



- Argumentationshilfe -



*₫* 

ZONE



## **Inhaltsverzeichnis**

	Wer ist die AGFK Thüringen?	4
	Warum sich Radverkehrsförderung auszahlt	5
1.	Radfahren ist (un)sicher	6
2.	Radfahrende halten sich (nicht) an die Verkehrsregeln	8
3.	Für Radinfrastruktur haben wir (keinen) Platz	10
4.	Mit Tempo 30 kommt (k)ein Stau	12
5.	Thüringen ist (k)ein Fahrradland	14
6.	Dafür bekommen wir (k)eine Mehrheit im Gemeinderat	16
7.	Wo (k)einer radelt, bauen wir (k)einen Radweg	18
8.	Das Fahrrad eignet sich (nicht) für den Alltag	20
9.	Radfahrende bringen uns (kein) Geld	21
10.	Eine Mitgliedschaft in der AGFK Thüringen lohnt sich (nicht)	22

Die Erstellung des Dokumentes erfolgte durch die AGFK Thüringen. In den Recherchen wurde sich stellenweise auf die Handreichung von RAD.SH bezogen, die sich in ihrem Dokument auf Vorarbeiten der AGFK Baden-Württemberg beziehen.

Wir wünschen viel Vergnügen beim Lesen der Lektüre und viel Erfolg für kommende Diskussionen.

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen (AGFK-TH) e.V.

Stand: Februar 2022



Dieses Dokument ist auch digital verfügbar unter www.agfk-thueringen.de









## Vorwort

## Liebe Radverkehrsbeauftrage und Unterstützerinnen und Unterstützer des Radverkehrs,

Radfahren ist gefährlich. Radfahrende verhalten sich rücksichtslos, achten nicht auf Verkehrsregeln und behindern Busse. Die kleinteilige Struktur unserer Thüringer Städte bietet nicht genügend Platz für die Anforderungen des Verkehrs. Auf dem Land ist es zu weit, zu bergig und zu gefährlich, Rad zu fahren. Für neue Radwege ist weder ausreichend Geld noch Platz vorhanden. Radverkehr bringt den Kommunen keinen finanziellen Mehrwert.

Mit diesen und vielen weiteren Argumenten werden Sie vermutlich regelmäßig in Ihrem beruflichen Alltag konfrontiert. Eine konsequente Radverkehrsförderung wird damit in Frage gestellt und behindert. Um Sie auf derartige Diskussionen vorzubereiten, wurde diese Arbeitshilfe erarbeitet. Sie soll Sie mit schlagkräftigen Argumenten dabei unterstützen, konstruktiv und faktenbasiert Vorurteile zu beräumen, um Rad- und Fußverkehr insbesondere für den Alltag zu stärken und voranzubringen.

Diese Zielstellung ist mir sowohl als Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK-TH) e.V. als auch als Landrätin des Ilm-Kreises ein besonderes Anliegen. Auch wenn wir in den vergangenen Jahren ein gutes Stück vorangekommen sind, gilt es, den Radverkehr noch weiter zu stärken und attraktiver zu machen. Der Radverkehrsanteil in Thüringen muss gesteigert werden, indem wir gute Rahmenbedingungen für das Radfahren schaffen. Das geht am besten gemeinsam!

Die AGFK Thüringen stellt sich Ihnen im Anschluss an das Vorwort als Verein derjenigen Thüringer Kommunen vor, die Radverkehrsförderung zur politischen Zielstellung gemacht haben.

Dass damit noch
nicht alle Hemmnisse der Radverkehrsförderung innerhalb der Verwaltung beseitigt sind, wissen wir allzu
gut. Umso wichtiger erscheint mir
diese Broschüre und auch die Vernetzung
der Unterstützerinnen und Unterstützer des Radver-

kehrs untereinander. Ich würde mich freuen, wenn Ihnen die Argumentationshilfe bei Ihrer täglichen Arbeit weiterhilft, Ihre politischen Vertreterinnen und Vertreter von den Vorteilen einer AGFK Thüringen-Mitgliedschaft überzeugen zu können und somit unser Netzwerk damit stärker zu machen.

Das folgende Kapitel gibt einen kurzen Einstieg zu grundsätzlichen Argumenten einer nachhaltigen Radverkehrsförderung. An dieses schließen sich zehn Argumente an, die scheinbar gegen eine Förderung des Radverkehrs sprechen. Es werden dabei allgemein verbreitete Annahmen durch aktuelle Studien, gesetzliche Regelungen und geltende technische Regelwerke widerlegt. Zudem erleichtern Ihnen Lesehinweise, Literaturempfehlungen und greifbare Beispiele künftig das Argumentieren.

Petra Enders Vorsitzende der AGFK-TH

und Landrätin des Ilm-Kreises

Aufgrund der besseren Lesbarkeit wird im vorliegenden Dokument die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen (AGFK-TH) e.V. als AGFK Thüringen abgekürzt.



## Wer ist die AGFK Thüringen?

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen (AGFK-TH) e.V. ist ein seit 2019 eingetragener Verein, der das Ziel der besseren Vernetzung der thüringischen Kommunen zur Förderung des Radverkehrs, insbesondere im Alltag verfolgt.

Durch eine aktive Beteiligung aller Mitglieder soll gemeinschaftlich das Ziel unterstützt werden, den Radverkehrsanteil (Modal Split) in Thüringen bis zum Jahr 2030 auf 15% zu erhöhen. Dazu wirken die Kommunen an der Umsetzung des Radverkehrskonzepts 2.0 für den Freistaat Thüringen mit. Die Mitglieder stärken den Radverkehr im Alltag, um das Fahrrad als eine gleichberechtigte Alternative gegenüber allen anderen Verkehrsarten zu etablieren.

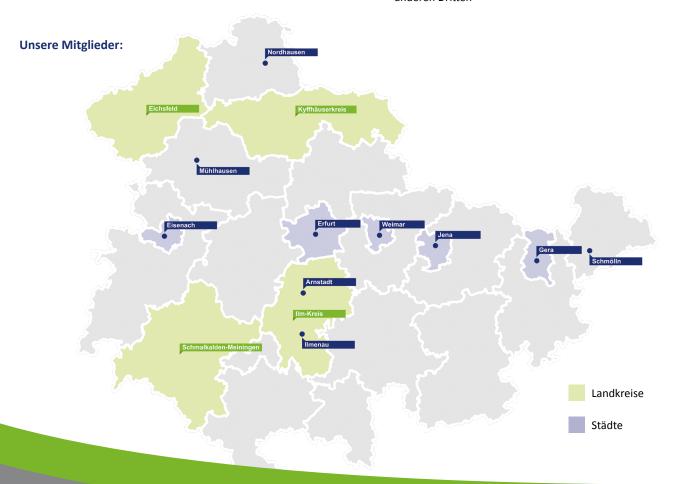
In Zusammenarbeit mit dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) ist ein Netzwerk entstanden, welches die kommunalen Radverkehrsaktivitäten bündelt und mit gemeinschaftlichen Projekten die Verkehrssicherheit erhöht, um in Thüringen das Radfahren noch attraktiver zu machen.

