der Maßstab für energieeffiziente Mobilität. Die Nebenwirkungen des Radfahrens sind im wesentlichen positiv und kompensieren einige der negativen Auswirkungen, die unser durch Überfluss, Bequemlichkeit und Bewegungsarmut charakterisiertes Leben und Wirtschaften mit sich bringt.

Wie wird eine fahrradzentrierte Mobilität im Jahre 2030 aussehen?

Radfahren ist sinnvoll, einfach und für jeden möglich. In jeder Situation ist Radfahren möglich und gesellschaftlich akzeptiert.

Sich entwickelnde moderne Fahrradtypen werden Ausdruck individuellen Lebensgefühls.

Die Technik ist einfach und kann von vielen Menschen selbst gewartet werden.

Mit der Mobilität aus eigener Kraft wird jedem bewusst, wieviel Energie für Transport von Waren und Menschen benötigt wird.

Radfahren ist dann ein zentraler Bestandteil der individuellen Mobilität. Schon heute ist erkennbar, dass wir uns auf unserem Planeten die motorisierte Individualmobilität mit tonnenschweren Fahrzeugen nicht mehr leisten können, schon gar nicht für 8 Milliarden Bewohner. Immer größere Teile der Mobilität verlagern sich auf niedrigeregetische und ressourcenschonende Verkehrsmittel. Dies sind im wesentlichen Fahrrad-Konzepte, mit Menschenkraft betriebene zwei- und mehrrädige Fahrzeuge zur Personenbeförderung und zum Warentransport. Ergänzend kommt aus regenerativen Quellen stammende elektrische Unterstützung für größere Massen, Volumen oder zur Kompensation körperlicher Einschränkungen hinzu.

Die Erfahrungen in vielen urbanen Räumen (z.B. Kopenhagen, Berlin) lassen schon heute erahnen, dass es möglich ist, wesentliche Teile der individuellen Mobilität von Motorfahrzeugen auf nicht motorisierte zu verlagern. Arbeitswege bis 25 km Entfernung, Kinderbeförderung, Einkäufe oder Besuche werden heute schon von vielen und regelmäßig aus eigener Kraft bewältigt.

Handwerker entdecken künftig Transporträder und Fahrradanhänger als Servicemobile wieder. Weglängen verkürzen sich durch Restrukturierung der Räume. In den Städten steht mehr Raum zur Verfügung, weil weniger Platz für den ruhenden und fließenden Autoverkehr benötigt wird.

Die Geschwindigkeit reduziert sich auf menschenverträgliche 15-30 km/h. Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern ist wieder möglich. Komplexe Regelwerke können deshalb drastisch vereinfacht und der nicht motorisierte Verkehr dabei mindestens gleichberechtigt berücksichtigt werden.

Räumliche Trennung verschiedener Verkehrsteilnehmer zur Beschleunigung des ohnehin schnelleren Autoverkehrs weicht der gemeinschaftlichen Nutzung des öffentlichen Raums.

Verkehrssicherheit wird auf ihren Kerngedanken zurückgeführt, alle Verkehrsteilnehmer zu schützen, ohne dass es komplizierter Regeln bedarf. Die Nutzung des öffentlichen Raumes wird angenehmer, gerade für Fußgänger und Radfahrer. Straßen und Plätze gewinnen Aufenthaltsqualität zurück.

Für Langstrecken stehen Angebote des öffentlichen Verkehrs bereit. Dieser bietet ausreichende Möglichkeiten für die Mitnahme von Fahrrädern, Waren und Gepäck. Er findet einfacher organisiert, energieeffizienter und ressourcenschonender statt.

Schon heute fordert der ADFC eine Energie- und Verkehrswende hin zu einer umweltverträglichen, insbesondere klimafreundlichen, ressourcenschonenden und sicheren fahrradzentrierten Mobilität. Mittelfristig beträgt der Anteil des Radverkehrs in Thüringen 30%.

## **I. Radverkehr – auf sicheren und komfortablen Straßen und Wegen**

### **Ausgangslage und Potential**

Mit 7% an den zurückgelegten Wegen liegt der Anteil des Radverkehrs in Thüringen deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 9% im Jahr 2002 und 10% schon im Jahr 2008<sup>1</sup>. Die Ausstattung mit Radverkehrsanlagen (RVA) ist gering und ungleichmäßig verteilt. Es existiert ein Flickenteppich von Straßen ohne RVA, nicht dem Stand der Technik entsprechenden RVA aus den 90er Jahren und modernen RVA verschiedenster Art. Vorhandene RVA sind zum Teil nicht sicher, nicht komfortabel oder in baulich schlechtem Zustand.

Innerorts gibt es vor allem Probleme mit inkonsistenter oder widersprüchlicher Führung des Radverkehrs, aber auch mit schlechtem Straßenzustand, mangelhafter Reinigung und Winterdienst auf RVA. Außerorts existieren nur wenige straßenbegleitende Radwege. Hier erreicht Thüringen nur knapp die Hälfte des Bundesdurchschnitts.<sup>2</sup> Die Benutzung der Fahrbahn von Bundes- und Landesstraßen wird wegen der hohen Geschwindigkeiten der KFZ von vielen Radfahrern als gefährlich oder zumindest unangenehm angesehen.