Um eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur voranzutreiben, welche den Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes gerecht wird, sollen Ressourcen und Flächen geschont, sowie Lärm und Schadstoffimmission reduziert werden.

Erst wenn das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel in das Verkehrssystem integriert, die Sicherheit im Radverkehr gewähr-

leistet und das Image der Radverkehrsförderung aufgebessert ist, können sich die Vorteile für die Gesundheit, die Lebensqualität, die Wirtschaftskraft und das Klima vollends entfalten. Dazu versteht sich die AGFK Thüringen als Gesamtsystem von Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation und nimmt schwerpunktmäßig insbesondere folgende Aufgaben wahr:

- Gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit, auch in Verbindung mit dem Freistaat Thüringen und mit anderen Verbänden, Vereinen und Institutionen
- Entwicklung und Durchführung von konkreten Projekten, vorbildlichen Praxisbeispielen und Aktionen
- Vernetzung der kommunalen Radverkehrsaktivitäten
- Regelmäßiger Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern
- Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern bei radverkehrsspezifischen Fragen
- Darstellung der Belange fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Landkreise in der Öffentlichkeit
- Interessenvertretung gegenüber Land, Bund und EU sowie anderen Dritten



## Warum sich Radverkehrsförderung auszahlt

Das unbequeme Klapprad war gestern. Moderne und vielseitig einsetzbare Fahrräder machen das Radfahren zu einer adäquaten Lösung und sind zudem die Antwort auf viele aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen: Klimawandel, demografische Entwicklung, Staus, Flächeninanspruchnahme, Gesundheitsschäden durch Bewegungsmangel, Luftverschmutzung und Lärm.

#### Radverkehrsförderung als Mittel zum Umwelt- und Klimaschutz

Etwa 36% des thüringischen  ${\rm CO_2}$ -Ausstoßes wird durch den motorisierten Verkehr verursacht. Seit 2002 werden Maßnahmen unternommen, die auf eine Reduktion des  ${\rm CO_2}$ -Ausstoßes abzielen, was tatsächlich zu sinkenden  ${\rm CO_2}$ -Werten führt. Daher ist eine konsequente Umsetzung von Strategien und Konzepten zur Förderung des Radverkehrs besonders wichtig. Deshalb hat sich das Land Thüringen im Jahr 2018 mit dem Radverkehrskonzept 2.0 das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 15% zu steigern. Daraus ergeben sich zahlreiche emissionsbezogene Vorteile, wie sinkender Verkehrslärm, sowie eine verbesserte Luftqualität, die der Lebensqualität aller Bürgerinnen und Bürger zugutekäme.

## Radverkehrsförderung als Mittel zur Gesundheitsförderung

Durch 30 Minuten tägliches Radfahren wird das Herzinfarktrisiko um mehr als 25 % gesenkt. Durch das Rad als Ganzkörpertrainingsgerät wird das Verhältnis zwischen Körperfett und Muskelmasse positiv ausgeglichen, was zum Beispiel Rücken- und Gelenkbeschwerden vorbeugt. Weiterhin stärkt die Bewegung unter freiem Himmel das Immunsystem. Darüber hinaus sind neben physischen auch psychische Vorteile erkennbar, da dem Radfahren eine direkte stresssenkende Wirkung zugeschrieben wird.

## Radverkehrsförderung als Mittel zur Verbesserung der Lebensqualität

Der sogenannte "ruhende Verkehr" ist einer der größten Flächenverbraucher in unseren Städten und Gemeinden. Das Rad spart gegenüber anderen alternativen Personenverkehrsmitteln, wie dem PKW, erheblich Platz. Eine Erhöhung der Radverkehrsquote bietet damit das unmittelbare Potential, beanspruchte Flächen lebensqualitätssteigernd umzuverteilen, um beispielsweise Spielplätze, Begegnungsstätten oder Grünflächen zu schaffen. Radverkehrsförderung schafft eine höhere Aufenthalts- und Bewegungsqualität und führt somit zu mehr Lebensqualität.

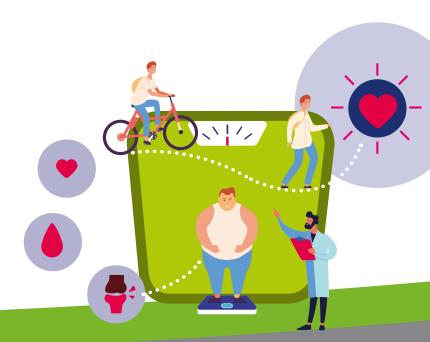
#### Radverkehrsförderung als Mittel zur Wirtschaftsförderung

Der Handel mit Fahrrädern hat deutschlandweit im Jahr 2020 im wahrsten Sinne des Wortes an Fahrt aufgenommen. Nicht zuletzt steht das in Verbindung mit dem wachsenden Trend der E-Mobilität. Mit einer Steigerung um knapp 20% zum Vorjahr wurden im Jahr 2020 in Deutschland 5,04 Mio. Fahrräder und E-Bikes verkauft und 6,44 Mrd. Euro umgesetzt¹.



für den Freistaat Thüringen

https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Verkehr\_und\_Strassenbau/Radwege/tr\_radverkehrskonzept\_thuer\_ansicht\_04122018.pdf



Thüringer Landesamt für Statistik: Verbraucherpreise in Thüringen, Ausgabe 2021. https://statistik.thueringen.de/webshop/pdf/2021/80130\_2021\_51.pdf

## Radfahren ist (un)sicher

Radfahren wird von vielen Menschen als vergleichsweise unsichere Art des Personenverkehrs empfunden, was dazu führt, dass die Mehrheit der Personen das Rad lediglich im Freizeitbereich nutzt oder gänzlich darauf verzichtet. Dabei können aktuelle Statistiken diese Einschätzung nicht bestätigen und widerlegen diese Wahrnehmung sogar in weiten Teilen.

Das Thüringer Ministerium für Inneres und Kommunales legt zum Zweck der Information der Bevölkerung und für behördliche Betrachtungen jährlich eine Verkehrsunfallstatistik vor. Hier werden Verkehrsunfälle mit und ohne Personenschäden aufgeschlüsselt und mit der Schwere der Folgen für die Unfallopfer gewogen. Der Auszug aus dieser allgemeinen Aufstellung der vergangenen vier Jahre ist nachfolgend aufgeführt:

#### Verkehrsunfälle allgemein

Jahr	2017	2018	2019	2020	Saldo Vorjahr
Verkehrsunfälle gesamt	58.014	56.491	55.790	47.920	- 14,1%
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	6.587	6.757	5.831	5.161	- 11,5 %
mit Getöteten	95	94	85	80	- 5,9%
dabei Getötete	109	100	92	83	- 9,8%
mit Verletzten	6.492	6.663	5.746	5.081	- 11,6%
dabei Schwerverletzte	1.950	1.933	1.656	1.489	- 10,1%
dabei Leichtverletzte	6.684	6.728	5.869	5.010	- 14,6%
Verkehrsunfälle mit Sachschaden	51.427	49.734	49.959	42.759	- 14,4%

Quelle: Thüringer Ministerium für Inneres und Kommunales (Hg.) (2021): Verkehrsunfallstatistik 2020, Seite 3. https://innen.thueringen.de/fileadmin/ th3/polizei/Statistiken/210408\_medieninfo\_vku.pdf

Es ist ein überproportionaler Trend der Abnahme von Verkehrsunfällen zu verzeichnen, was allerdings in Teilen auf ein pandemiebedingt insgesamt sinkendes Verkehrsaufkommen zurückzuführen ist. Auffällig ist hier zudem, dass die Anzahl an tödlich Verunglückten bei Verkehrsunfällen im Saldo zum Vorjahr langsamer sinkt als die Verkehrsunfälle mit Personenschaden allgemein.

Soviel zur Verkehrssituation unter Betrachtung aller Personenverkehrsarten. Wie genau sieht das jetzt aber bezogen auf das Fahrradfahren aus?

### Verkehrsunfälle mit Fahrrädern

Jahr	2017	2018	2019	2020	Saldo Vorjahr
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden	1.781	1.898	1.703	1.787	4,9%
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	1.308	1.438	1.194	1.294	8,4%
dabei Getötete	10	9	9	9	0,0%
darunter Radfahrende	9	9	9	8	- 11,1%
dabei Schwerverletzte	328	356	276	308	11,6%
Leichtverletzte	1.034	1.167	984	1.068	8,5%
verursachte Verkehrsunfälle	974	1.026	966	1.030	6,6%

Quelle: Thüringer Ministerium für Inneres und Kommunales (Hg.) (2021): Verkehrsunfallstatistik 2020, Seite 9. https://innen.thueringen.de/fileadmin/ th3/polizei/Statistiken/210408\_medieninfo\_vku.pdf Der Unfallstatistik ist zu entnehmen, dass im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg an Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden zu beobachten ist. Zwar nahm auch die Anzahl an Leicht- bis Schwerverletzten leicht zu, aber bei tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern ist die Anzahl entgegen der Erwartung stabil bis leicht rückläufig.

Klar ist, dass im Verhältnis zwischen Verkehrsunfällen mit und ohne Personenschaden andere Verkehrsarten die Nase vorn haben. Das liegt zunächst an der fehlenden Knautschzone bei Fahrrädern sowie an deren leichter Übersehbarkeit im Verkehr.

Der Vorteil des Rades gegenüber anderen Arten des Personenverkehrs steht allerdings zwischen den Zeilen der Statistik. Denn ausgehend von einer Fahrradverkehrsquote von 9,8 % am gesamten Verkehr in Thüringen im Jahr 2020 ist zu erkennen, dass in Relation zu allen Verkehrsunfällen (47.920), Radfahrende mit 1.787 Unfällen deutlich unterrepräsentiert sind. Gemäß dem Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehr wären somit knapp 3.000 Fahrradunfälle mehr zu erwarten, wäre das Rad ähnlich gefährlich wie andere Personenverkehrsarten. (9,8 % von 47.920 Verkehrsunfällen entsprächen 4.697 Unfällen mit Radfahrenden → 4.697 > 1.787).

Die steigende Zahl an Radverkehrsunfällen steht in einem den Radverkehr begünstigendem Verhältnis zur wachsenden Radverkehrsquote.

#### > Sicher Rad fahren ...

Die Zahl der Verkehrstoten konnte auf bundesdeutschen Straßen auf ein Zehntel des Wertes von 1970 reduziert werden. Dies ist maßgeblich dem Schutz von PKW-Insassen durch passive Einrichtungen, wie Sicherheitsgurte, Airbags und stabile Fahrgastzellen, zu verdanken. Radfahrende haben zwar keine Knautschzone, können sich jedoch durch die Beachtung einiger Sicherheitstipps schützen, wie gute Beleuchtung am Fahrrad, das Tragen eines Helms und heller Kleidung.

#### > ... und gesund bleiben

Im Gegensatz zum Autofahren hat Radfahren eine gesundheitsfördernde Wirkung: Radfahren kann durch Training des Herz-Kreislauf-Systems das Leben verlängern und das Wohlbefinden steigern. Durch regelmäßiges Radfahren erhöht sich die statistische Lebenserwartung um drei bis 14 Monate.<sup>2</sup>

#### Radverkehrssicherheit für Kinder

Nichtsdestotrotz darf nicht außer Acht gelassen werden, dass Radfahren aufgrund des Fehlens von sicherheitstechnischen Einrichtungen, wie es sie in jedem modernen PKW gibt, ein gewisses Risiko darstellt, wenn der Unfallprävention nicht Sorge getragen wird. Betroffen davon sind ganz besonders Kinder aufgrund ihrer geringen Körpergröße und der damit einhergehenden Übersehbarkeit im Straßenverkehr, ihrer physischen Schwäche und aufgrund ihres geringen Vermögens, Gefahrensituationen richtig einzuschätzen.

In Anbetracht der wachsenden Verantwortung die Kindern im Alltag zugeschrieben wird, ist eine Förderung des Radverkehrs zur Gewährleitung ihrer Sicherheit unabdingbar. Ein Beispiel für ein hohes Maß an Selbstständigkeit für die Kinder, ist der Schulweg. Sowohl Autofahrerinnen und Autofahrern als auch Kindern selbst sind Maßnahmen zur Unfallprävention verstärkt zu vermitteln, um Konflikte zu vermeiden. Die AGFK Thüringen hat ein Konzept für die Zertifizierung von Fahrradfreundlichen Schulen in Thüringen entwickelt. Mit dem Konzept sollen Ansätze vermittelt werden, wie die Kultur des Radfahrens bei Schülerinnen und Schülern, Lehrerinnen und Lehrern und Eltern gefördert werden kann, indem Fahrradfreundlichkeit ganz bewusst an den Schulen thematisiert wird.



Mit dem auffälligen Piktogramm "Rücksicht kommt an" auf dem Ilmradweg (Kippergasse) wird an ein rücksichtvolles Miteinander appelliert.
Foto: Stadtverwaltung Weimar



University of Utrecht; Difu (2015): NRVP (Fahrradportal). Studie der Universität Utrecht. Radfahrer leben ein halbes Jahr länger. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/radfahrer-lebenein-halbes-jahr-laenger

# Radfahrende halten sich (nicht) an die Verkehrsregeln

Warum erscheint das Verhalten der Radfahrenden manchmal so unberechenbar? An welchen Stellen verstoßen sie gegen die Verkehrsregeln und wieso?