Unklare Radverkehrsführung und die Prägung der Radfahrer wie auch der motorisierten Verkehrsteilnehmer durch jahrelange, die Radfahrer benachteiligende, Verkehrsplanung in der Vergangenheit, führen nicht zuletzt auch zu Fehlverhalten von Radfahrern, wie z.B. Benutzung von Gehwegen oder illegaler Benutzung linksseitiger RVA („Geisterradler“).

Auch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer besitzt daher ein erhebliches Potential für die Akzeptanz des Radverkehrs. Dem Bau neuer oder der Erneuerung existierender RVA kommt dabei nach wie vor erhebliche Bedeutung zu. Geeignete RVA tragen dem Sicherheitsempfinden vieler Radfahrer Rechnung. Die Bürger können erkennen, dass durch den zügigen Ausbau der RVA die Anliegen der Radfahrer endlich berücksichtigt werden. RVA können den Radverkehr zu Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr verhelfen. Weitere positive Effekte sind von einer Verbesserung der Situation der Radfahrer auf Straßen ohne RVA zu erwarten, z.B. durch geeigneten Oberflächenbelag, Tempo-30-Zonen, Freigabe von Einbahnstraßen oder Ausweisung als Fahrradstraße.

Straßen und Wege, die sicher sind, von Radfahrern als sicher empfunden werden und stets uneingeschränkt benutzbar sind, sind ein Hauptschlüssel zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils.

### **Zielvorstellungen und Maßnahmen**

Der ADFC Thüringen setzt sich für die konsequente Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für alle Radfahrer ein. Junge und alte, schnelle und langsame, sichere und unsichere Radfahrer sollen für sie jeweils geeignete Bedingungen zum Radfahren vorfinden und in der Lage sein, sicher und ohne Behinderungen ihr Ziel zu erreichen.

<sup>1</sup> Radverkehrskonzept Thüringen S. 10; NRVP 2020, S. 8

<sup>2</sup> NRVP 2020, S. 23

Das macht es an vielen Stellen notwendig, neben einer für Radfahrer benutzbaren Fahrbahn auch Fahrflächen in den Seitenräumen anzubieten.

Alle Straßenräume und Radverkehrsanlagen sind mindestens nach dem sich weiter entwickelnden anerkannten Stand der Technik, derzeit nach den Anforderungen der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010), anzulegen. Dies wird vom Freistaat verbindlich für Kommunen und nachgeordnete Behörden angeordnet. Vorhandene Straßen werden an diese Vorgaben bis 2020 angepasst. Insbesondere Breitenanforderungen sind lediglich Mindestmaße.

Dabei werden die durch Pedelecs, verstärkte Benutzung von Fahrradanhängern und Lastenrädern sowie die angestrebte Steigerung des Radverkehrsanteils erhöhten Anforderungen berücksichtigt.

Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen sind dort anzulegen, wo die Verkehrsbelastung es erfordert, etwa nach den Einsatzbereichen nach Abschnitt 2.3 der ERA 2010. Andernfalls ist die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zu reduzieren. Das gilt insbesondere auch an Bundes- und Landesstraßen außerorts, wenn Radverkehr aufgrund der örtlichen Strukturen zu erwarten ist. Das Bauprogramm im Radverkehrskonzept des Freistaats von 2008 wird zügig umgesetzt.

Fördermittel werden unabhängig von Benutzungspflichten und unabhängig davon, ob die Radverkehrsanlage parallel zu einer Fahrbahn oder Straße verläuft, ausgereicht.

Wenn innerorts RVA geschaffen werden, sollen dies Radfahrstreifen oder von der Fahrbahn abgesetzte Radwege ohne jegliche Sichtbehinderung zwischen Fahrbahn und Radweg im gesamten Verlauf sein. Parkstreifen, Bäume, Sträucher, Einbauten u.ä. dürfen nicht dazwischen liegen.

Links geführte RVA kommen allenfalls außerorts oder in kurzen Ortsdurchfahrten zur Vermeidung von Fahrbahnquerungen in Betracht, hier dann ohne Benutzungspflicht. Umwege für Radfahrer werden vermieden. Dazu werden weitere Einbahnstraßen in Gegenrichtung geöffnet ebenso wie hinreichend breite Fußgängerzonen für Radfahrer freigegeben.

Nach Möglichkeit sollten komfortable Radverbindungen abseits der Straßen angelegt werden. Innerhalb geschlossener Ortschaften, aber auch außerorts in Relationen mit zu erwartender Alltagsnutzung etwa im Schülerverkehr, sollten sie im Interesse der sozialen Sicherheit und der Nutzbarkeit für Fußgänger mit intelligenter, mitlaufender Beleuchtung ausgestattet sein.

Alle RVA befinden sich in einem Zustand, der ein gefahrfreies und komfortables Befahren ermöglicht, mindestens so wie auf der daneben liegenden Fahrbahn. Sie werden zeitnah instand gehalten und im Winter geräumt und gestreut. Das Straßengesetz soll Verpflichtungen dazu aufnehmen.

Anforderungsampeln werden abgeschafft, sonst zumindest so eingerichtet, dass sie von Radfahrern zuverlässig berührungsfrei ausgelöst werden können.

## **II. - Radverkehr – gewinnt durch Anwendung und Durchsetzung des Verkehrsrechts**

### **Ausgangslage und Potential**

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Verwaltungsvorschrift (VwV) dazu haben die Handlungsmöglichkeiten zu Gunsten des Radverkehrs erweitert.

Etwa darf eine Benutzungspflicht von Radwegen seit 1998 nur noch mit besonderer Begründung angeordnet werden. Eine Überprüfung der vorhandenen RVA nach den aktuellen Kriterien hat vor Ort aber kaum stattgefunden.

Dasselbe gilt für Einbahnstraßen, die seit 1998 leichter in Gegenrichtung für Radfahrer zu öffnen sind, insbesondere innerhalb von Tempo 30-Zonen.

Verkehrsverstöße zu Lasten der Radfahrer werden kaum überwacht oder geahndet. Das betrifft insbesondere gefährliches Missachten von Radfahrern durch abbiegende Fahrzeugführer, zu geringe Überholabstände, aber auch Parken und Halten auf Radverkehrsanlagen.

Durch Veränderungen in der EDV-mäßigen Erfassung ist die Auswertung von Unfallursachen und -abläufen in Thüringen erschwert worden. Für die Beseitigung von Sicherheitsmängeln ist aber eine differenzierte, ortsbezogene Analyse notwendig.

### **Zielvorstellungen und Maßnahmen**

Der ADFC fordert die Überprüfung der Benutzungspflicht bei schon bestehenden Radverkehrsanlagen.

Die Anordnung einer Benutzungspflicht einer Radverkehrsanlage ist grundsätzlich zu vermeiden und in jedem Einzelfall unter Beteiligung des ADFC durch die unteren Verkehrsbehörden zu überprüfen. Bei der baulichen Anlage von Straßenräumen ist von vornherein für den Radverkehr in jeder Verkehrsbeziehung eine klare, regelkonform funktionierende Führung vorzusehen, wenn diese nicht ohnehin auf der Fahrbahn erfolgt. Bestehende Anlagen sind entsprechend umzubauen. Etwaige Erfordernisse, z.B. an einer Kreuzung mehrfach Lichtsignale anfordern zu müssen, werden beseitigt.

Die Ahndung von Parkverstößen auf RVA ist durch die Polizei und kommunale Vollzugsdienste zu verstärken. Parken auf Radwegen ist kein Kavaliersdelikt.

Techniken zur Erfassung von Verstößen beim Abbiegen wie auch beim zu engen Überholen sind zu entwickeln. Solange solche Techniken nicht zur Verfügung stehen, sollte eine Halterhaftung zumindest für die Verfahrenskosten eingeführt werden.<sup>3</sup>

Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, die Radfahrer gefährden oder behindern, fördert die Sicherheit des Radverkehrs und erhöht dessen Stellenwert im Verkehrsgeschehen.

Die Unfallermittlung und –auswertung durch die Polizei ist technisch wieder so zu gestalten, dass ohne großen Aufwand auf die Berichte zu einzelnen Unfällen an einem bestimmten Ort zugegriffen werden kann. Diese Daten sind anonymisiert den Radverkehrsbeauftragten und den Interessenverbänden für eine Auswertung in den örtlichen Arbeitsgruppen für den Radverkehr zugänglich zu machen. Das Unfallgeschehen ist nicht nur punktuell, sondern auch linienhaft und über mehrere Jahre zu betrachten.

<sup>3</sup> analog der Regeln für Parkverstöße, weil der Geschädigte den Kfz-Führer von hinten nicht identifizieren kann

### **III. Radverkehr – im entschleunigten Straßenverkehr**

#### **Ausgangslage und Potential**

Auf außerörtlichen Straßen besteht eine Regelgeschwindigkeit von 100 km/h, innerorts 50 km/h. Die hohe Geschwindigkeit des Kraftverkehrs schafft ein Gefahrenpotential. Gerade auf Landstraßen sind Unfälle bei hoher Geschwindigkeit häufig und die Unfallfolgen (nicht nur für betroffene Radfahrer) sehr gravierend. Radfahrer empfinden überholende Kraftfahrzeuge (mit der zulässigen Geschwindigkeit) häufig als sehr gefährlich.

Innerorts ist bei 50 km/h die Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens im Nahbereich eingeschränkt. Außerdem ist bei dieser Geschwindigkeit der Anhalteweg oft zu lang, um noch rechtzeitig zum Stehen zu kommen.

Bisher müssen die Straßenverkehrsbehörden nachweisen, warum die Geschwindigkeit auf bestimmten Strecken abgesenkt werden soll, zum Beispiel in Wohngebieten, an Gefahrenstellen oder vor Schulen. Das führt zu einer Vielzahl von Schildern und findet wenig Akzeptanz bei den Autofahrern.

#### **Zielvorstellungen und Maßnahmen**

Entschleunigung als Strategie für mehr Sicherheit im Straßenverkehr:

Eine Absenkung des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus würde Unfallgefahren mindern und Unfallfolgen deutlich mildern. Sie würde auch die Attraktivität des Radverkehrs steigern, weil der vermeintliche Zeitgewinn durch Benutzung eines Kraftfahrzeugs schrumpft.