#### Regelverstöße kommen bei allen Verkehrsteilnehmenden vor

Das bewusste oder unbewusste Missachten von Verkehrsregeln ist nicht nur bei Radfahrenden zu beobachten. Beim Fußverkehr sind Rotlichtverstöße häufig. Beim PKW sind es überwiegend Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Falschparken, die eine breite gesellschaftliche Akzeptanz besitzen und mit einem geringen Schuldbewusstsein der Fahrerin oder des Fahrers einhergehen, aber ein hohes Verkehrssicherheitsrisiko darstellen.

## Was sind die häufigsten Vergehen von Radfahrenden und warum finden diese statt?

Radfahrende sind sich ihrer Regelverstöße in den meisten Fällen bewusst. Aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten sehen sich Radfahrende durch Wartezeiten häufiger benachteiligt, z.B. an auf den Autoverkehr ausgerichteten Ampeln, die rot sind, wenn der Radfahrende sie erreicht. Aus psychologischer Sicht akzeptieren "Menschen [...] Regeln dort, wo [...] [sie] einen Sinn in ihnen erkennen".³ Da die Radverkehrsnetze oft lückenhaft sind und die Radverkehrsführung umständlich und nicht selbsterklärend ist, fühlen sich Radfahrende nicht ernst genommen. Dies führt zu den typischen Regelübertretungen, wie Rotlichtverstößen oder die Nutzung der Radwege in Gegenrichtung.

Obwohl Umfragen zeigen, dass 95 % der Befragten meinen, über die Verkehrsregeln gut informiert zu sein, tun sich Wissenslücken in unterschiedlichen Bereichen der Regelungen für den Radverkehr auf.

Insbesondere beim Thema der Benutzungspflicht von Radwegen herrscht häufig Unwissenheit (etwa 60 % der Befragten).<sup>4</sup>

#### Rotlichtverstöße

Im Rahmen des Forschungsvorhabens der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) haben Beobachtungen ergeben, dass in etwa ein Fünftel der Rotlichtsituationen ein Verstoß durch Radfahrende stattfindet.<sup>5</sup> In 75 % der Fälle werden rote Ampeln von Radfahrenden überfahren, in den übrigen 25 % wird beispielsweise auf den Gehweg ausgewichen, um die rote Ampel zu umfahren.<sup>6</sup> Im Rahmen einer Befragung konnte ermittelt werden, dass ein Drittel der befragten Radfahrenden es nicht richtig findet, bei Rot zu fahren, es aber trotzdem tut.<sup>7</sup>

#### Nutzung von Radwegen entgegen der Fahrtrichtung

Ist ein Radweg vorhanden, benutzen im Durchschnitt circa 20 % der Radfahrenden diesen entgegen der Fahrtrichtung.<sup>8</sup> Dieses Verhalten ist noch unfallträchtiger als der Rotlichtverstoß, denn die Benutzung linker Radwege ist die mit Abstand häufigste Ursache von Unfällen, die durch Radfahrende verursacht worden sind. Häufigster Grund für diesen Verstoß sind ungünstige Radverkehrsführungen und fehlende Querungsmöglichkeiten.<sup>9</sup> Im Jahr 2020 waren rund 10 % der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden auf falsche Straßenbenutzung zurückzuführen.<sup>10</sup>

"Fahrradfahren behindert Busse"

> "Fahrradfahren gefährdet Fußgängerinnen und Fußgänger"

- <sup>3</sup> Graf, Thiemo (2016): Handbuch: Radverkehr in der Kommune.
- 4.7.8 Alrutz, Dankmar, et al. (2009): Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern. Berichte der Bundesanstalt für Verkehrswesen. Verkehrstechnik Heft V 184. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/191/file/V184.pdf
- 5.6 IAOV; Technische Universität Chemnitz; AAP; Auto Club Europa (2009): Rotlicht-/ Stoppschild-Verstöße.
- UDV (2013): Maßnahmen gegen den Abbiegekonflikt Kfz Radfahrer. https://www.udv.de/resource/blob/80032/f141f9dcbce3e94053f99cb-ccc51c8ab/abbiegekonflikt-kfz-radfahrer-data.pdf
- Destatis (Hg.) (2021): Verkehrsunfälle. Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2020.
   https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-zweirad-5462408207004.

#### Fahren auf dem Gehweg

Radfahrende nutzen am häufigsten den Gehweg, um abzukürzen oder weil Querungshilfen fehlen. Doch auch das subjektive Sicherheitsgefühl ist nicht selten ein Grund, warum Gehwege genutzt werden. Hier entsteht ein Teufelskreis: Denn je weniger Radfahrende auf der Straße fahren, desto weniger spielt sich das Miteinander mit dem Kfz-Verkehr ein. Im Rahmen einer Befragung konnte gezeigt werden, dass 30 % der Befragten es nicht in Ordnung finden, als Radfahrende den Gehweg zu nutzen, es aber trotzdem tun.<sup>11</sup>







#### Was kann gegen die Regelverstöße getan werden?

Untersuchungen zeigen, dass regelkonformes Verhalten nicht allein durch Sanktionen erreicht werden kann. Vielmehr sind übergreifende Strategieansätze notwendig, die z.B. die Straßenraumgestaltung, Informationsmaßnahmen und Kampagnen umfassen:

- Der Verkehrsraum muss für Radfahrende selbsterklärend sein.
- Durchgehende Radverkehrsnetze müssen geschaffen werden.
- Übergänge zwischen Führungsformen sind eindeutig zu gestalten.
- Die Standards müssen, wie in den Regelwerken dargestellt, eingehalten werden.

- Radinfrastrukturen und Knotenpunkte m\u00fcssen dem Anspruch nach Effizienz entsprechen.
- Wartezeiten an Ampeln sind z.B. durch grüne Wellen zu reduzieren.<sup>12</sup>
- Durch mehr Querungshilfen kann dem Fahren entgegen der Fahrtrichtung begegnet werden.
- Im Einzelfall ist die Sicherung des Zweirichtungsverkehrs zu prüfen.



- Alrutz, Dankmar, et al. (2009): Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern. Berichte der Bundesanstalt für Verkehrswesen. Verkehrstechnik Heft V 184. https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docld/191/file/V184.pdf
- vgl. Düsterwald, Michael (2017): Siemens. Sitraffic SiBike, Smart Cities Smart Traffic!.
  - $\label{lem:http://2017.nationaler-radverkehrskongress.de/programm/vortraege/B2\_Duesterwald\_Praesentation.pdf$



## 3. Für Radinfrastruktur haben wir (keinen) Platz

Autofahrende bangen um ausreichend Verkehrsraum. Dass aber Straßen für den motorisierten Verkehr, Nahverkehrsanlagen und Parkplätze den größten Anteil an innerstädtischer Flächenversiegelung verursachen, stört die Kritikerinnen und Kritiker wenig bis gar nicht. Ganz im Gegenteil, die Angst, dass Parkflächen im Zuge des Radinfrastrukturausbaus wegfallen könnten, ist groß.