Eine Senkung der Regelgeschwindigkeit für Autos in Städten auf 30 km/h könnte die Unfallrate um bis zu 50 Prozent senken und Menschenleben retten. Tempo 30 bringt mehr Sicherheit, da sich der Anhaltewegweg der Pkw nahezu halbiert. Bei einer Kollision würden die einwirkenden Kräfte überproportional sinken. Weitere positiver Effekte sind Lärmreduzierung, bessere Luft und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Straßenräume. Räume für den Kfz-Verkehr können deutlich kleiner dimensioniert werden. Städte werden lebenswerter.<sup>4</sup>

Auf Landstraßen mit potentieller Verkehrsbedeutung für den Radverkehr wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h beschränkt, wenn keine Radverkehrsanlage existiert.<sup>5</sup>

Der ADFC Thüringen befürwortet Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit. Das heißt, wo in geschlossenen Ortschaften nichts anderes steht, gilt Tempo 30 – es sei denn, die Kommunen weisen für bestimmte Streckenabschnitte andere Geschwindigkeiten aus. Eine solche Regelung ist einfach, wirksam und kostengünstig.

Der ADFC arbeitet für und mit seinen Mitgliedern darauf hin, diese positiven Effekte erlebbar zu machen, und die „freie Fahrt für freie (motorisierte) Bürger“ kritisch zu hinterfragen.

Kurzfristig sind in den Ortslagen weitere Tempo-30-Zonen sowie Fahrradstraßen auszuweisen und Einbahnstraßen in Gegenrichtung freizugeben.

<sup>4</sup> Umweltbundesamt, Fachtagung November 2012 „Tempo 30- Chancen, Hindernisse, Erfahrungen

<sup>5</sup> wie in Anm. 1.2.zu Zeichen 274 in der VwV zur StVO vorgesehen

## **IV. Radverkehr – in verbessertem Verkehrsklima**

### **Ausgangslage und Potential**

In Thüringen fehlt bisher in großen Teilen der Bevölkerung das Verständnis für die Belange von Radfahrern. Radverkehr auf der Fahrbahn wird als störend empfunden. Teilweise wird von Politik und Medien Öl ins Feuer gegossen. Es werden einseitig „Rüpelradler“ angeprangert, ohne nach Ursachen zu suchen. Allgemein herrscht unter den Verkehrsteilnehmern insbesondere in großen Städten eher ein aggressives Konkurrenzverhalten anstatt gegenseitiger Rücksichtnahme. Es entsteht ein Teufelskreis – da Autofahrer wissen, wie wenig Rücksicht auf Radfahrer genommen wird, halten sie Radfahren für zu gefährlich.

Aus diesem Grund hält man auch Kinder und Jugendliche vom Radfahren im Alltag ab. Der Anteil der Schüler, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren, ist extrem gering. Ein zielgerichtetes Heranführen gerade der Kinder und Jugendlichen an das Fahrrad bildet die prägende Grundlage für spätere regelmäßige Fahrradbenutzung.

Mehr gegenseitiges Verständnis, Rücksichtnahme und Sensibilisierung für Gefahren hilft, Unfälle zu vermeiden und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ein besseres Image des Radfahrers ist geeignet, mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen.

Je mehr der Radverkehr deutlich sichtbarer Bestandteil des allgemeinen Straßenverkehrs ist bzw. wird, desto selbstverständlicher und sicherer wird das Miteinander.

### **Zielvorstellungen und Maßnahmen**

Politik und Medien nehmen ihre Verantwortung für das gegenseitige Verständnis aller Verkehrsteilnehmer wahr. Bei allen Verkehrsplanungen werden die Interessen der unterschiedlichen Fortbewegungsarten gleichberechtigt berücksichtigt. Dies wird öffentlich kommuniziert. So können alle Verkehrsteilnehmer ein Bewusstsein für die Belange anderer Verkehrsteilnehmer entwickeln. Die in § 1 StVO geforderte gegenseitige Rücksicht wird Realität.

Für Kinder und Jugendliche ist das Fahrrad ein Weg in ihre eigene Unabhängigkeit von den Erwachsenen.

Bereits in der Grundschule findet in der Schuleingangsphase und in der 4. Klasse Mobilitäts-erziehung statt, zuerst zum Erwerb der motorischen Fähigkeiten (etwa Bremsen, Ausweichen, Fahren mit Schrittgeschwindigkeit), später mit Regelkunde und Training des Verhaltens im Verkehr, nicht nur auf geschützten Übungsplätzen. Weil viele Kinder in der 4. Klasse mit zahlreichen Verkehrssituationen überfordert sind, wird in der 6. Klasse weiterer Verkehrsunterricht eingeführt. Mobilitätserziehung muss den Grundstein für die spätere Rücksichtnahme gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern legen. Sie vermittelt auch Kenntnisse und Erfahrungen in der Benutzung verschiedener Verkehrsmittel wie Fahrrad, Bus und Bahn.

Schüler- und Ausbildungsradverkehr werden gefördert und ausgebaut. Schulen und andere Ausbildungs- und Freizeitstätten werden flächendeckend mit Fahrradabstellanlagen in ausreichender Menge und guter Qualität ausgestattet.