Über Jahrzehnte hinweg ist die Verkehrsplanung so angelegt worden, dass der Autoverkehr möglichst effizient abgewickelt werden kann. Das geht zu Lasten der Sicherheit von vor allem nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden – und nicht zuletzt dem Radfahrenden – durch zu wenig Platz für das Fahrrad auf deutschen Straßen. Besonders Kreuzungen und Einmündungen sind davon betroffen. Radwege enden oftmals abrupt – geschlossene Wegenetze für Radfahrende? Fehlanzeige!

Aber ist der Platz wirklich so knapp, dass Radfahrende diese Gefahr hinnehmen müssen?

Die AGFK Thüringen sagt entschieden Nein! – Und macht das Problem zur Lösung.

#### Flächen sind da – sie müssen nur effizienter genutzt werden

Kommunale Entscheidungsträger und politische Gremien sind zögerlich, wenn es darum geht, eigene Straßenräume für Radfahrende zu schaffen. Allerdings steigt die Anzahl an PKW und LKW, die täglich in deutschen Innenstädten rollen. Das motorisierte Verkehrsnetz ist ausgelastet und baulich selten noch erweiterbar. Es führt auf lange Sicht kein (Rad-)Weg daran vorbei, flächenschonendere Alternativen zum Auto anzubieten. Der Ausbau der Radinfrastruktur ist dafür als Lösungsansatz prädestiniert. Um die Attraktivität des Radfahrens zu steigern, muss also das Radwegenetz ausgebaut werden.

Das Argument der fehlenden Flächenverfügbarkeit ist damit ein Eigentor der Kritikerinnen und Kritiker.

Unabhängig von der Effizienz und der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur, die nicht zu Lasten der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gehen darf, ist die Flächengerechtigkeit ein nicht zu unterschätzendes Argument.

Hier darf nicht nur nach der quantitativen Flächenverteilung unterschieden werden, sondern auch nach den auf den Flächen auftretenden Mischverkehren im individuellen lokalen Kontext. Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Rad, Rad und Fußgänger, Rad und E-Scooter? Durchgehende und vernetzte Radverkehrsinfrastruktur muss bedarfsgerecht, zukunftsfähig und intelligent geplant und neu geschaffen werden. Im Idealfall auch durch die Umverteilung von vergebenen Verkehrsflächen. Aber wie kann das konkret aussehen?

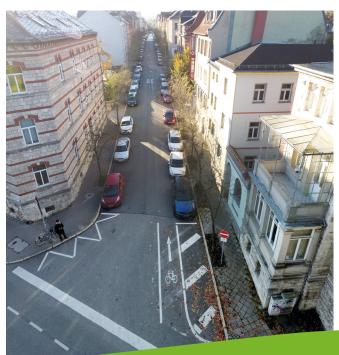
#### Möglichkeiten der Umsetzung einer sicheren Radinfrastruktur

Bürgerinnen und Bürger fürchten im Zusammenhang mit Radwegschaffung eins mehr als alles andere: Parkraumeinschränkung. Und diese Sorge hat auch ihre Berechtigung. Insgesamt muss aber in die Überlegungen einbezogen werden, dass es sich um die Interessen Einzelner handelt. Eine zukunftsfähige, lebenswerte und vor allem klimagerechte Stadt mit genügend Platz für die Sicherheit Aller ist hingegen von allgemeinem Interesse. Und dahingehend ist die Umverteilung von Parkraum hin zu Radverkehrsflächen eine naheliegende Lösung.

Markierte Fahrradschutzstreifen mit Fahrrad-Piktogrammen sind ein einfacher und kostengünstiger Weg ohne größere bauliche Investitionen, um Radwege zu vernetzen und neuen Verkehrsraum für Radfahrende zu schaffen. Obwohl eigene baulich getrennte Radwege größere Sicherheit gewährleisten und in jedem Falle wünschenswert sind, müssen gerade innerhalb von Städten gangbare Lösungen gefunden werden, die zahlreichen Belangen auf stark begrenztem Raum gerecht werden.

Eine weitaus erstrebenswertere Lösung sind Fahrradstraßen, die die StVO seit 1997 mit dem Zeichen 244 vorsieht. Besonders in ruhigen Nebenstraßen, die orthogonal oder parallel zu teilweise

Die Fahrradfurt in der Washingtonstraße erleichtert dem Radverkehr die Einfahrt entgegen der Einbahnstraße. Mit der Sperrmarkierung in den Kreuzungsbereichen werden die Sichtbeziehungen für den Rad- und Fußverkehr verbessert, I Foto: Stadtverwaltuna Weimar



mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen verlaufen, eignet sich dieses Konzept. Mit Fahrradstraßen werden Bereiche geschaffen, in denen entweder nur Fahrräder verkehren oder PKW zwar zugelassen sind (Tempo 30), den Radverkehr aber nicht behindern dürfen.

Hilfreiche Argumente in der Diskussion mit Kritikerinnen und Kritikern können des Weiteren sein:

#### > Allgemeiner Flächenverbrauch MIV

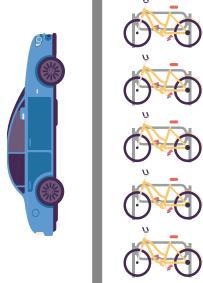
Das Auto wird im Durchschnitt nur eine Stunde am Tag bewegt, ruhender Verkehr benötigt durchschnittlich ca. 12,77 Quadratmeter pro Fahrzeug.<sup>13</sup>

#### > Sicherheit

In stark beparkten Straßen bilden PKW auch im Stehen ein Sicherheitsrisiko, da sie für überquerende Fußgängerinnen und Fußgänger die Sicht auf die Straße erschweren. Selbiges gilt selbstverständlich auch für Radfahrende, besonders in Kreuzungsbereichen.

#### > Kosten

Der Neubau von PKW-Stellplätzen liegt im Jahr bei 2.000-3.000 Euro pro Stellplatz, welche zu einem nicht unerheblichen Teil von der Allgemeinheit getragen wird. Stellplätze für Radverkehr sind erheblich raumsparender und günstiger. Ein Radbügel kostet hingegen nicht mehr als 120 Euro, ein überdachter Radstellplatz zwischen 200 und 300 Euro.<sup>14</sup>



Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Stellplätze für Fahrräder mit Radanlehnbügel in der Thomas-Neubauer-Straße in Jena Foto: Stadtverwaltung Jena



- Randelhoff, Martin (2014): Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person). Hg. v. Zukunft Mobilität. https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/
- Umweltbundesamt (2021): Verkehr | Lärm. Nachhaltige Mobilität. Radverkehr. https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-gunstig

Fahrradparkhaus Radstation (Nord) beim Hauptbahnhof Erfurt | Foto: Stadtverwaltung Erfurt



## Mit Tempo 30 kommt (k)ein Stau

Nicht unüblich ist die Aussage von Kritikerinnen und Kritikern, der Radverkehr behindere den Verkehrsfluss derart, dass mit einer Einschränkung der infrastrukturellen Leistungsfähigkeit zu rechnen ist. Der Vorschlag der befürwortenden fahrradfreundlicher Verkehrsplanung, ein generelles Tempolimit auf 30 km/h in geschlossenen Ortschaften einzuführen, stößt entsprechend oft auf taube Ohren. Die AGFK Thüringen setzt sich für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf innerstädtischen und – gemeindlichen Straßen aus mehreren Gründen ein: Wir sehen hierin ein Verbesserungspotential bezüglich der Sicherheit und Lebensqualität aller Verkehrsteilnehmenden. Damit kann außerdem der aktuellen Auslastung der Straßennetze weiterhin qualitativ gerecht werden. Darüber hinaus bestehen unsere Bestrebungen auch für eine Geschwindigkeitslimitierung auf 80 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften, wenn Auto- und Fahrradverkehr sich die Straßen zwischen baulich getrennten Ortschaften teilen müssen.