Mobilitätsschulungen werden auch für Erwachsene angeboten. In der Ausbildung und Prüfung für Kfz-Führerscheine werden die Rechte und Sicherheitsinteressen nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer verstärkt berücksichtigt. Fahrer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Kommunalfahrzeugen werden durch Schulungen speziell für die Belange des Radverkehrs sensibilisiert.

Der Freistaat Thüringen wirbt für das Radfahren und faires Verhalten aller Verkehrsteilnehmer untereinander. Image- und Aufklärungskampagnen vermitteln der Bevölkerung das Fahrrad als umweltfreundliches, gesundes und sicheres Verkehrsmittel.

## **V. Radverkehr – im Umweltverbund mit Bussen und Bahnen**

### **Ausgangslage und Potential**

Das Verkehrsmittel Fahrrad hat seine größten Vorteile in einem Radius von 15 km. Ungeeignete Infrastruktur und ungünstige Topografie verkleinern diesen Radius noch. Mit einer Verknüpfung von Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln werden auch größere Distanzen bewältigt und verschiedene Ziele verbunden. In Regionen mit großen Höhenunterschieden erweitern Mitnahmeangebote für das Fahrrad auch das Potential für Freizeiträder und Radtouristen.

Die Kombination von Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) mit dem Fahrrad zu einer Mobilitätskette kann zur Verkehrsentslastung unserer Straßen, besonders des Parkraumes, beitragen und ist unabhängig vom Besitz eines Pkw oder Führerscheines.

Die Mitnahme des Rades in öffentlichen Verkehrsmitteln ist derzeit nur in den Zügen des Thüringer Nahverkehrs durchweg möglich und auch kostenfrei. Die Mitnahme in Bussen oder Straßenbahnen hängt von den Bestimmungen des jeweiligen Betreibers ab.

Unzureichend verknüpfte Fahrpläne verlängern die Reisezeit bei einem Umstieg unnötig. Treppen auf Bahnhöfen erschweren den Transport von Rädern, Rollstühlen und Gepäck.

Service-Angebote für Radfahrer wie Abstellanlagen, Ausleihmöglichkeiten oder Fahrradstationen sind nicht flächendeckend vorhanden.

### **Zielvorstellungen und Maßnahmen**

Der ÖPV wird durch optimierte Fahrplanverknüpfungen und Taktfrequenzen für alle Nutzer attraktiver.

Die Fahrradmitnahme wird in allen Fahrzeugen des ÖPV, auch Bussen und Straßenbahnen, grundsätzlich garantiert. Die Kapazität wird dem Bedarf angepasst und ist im Fahrplan angegeben.

Die Fahrradmitnahme in den Zügen des Nahverkehrs bleibt kostenfrei.

Zugänge, Einstiege und Umsteigewege bleiben so weit wie möglich frei von Barrieren und ermöglichen den leichten Transport auch eines Fahrrades.

Abstellanlagen oder -möglichkeiten sind an jeder Haltestelle vorhanden. Die Qualität von Fahrradabstellanlagen richtet sich nach den Empfehlungen des ADFC-Bundesverbands.

Es entstehen weitere Fahrradstationen an wichtigen Zugangsstellen zum öffentlichen Verkehr. Ebenso wird die Einrichtung von Verleih-Systemen für Fahrräder gefördert.

Fördermittel für die Anschaffung von neuen Fahrzeugen und für den Um-, Aus- und Neubau von Betriebseinrichtungen werden vom Freistaat nur ausgereicht, wenn die Betreiberunternehmen eine Mindestkapazität der Fahrradmitnahme und einen leichten Zugang zu den Fahrzeugen garantieren.

Heckträgersysteme und Anhänger für Busse zur Fahrradmitnahme sind ebenfalls zu fördern.

## **VI. Radverkehr – gefördert durch Politik und Verwaltung**

### **Ausgangslage und Potential**

Die Möglichkeiten der Radverkehrsförderung werden vom Thüringer Landesrecht bisher nicht ausgeschöpft.

In der Raumordnung wird einer weiteren Zersiedelung des Landes zu wenig entgegen gesetzt, womit radverkehrsfeindliche Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsstätten geschaffen oder beibehalten werden.

Die Bauordnung schreibt zwar Pkw-Stellplätze detailliert vor, zwingende oder Pkw-Stellplätze ersetzende Vorgaben für Fahrradabstellanlagen fehlen jedoch.

Mitwirkungsmöglichkeiten für Radfahrverbände im Planungs- und Verkehrsrecht sind bisher von gutem Willen abhängig.

Politik und Verwaltung in Thüringen sind zu häufig Auto-zentriert – die Ansprüche und Bedürfnisse von Radfahrern werden gar nicht oder nur unzureichend beachtet.

Das Thüringer Reisekostenrecht sieht - im Gegensatz zu den Vorschriften auf Bundesebene und in anderen Bundesländern - keine Entschädigung für Fahrradbenutzung vor.