#### Staugefahr durch Tempo 30

Der Gedanke, dass durch eine Verlangsamung der Verkehrsteilnehmenden Staus entstehen können liegt nahe, ist aber falsch und wird in zahlreichen Studien und Erfahrungen anderer Länder widerlegt. Der Wechsel zwischen Verkehrszonen und unangepassten Geschwindigkeiten verschiedener Verkehrsteilnehmenden im Verkehrsmix führen zu sogenanntem "Stop-and-Go", wodurch Grünphasen nur selten voll ausgenutzt werden können. Diese Effekte verstärken sich in Zeiten steigender Verkehrszahlen und dichter besiedelten Städten. Es klingt kurios, aber tatsächlich sinkt mit Tempo 50 die effektive Geschwindigkeit, um von A nach B zu kommen durch eine steigende Staugefahr. Eine Basisgeschwindigkeit von 30 km/h führt zu einem flüssigeren und gleichmäßigeren Verkehrsaufkommen.<sup>15</sup>

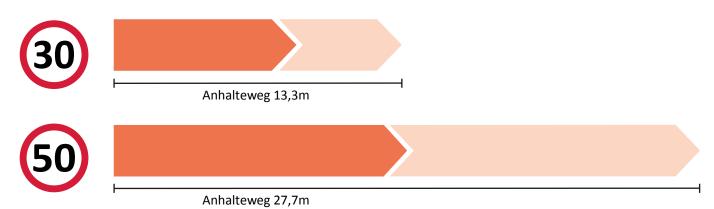
In deutschen Städten zeigt sich das auch in der Praxis: In München liegt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit beispielweise bei nur etwa 24 km/h. In Berlin kommt man immerhin mit 32 km/h ans Ziel.<sup>16</sup> Da es sich hierbei aber um Durchschnittwerte handelt, sind die Geschwindigkeiten in der Hauptverkehrszeit noch deutlich reduzierter. Dort, wo es aufgrund von Belangen der Unfallgefahr oder aus Lärmschutzgründen notwendig ist, also beispielsweise an Schulen oder in Siedlungen, gilt Tempo 30 in deutschen Städten als Norm. Dieser Wechsel zwischen unterschiedlichen Geschwindigkeitsbereichen führt zu einer erschwerten Übersichtlichkeit der Verkehrslage. Ein allgemeines Tempo 30 schafft Klarheit, erhöht die Sicherheit und die Lebensqualität.<sup>17</sup>

#### Sicherheit über Effizienz

Abgesehen von der Diskussion über die Leistungsfähigkeit sind es in erster Linie Themen der Verkehrssicherheit, die für Tempo 30 sprechen. Aus einer Verringerung des Geschwindigkeitsgefälles zwischen motorisiertem Verkehr und dem Radverkehr ergibt sich ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss von Rad- und Kfz-Fahrenden. Auch Fußgängerinnen und Fußgänger profitieren davon, da eine niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeit eine einfachere Straßenüberquerung ermöglicht.

Im Jahr 2021 verzeichnet allein der Freistaat Thüringen 5.161 Verkehrsunfälle mit Personenbeteiligung.<sup>18</sup> Im Jahr 2020 verletzten sich auf deutschen Straßen unter anderem innerorts 183.412 Menschen.<sup>19</sup> Viele Verletzungen und Todesfälle könnten gemindert oder verhindert werden, wenn die Reaktions- und Bremswege der beteiligten Verkehrsteilnehmenden kürzer wären: Dies ergäbe sich bei einer Geschwindigkeitsreduktion. Die folgende Abbildung zeigt, wie sehr sich der Bremsweg eines PKWs bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 minimiert:

#### Anhaltewege eines PKWs bei Tempo 30 und 50



Quelle: Umweltbundesamt (Hg.) (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, S. 15. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/ wirkungen\_von\_tempo\_30\_an\_hauptstrassen.pdf

#### Weniger Lärm und bessere Luftqualität

Dass die meisten Bürgerinnen und Bürger eine ruhige Wohn-, Arbeits- und Alltagssituation mit einer gesteigerten Lebensqualität in Verbindung setzen, ist kein Geheimnis. Ebenso wenig überraschend ist der Fakt, dass Kraftfahrzeuge Geräusche umso lauter emittieren, je mehr Reibung zwischen Reifen und Straße erzeugt wird und je höher der Drehzahlbereich der Fahrzeuge bezogen auf den jeweiligen Gang ist – kurz gesagt, je schneller sich das jeweilige Fahrzeug bewegt. Eine Geschwindigkeitsreduktion vermindert demnach auch die Lärmbelastung.

In Zahlen ausgedrückt bedeutet das eine Verringerung des Mittelungspegels um ca. vier Dezibel bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h. Diese scheinbar kleine Differenz ist tatsächlich jedoch eine deutliche Abnahme. Im durchschnittlich gemessenen Pegel ist ein Dezibel Unterschied wahrnehmbar. Entscheidender in der wahrgenommenen Belastung durch Umgebungsgeräusche sind aber der niedrigere Maximalpegel und die sinkenden Pegelschwankungen. Der Maximalpegel entsteht in erster Linie aufgrund starken Beschleunigens, ein Phänomen, dass bei Tempo 30 deutlich abnimmt. <sup>20</sup>

Positive Erfahrungen mit Geschwindigkeitsreduktion auf Hauptverkehrsstraßen (v.a. aus Lärmschutzgründen) haben zahlreiche deutsche Städte wie Rostock oder Berlin gemacht.<sup>21</sup> Auch andere Großstädte, wie Paris im August 2021, verringern flächendeckend und öffentlichkeitswirksam die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Innenstadt auf 30 km/h und gehen so mit gutem Beispiel voran.