Zahlreiche Aspekte einer fahrradfreundlichen Politik und des daraus resultierenden Rechtsrahmens liegen nicht in der Kompetenz des Landes, sondern des Bundes. Bislang betätigt sich der Freistaat Thüringen im Wesentlichen mit Initiativen, die nicht etwa Unfälle verhindern, sondern allenfalls ihre Folgen mildern, z.B. bezüglich einer Helmpflicht. Hier sehen wir noch Potentiale, eine radverkehrsfreundliche Politik auch auf Bundesebene und europäischer Ebene durch das Land zu fördern.

### **Zielvorstellungen und Maßnahmen**

In der Raumordnung ist durch überörtliche Planung einer weiteren Zersiedelung des Landes entgegenzuwirken. Es ist auf „Städte der kurzen Wege“ hinzuwirken und Innenbereiche zu stärken, weil kurze Distanzen es ermöglichen, notwendige Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Das Baurecht wird dahin geändert, dass bei Neubauten Fahrradabstellräume bzw. –anlagen vorzusehen sind.

In Einkaufsbereichen und in anderen Zielgebieten des Verkehrs sind im öffentlichen Straßenraum ausreichend Fahrradabstellanlagen vorzuhalten.

Weil bei bestehenden Gebäuden die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen aus räumlichen oder baulichen Gründen oft schwierig ist, muss die Errichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum, z.B. unter Fortfall einzelner Kfz-Stellplätze, auch mit privater Finanzierung, erleichtert werden. Es dürfen dafür keine Sondernutzungs- oder Genehmigungsgebühren erhoben werden.

Die Qualität sämtlicher Abstellanlagen richtet sich nach den Empfehlungen des ADFC-Bundesverbands.

Analog dem Verbandsklagerecht für Naturschutzverbände im Umweltrecht werden auch Verbände von Verkehrsteilnehmern – neben dem ADFC aus Gründen der Gleichbehandlung auch andere Verbände (z.B. ADAC, VCD, FUSS e.V.) – als Träger öffentlicher Belange anerkannt, an Planungen beteiligt und erhalten ein Verbandsklagerecht im Planungs-, Straßen- und Straßenverkehrsrecht. Dies ist zumindest weitgehend in Landeshoheit regelbar. Dies soll sich nicht nur auf Neubauten und Planfeststellungsverfahren beziehen, sondern auch auf Veränderungen an bestehenden Verkehrswegen. Eine frühzeitige Beteiligung der Verbände kann gerade auf kommunaler Ebene von vornherein unsinnige oder rechtswidrige Planungen und Maßnahmen vermeiden helfen. Soweit es sich um Bundesrecht handelt, nimmt der Freistaat Thüringen auf dementsprechende Bundesgesetzgebung Einfluss.

Die Perspektive und damit Ansprüche und Bedürfnisse von Radfahrern müssen in Politik und Verwaltung bekannt sein, was durch Schulungen über den anerkannten Stand der Technik, Mitarbeit in Fachverbänden oder einfach gemeinsame Radtouren erreicht werden kann. Radfahrer werden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer anerkannt und nicht wie Fußgänger auf zwei Rädern behandelt.

Die grundlose Benachteiligung der Radfahrer im Thüringer Reisekostenrecht wird beseitigt.

Generell setzt sich der Freistaat Thüringen auch in der Bundespolitik für die Änderung von Vorschriften zugunsten der Radfahrer ein und berücksichtigt dabei besonders, dass Einschränkungen den Gefährdenden und nicht den Gefährdeten aufzuerlegen sind. Dazu bringt der Freistaat Thüringen entsprechende Gesetzentwürfe ein bzw. stimmt solchen der Bundesregierung oder anderer Bundesländer zu.

## **VII. Radverkehr – mit Konzept**

### **Ausgangslage und Potential**

Der Freistaat Thüringen hat 2008 ein Radverkehrskonzept erarbeitet.

Nur einige Städte und Kreise verfügen ebenfalls über Konzepte. Teilweise berücksichtigen diese nicht alle Aspekte des Radverkehrs, sondern widmen sich nur dem Radtourismus, ohne dem Alltagsverkehr gerecht zu werden.

Weil manche Konzeptionen die jeweilige Gebietskörperschaft als Insel betrachten, fehlt es an Zusammenarbeit über ihre Grenzen hinaus. Konzepte, die an Kreisgrenzen enden, sind nicht sinnvoll.

Manche Konzeptionen sind durch Zeitablauf überholt oder erweisen sich als nicht realisierbar. Stimmige Konzepte gewährleisten den sinnvollen Einsatz der vorhandenen finanziellen Ressourcen. Sie dienen der Prioritätensetzung und Vorbereitung baulicher Maßnahmen sowie der Verbesserung der Rahmenbedingungen fürs Radfahren. Sie können politischen Druck erzeugen.

### **Zielvorstellungen und Maßnahmen**

Alle Kreise und Städte ab etwa 30.000 Einwohnern sollen über eine Radverkehrskonzeption verfügen. Diese berücksichtigt besonders den Alltagsradverkehr und daneben auch touristische Belange. Die Konzeptionen werden unter Mitarbeit des ADFC erstellt und berücksichtigen insbesondere die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs. Die übergemeindliche Koordination wird sichergestellt. Im Rahmen der Konzepterstellung finden Bedarfsermittlungen statt. Besondere Akzente sind auf die Erreichbarkeit zentraler Orte aus ihrem Umland zu setzen, ohne Berücksichtigung von Verwaltungsgrenzen.

Die Konzeptionen werden in regelmäßigen Abständen (etwa 7 Jahre) geprüft und aktualisiert. Insbesondere für bauliche Maßnahmen werden zeitliche Vorgaben gemacht.

Der Freistaat wird sein eigenes Radverkehrskonzept alle 7 Jahre aktualisieren.

## **VIII. Radverkehr – kompetent verankert in der Verwaltung**

### **Ausgangslage und Potential**

Der Freistaat Thüringen und einige Kommunen verfügen seit den 1990er Jahren über Radverkehrsbeauftragte. Solche könnten in allen Kreisen und Städten ab etwa 30.000 Einwohnern als Querschnittsaufgabe Erfahrungen und Wissen sammeln, Planungen und Maßnahmen koordinieren und so den Radverkehr voranbringen.

Radverkehrsbeauftragte sind von Ort zu Ort wie auch im Wechsel der Zeiten auf unterschiedlichen Ebenen der Beamtenhierarchie angesiedelt und haben dementsprechend unterschiedlichen Einfluss. Für eine überörtliche Zusammenarbeit sind mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen erste Anfänge gemacht.

Arbeitsgruppen für den Radverkehr in Zusammenarbeit der Verwaltung mit Interessenvertretern und auch der Polizei bergen Chancen des Erfahrungsaustauschs, deren Nutzung für den motorisierten Verkehr selbstverständlich bereits institutionalisiert ist. In einigen Orten existieren sie bereits mit unterschiedlich starkem Einfluss. Hier kann die Verwaltung kostengünstig zusätzlichen Sachverstand beziehen.

### **Zielvorstellungen und Maßnahmen**

Alle Landkreise und Städte ab etwa 30.000 Einwohnern richten eine Stelle eines Radverkehrsbeauftragten ein bzw. erweitern eine vorhandene Stelle um diesen Aufgabenbereich. Der Freistaat behält eine solche Position im Ministerium wie bei den Straßenbauämtern bei und wertet sie auf. Gerade bei Planungen für Landstraßen werden die Belange von Radfahrern oft noch nicht beachtet.

Radverkehrsbeauftragte sind mindestens auf der Ebene eines Abteilungsleiters angesiedelt.

Sie koordinieren Planungen und Maßnahmen über die Grenzen der Fachämter bzw. Ministerien hinweg. Sie setzen sich für ein positives Image des Fahrrads in der Öffentlichkeit ein.

Sie stimmen sich auch überörtlich sowie zwischen Land und Gebietskörperschaften ab. Dazu ist die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen weiter zu entwickeln. Sie wird zusammen mit dem Freistaat Wettbewerbe „fahrradfreundliche Kommune“ organisieren. Dabei werden die Preise nach objektiven Kriterien wie Radverkehrsanteil und dessen Steigerung, Unfallraten, Beteiligung von Radfahrverbänden an Planung und Verkehrsorganisation etc. vergeben.

Radverkehrsbeauftragte berufen in der jeweiligen Gebietskörperschaft Arbeitsgruppen für den Radverkehr mit Beteiligung der Bauverwaltungen, der Polizei und der Interessenverbände wie dem ADFC ein, die regelmäßig tagen und in Planungen und Maßnahmen zu einem möglichst frühen Zeitpunkt beratend eingebunden werden.

## **IX. Radverkehr –zukunftsweisend finanziert**

### **Ausgangslage und Potential**

Thüringen hat nach wie vor im Verhältnis zu anderen Bundesländern Nachholbedarf in Sachen Radverkehrsförderung. Ohne finanzielle Mittel ist ein nennenswerter Anstieg des Radverkehrs in Thüringen nicht zu erwarten.

Sämtliche Thüringer Kommunen können sich bei den im Nationalen Radverkehrsplan 2020 genannten Kategorien „Einsteiger“, „Aufsteiger“, „Vorreiter“ nach eigener Einschätzung und der des Freistaats allenfalls in die Kategorie der „Einsteiger“ einordnen. Bislang liegt der jährliche Haushaltsansatz für den Radverkehr in einzelnen kreisfreien Städten bei Null. Selbst bei Berücksichtigung von Finanzmitteln für allgemeine Straßenbaumaßnahmen, die auch dem Radverkehr zugute kommen, ist es nur marginal mehr, wenn man diese im Verhältnis der Verkehrsleistung der Verkehrsarten aufteilt. Der NRVP dagegen geht von einem notwendigen Einsatz von 8 bis 18 € je Einwohner und Jahr in der Kategorie der Einsteiger aus.

Nicht alle, aber eine ganze Menge der bereits dargestellten Maßnahmen erfordern Geld, auch der Kommunen.

Das Land hat zwar ein Programm für den Bau von Radwegen an Landes- und Bundesstraßen aufgelegt, das aber nur zögerlich umgesetzt wird. Es ist absehbar, dass die im Thüringer Radverkehrskonzept für 2015 gesetzten Ziele bis dahin nicht erreicht sein können.

Außerdem wird nicht verhindert, dass Straßenbaumaßnahmen dem Radverkehr mehr schaden als nützen. Selbst Gelder, die bisher in die Radverkehrsinfrastruktur flossen, haben nicht überall zu positiven Entwicklungen beigetragen.