- <sup>15,17</sup> Verkehrsclub Deutschland e.V. (2021): Noch mehr Argumente für Tempo 30.
- Randelhoff, Martin (2012): Europäische Städte mit der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit im Straßenverkehr (2008). Hg. v. Zukunft Mobilität. https://www.zukunft-mobilitaet.net/9995/analyse/durchschnittsgeschwindigkeit-europa-2008-berlin-deutschland/
- Thüringer Ministerium für Inneres und Kommunales (Hg.) (2021): Verkehrsunfallstatistik 2020. https://innen.thueringen.de/fileadmin/th3/polizei/Statistiken/210408\_medieninfo\_vku.pdf
- Destatis (2022): Verkehrsunfälle. Straßenverkehrsunfälle nach Unfallkategorie, Ortslage. https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/polizeilich-erfasste-unfaelle.html;jsessionid=99EC-

CB869598F797DA60D1D7B2F76492.live721

## Vorteile von Tempo 30 für den Radverkehr im Überblick:

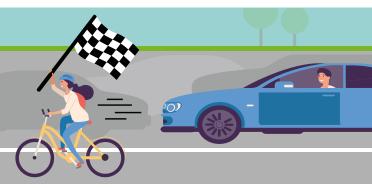
- Höhere Verkehrssicherheit durch kürzere Bremswege
- Bessere Integration unterschiedlicher Verkehrsteilnehmenden und Harmonisierung von Verkehrsflüssen infolge der Minderung von Geschwindigkeitsdifferenzen
- Bessere Erkennbarkeit von Radfahrenden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende
- Näherungsweise Anpassung von Grünphasen an die Reisegeschwindigkeit
- Gesteigertes Sicherheitsgefühl der Radfahrenden

Nach durchgeführtem Verkehrsversuch wurde neben dem Schutzstreifen dauerhaft ein Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr in Erfurt eingerichtet. Foto: Werbeagentur



- Quarks (2020): Das wissen wir über Tempolimits. Hg. v. Westdeutscher Rundfunk Köln. https://www.quarks.de/technik/mobilitaet/faq-tempolimits/
- Topp, Hartmut (2014): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung. In: Straßenverkehrstechnik (1.2014) S. 23-30. https://mueef.rlp.de/fileadmin/mulewf/Service/Veranstaltungschronik/pdf-Dateien/Laermschutz\_in\_RLP/Topp-Veroeffentlichung\_zu\_Tempo\_30\_auf\_Hauptverkehrsstrassen\_mit\_Wohnnutzung\_SVT\_01-2014\_\_23-30.pdf

## 5. Thüringen ist (k)ein Fahrradland



Nicht selten wird die Topografie Thüringens als Argument gegen eine Förderung des Radverkehrs genutzt. Die hügeligen, teils bergigen Landschaften des Freistaates drängen Thüringen demnach augenscheinlich zunächst in eine unzweckmäßige Rolle als Paradebeispiel für fahrradfreundliche Infrastruktur. So rechtfertigen Verantwortliche ihre fehlende Handlungsbereitschaft und vergeben Chancen. Zu Unrecht, denn gerade dort sind Bedarfe und Potentiale am größten.

Chancen Bedarfe

- Besonders in Gebieten ungünstiger topografischer Verhältnisse ist der Radverkehrsanteil noch relativ gering, wodurch sich ein höheres Potential ergibt.
- Technischer Fortschritt macht das Fahrrad (insbesondere Pedelecs und E-Bikes) in hügeligen bis bergigen Regionen attraktiv für Personen unterschiedlichen Alters (ältere Bürgerinnen und Bürger sowie Familien mit Kindern können durch Motorunterstützung problemlos Höhenmeter überwinden)
- An Streckenabschnitten hoher Steigung und Gefälle sind besondere Unterstützung und Schutzmaßnahmen nötig

Die Verknüpfung von touristischen Radverkehrswegen mit Alltagswegen für die Bevölkerung kann bei genauer Betrachtung des Quell- und Zielverkehres neue Potentiale erschließen.

Die AGFK Thüringen legt nahe, das Argument der Topografie nicht als Gegen- sondern als befürwortendes Argument aufzufassen und in Diskussionen als solches zu verwenden. Insbesondere soll dabei auf die wachsende Beliebtheit von E-Bikes und Pedelecs eingegangen werden, welche landschaftliche und städtebauliche Höhendifferenzen nicht mehr zum Mobilitätsproblem von muskelkraftbasierten Verkehrsarten machen. Mit Unterstützung beim Radfahren sind die durchschnittlichen Tagesdistanzen deutlich höher und auch größere Lasten oder Kinder können damit transportiert werden.

Für Fußgänger und Radfahrer vom Kraftfahrzeugverkehr getrennte Unterführung der Eisenbahnstrecke am Wagenstedter Knoten in Mühlhausen Foto: Tino Sieland. Stadt Mühlhausen



Die Verkaufszahlen an Pedelecs und E-Bikes steigen seit Jahren überproportional. Im Jahr 2020 gingen in Deutschland fünf Mio. Räder über den Ladentisch, wie es im aktuellen Marktbericht des Zweirad-Industrie-Verbandes ZIV heißt. Der Absatzsteigerung entsprechend, steigt auch der Umsatz in der Branche stark. Über sechs Mrd. Euro bzw. ein Zuwachs von 60 % im Vergleich zum ebenso verkaufsreichen Vorjahr wurden erwirtschaftet. Und nicht nur Profis satteln um! Auch Fahrrad-Neulinge gehören zu den Kundinnen und Kunden, welche das E-Bike als Ausdruck einer fitten und gesunden Lebensweise verstehen und zum Lifestyle-Produkt machen. Und dass die Bereitschaft, das E-Bike zu nutzen keine Ausnahme ist, zeigt sich daran, dass im Jahr 2020 der Anteil an Pedelecs am gesamten Fahrradabsatz in Deutschland bei etwa 43 % lag und somit fast jedes zweite verkaufte Fahrrad einen E-Motor hatte.<sup>22</sup>



Weitere Hinweise, Tipps und Beispiele:

Leitfaden "Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden" der TU Dortmund

https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/

Angekurbelt werden diese Zahlen zusätzlich durch die Förderung des Landes Thüringen für Lastenräder mit und ohne elektrische Unterstützung im Jahr 2021 (Fortführung geplant) sowie die zahlreichen Job- und Dienstfahrrad-Angebote in Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen. Im Jahr 2021 gab es in Thüringen mehr als eine Million Euro Zuschuss für mehr als 600 Lastenräder, sowie Anhänger und Unterstell-Möglichkeiten.<sup>23</sup>

Auf Grund der steigenden Zahlen von Alltagsradlerinnen und -radlern ergeben sich auch für die Verkehrsplanungen vorzunehmende Anpassungen und Änderungen. Dem wurde u.a. mit der letzten StVO-Novelle aus dem Jahr 2020 bereits Rechnung getragen, weitere Ergänzungen für den Radverkehr sollen noch folgen.<sup>24</sup>

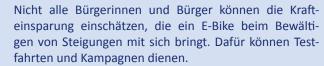
Nicht zuletzt daraus folgen jedoch Bedarfe aus der Prävention von Steigungs- und Gefällegefahren. Konkret ergeben sich diese aufgrund folgender Faktoren:

- wiegende Fahrweise von Radfahrenden bei Steigung
- häufige Überholmanöver durch Kfz und schnellere Radfahrende

- Um diese Gefahren zu minimieren, sind mehrere Ansätze denkbar, die entweder allein oder in Kombination im Sinne der kommunalen Daseinsvorsorge umzusetzen sind:
- Radfahr- und Schutzstreifen mindern Konfliktpotentiale
- Führung des Radverkehrs im Seitenraum
- Gemeinsame Geh- und Radwege mit hohem Unfallrisiko vermeiden
- einseitige Radinfrastrukturen bergauf bzw. asymmetrische Führung mit breiteren Fahrspuren bei Mischverkehrsführung

#### TIPP:

#### Angst vor Höhenunterschieden nehmen



Auch öffentlich nutzbare Fahrradstadtpläne inklusive Angaben zu Höhendifferenzen erleichtern die Fahrt durch die Möglichkeit einer optimalen Routenplanung.