Auch Aufklärungs- und Imagekampagnen finden bisher so gut wie nicht statt.

### **Zielvorstellungen und Maßnahmen**

Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs werden zur Pflichtaufgabe der Kommunen.

Die Gebietskörperschaften werden verpflichtet, einen bestimmten Betrag je Einwohner jährlich dem Radverkehr zu widmen. Dabei sind zweckgebundene Übertragungen in Folgejahre möglich, um etwa für eine größere Maßnahme auch ansparen zu können. Für die Kreise und kreisfreien Städte geht der ADFC von einem Minimum von 8 € je Einwohner und Jahr aus.

Die Kommunen können diesen Betrag für die Anlage und Unterhaltung von Infrastruktur für Radfahrer (Straßen und Wege, Beschilderung, Abstellanlagen, Fahrradstationen...) oder nicht-investive Maßnahmen wie Sicherheitsschulungen und Öffentlichkeitsarbeit, z. B. Fahrradevents einsetzen.

Das Land stockt seine Finanzmittel für den Radverkehr auf, um in einigen Jahren zumindest den heutigen Durchschnitt der Bundesländer bei radverkehrssicheren überörtlichen Verbindungen zu erreichen. Von bereits beschlossenen Zeithorizonten wird nicht abgewichen. Daneben sind nicht-investive Maßnahmen auch durch das Land zu gestalten und zu finanzieren.

Fördermittel des Landes werden nur für solche Baumaßnahmen ausgereicht, bei denen die Bedingungen für Radfahrer entsprechend den Forderungen aus dem ersten Abschnitt berücksichtigt sind. Fehlfinanzierungen werden auch durch eine Einbeziehung des ADFC in Verkehrsplanungen vermieden.

## **X. Radverkehr – in Freizeit und Tourismus**

### **Ausgangslage und Potential**

Für den Radtourismus hat sich in Thüringen recht viel getan. Es gibt ein Netz von Radfernwegen in weitgehend akzeptablem Ausbauzustand. Der derzeitige Stand ist noch entwicklungsfähig, etwa beim Elsterradweg, bei der Euregio-Egrensis-Route oder bei der etwas unklaren Zukunft des Rennsteigradwegs sowie der Route „Iron Curtain Trail“.

Das Radverkehrskonzept des Freistaats sieht ein ergänzendes, regionales Radhaupttroutennetz vor.

Es bestehen aber noch deutliche Netzlücken, oft aufgrund von Desinteresse oder mangels finanzieller Möglichkeiten der Kommunen.

Ein Landesradwegewart wurde bestellt, dessen Hinweise teilweise umgesetzt werden. Die Wegweisungsrichtlinie ist mittlerweile an die FGSV-Empfehlungen angepasst.

Ein Internet-Radroutenplaner ist eingerichtet und mit Nachbarländern vernetzt

Mehrere Verlage geben Druckwerke zu Thüringer Radfernwegen heraus.

Radtourismus kann nicht nur einen Wirtschaftsfaktor darstellen, sondern auch Menschen das Fahrrad für sich entdecken lassen. Positive Erfahrungen mit dem Rad in der Freizeit können zum Umsteigen auf das Rad im Alltag bewegen.

### **Zielvorstellungen und Maßnahmen**

Das bestehende Radfernwegenetz in Thüringen wird erhalten und qualitativ ausgebaut. Die weiteren Netzbestandteile der Radverkehrskonzeption des Freistaats werden umgesetzt. Dafür werden Kompetenzen zentralisiert, etwa auf Landkreisebene, weil z.B. einzelne Gemeinden an Routen, die sie nur am Rande berühren, kein Interesse haben und keine Mittel dafür bereitstellen.

Regelmäßige Wartung und Instandhaltung des Streckennetzes sichern die einwandfreie Befahrbarkeit. Die Wegweisung wird erhalten und ergänzt. Die Position des Landesradwegewarts bleibt bestehen. Bei Vervollständigung des geplanten Netzes wird eine personelle Aufstockung dieser Position zu prüfen sein. Personelle Zuständigkeiten auf kommunaler Ebene sollten geklärt sein.

Flankierende Infrastruktur (Rastplätze, Abstellanlagen, Gepäckboxen für Stadtbesichtigungen) wird ergänzt. Das Netz an Bett & Bike-Betrieben wird verdichtet.

Der Internet-Radroutenplaner wird in Abstimmung mit den anderen Ländern zu einem bundesweiten Medium. Der ADFC Thüringen unterstützt die Pflege seiner Inhalte.

Jeder Radtourist kommt gerne wieder nach Thüringen.

... beschlossen am 27.04.2013 auf der Landesdelegiertenversammlung in Erfurt.

Kontakt und Rückfragen:

ADFC Thüringen  
Bahnhofstrasse 22  
99084 Erfurt

Telefon: + 49 361 2251734

Fax: +49 361 2251746

E-Mail: [buero@adfc-thueringen.de](mailto:buero@adfc-thueringen.de)

Internet: <http://www.adfc-thueringen.de>

Vereinsregister Erfurt: VR 788

Steuernummer: 151/141/19560

Landesvorsitzender: Dr. Friedrich Franke