- <sup>22</sup> Zweirad-Industrie-Verband (2022): "Freiheitsmobilität" bleibt stark nachge-fragt. ZIV Marktzahlen und Entwicklung 2021. https://www.ziv-zweirad.de/presse-medien/pressemitteilungen/detail/artic-le/freiheitsmobilitaet-bleibt-stark-nachgefragt/
- Thüringer Aufbaubank (2021): Große Resonanz auf Lastenradförderung: Eine Million Euro Zuschuss für mehr als 600 Räder. https://www.aufbaubank.de/Infothek/Aktuelles/Grosse-Resonanz-auf-Lastenradfoerderung-Eine-Million-Euro-Zuschuss-fuer-mehr-als-600-Raeder
- <sup>24</sup> Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Gesetze / Verordnungen. Straßenverkehrs-Ordnung. https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\_2013/

Radverkehrsanlage in der nördlichen Johannesstraße in Erfurt, welche im Jahr 2015 für den Verkehr freigegeben wurde, mit beidseitigem Radfahrstreifen Foto: Stadtverwaltung Erfurt



## Dafür bekommen wir (k)eine Mehrheit im Gemeinderat







Radverkehrsförderung ist mitunter ein Reizthema. Wegfallende Kfz-Stellplätze, Geschwindigkeitsreduktionen für den Kfz-Verkehr oder die Einrichtung von Fahrradstraßen führen zu Verstimmungen im Gemeinderat. Spätestens dann ist ein klares Bekenntnis zum Radverkehr gefordert. Hier gilt es, die wichtigsten Argumente zu vertreten:

- Die Mehrheit der Menschen will mehr Radverkehrsförderung.
- Eine Mehrheit akzeptiert auch Einschränkungen im Kfz-Verkehr.
- Ein Drittel der Menschen möchte das Rad in Zukunft häufiger nutzen.
- Der Verkauf von Fahrrädern boomt und bleibt ein Wachstumsmarkt (siehe Kapitel 5)

#### Gute Gründe zur Förderung des Radverkehrs

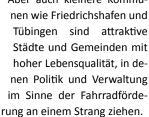
Die Bürgerinnen und Bürger – und damit auch die Wählerinnen und Wähler - sprechen sich überwiegend für mehr Radverkehrsförderung aus. Über 60% aller Befragten wünschen sich laut Fahrrad-Monitor Deutschland 2019 eine verstärkte kommunale Radwegeförderung, sowie eine bessere Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden (53 %) und den Fußgängerinnen und Fußgängern (45 %). Da 80 % der Radverkehrsinfrastruktur in kommunaler Hand liegt, entscheidet sich überwiegend auf kommunaler Ebene, ob und wie Radverkehrsförderung bei den Bürgerinnen und Bürgern ankommt. Dass dies gelingt, zeigen die Städte und Gemeinden, die eine aktive Radverkehrspolitik betreiben: Bei den Städten zwischen 200.000 und 500.000 Einwohnern im ADFC Fahrradklimatest 2020 belegen die bundesweit bekannten "Fahr-

> rad-Städte" Karlsruhe, Münster und Freiburg im Breisgau die ersten drei Plätze. Die Thüringer Städte Erfurt und Jena belegen in ihren Kategorien jeweils

> > den 18. Platz. 25

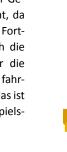
Aber auch kleinere Kommunen wie Friedrichshafen und Tübingen sind attraktive Städte und Gemeinden mit hoher Lebensqualität, in denen Politik und Verwaltung Dies nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, dass auf kommunaler Ebene innerhalb einer Legislaturperiode auch mit relativ geringem finanziellem Aufwand spürbare und vorzeigbare Verbesserungen im Radverkehr erzielt werden können. Und nach dem Motto "Tue Gutes und rede darüber" wird das Thema Radverkehr von den Medien sehr positiv aufgegriffen, denn es wird mit einem modernen, aktiven und gesunden Lebensstil assoziiert. In Thüringen konnten so auch die Städte Arnstadt und Ilmenau bereits TOP-25-Plätze im ADFC Fahrradklimatest 2020 erreichen.

Während der Corona-Pandemie ist die Bedeutung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel gestiegen. Die hierfür durchgeführte Umfrage im Rahmen des Fahrrad-Monitors Deutschland 2020 ergab, dass die regelmäßige Nutzung des Fahrrads im Vergleich zu 2015 um sechs Prozentpunkte anstieg. 44 % der Befragten nutzen das Fahrrad bzw. Pedelec regelmäßig, d.h. täglich oder mehrmals pro Woche als Verkehrsmittel und/oder in der Freizeit. Ein wichtiger Bestandteil der Fahrradnutzung ist auch der Freizeitbereich und damit die Tourismuswirtschaft. Knapp die Hälfte gab bei der Befragung an, in den letzten zwei Jahren eine Fahrradtour von einem halben Tag oder länger gemacht zu haben.



- ADFC (2021): ADFC-Fahrradklima-Test 2020. Städteranking. https://fahrradklima-test.adfc.de/fileadmin/BV/FKT/Download-Material/Ergebnisse\_2020/Rankingliste\_FKT\_2020.pdf
- Klima-Bündnis (2022): STADTRADELN. Radeln für ein gutes Klima. https://www.stadtradeln.de/darum-geht-es

Die Entwicklung zeigt, dass der Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr sowohl im Alltag als auch im Tourismus zunimmt, da vor allem junge Menschen zwischen 14 und 29 Jahren diese Fortbewegungsart nutzen. Hierfür müssen jetzt Politik und auch die Verwaltungen die entsprechenden Rahmenbedingungen für die Zukunft schaffen. Denn Lebensqualität ist ein Wählerthema, fahrradfreundliche Kommunen sind lebenswerte Kommunen und das ist gleichzeitig ein Argument für Unternehmen, die darüber beispielsweise um Fachkräfte werben.





## TIPP: Erfolgreiche Ansätze

- Politik sollte frühzeitig in Planungen eingebunden werden.
  Hierzu können Hintergrundgespräche mit Fraktionen und/
  oder verkehrspolitischen Sprechern sowie dem zuständigen Ausschuss des Kommunalparlamentes geführt werden,
  beispielsweise zum rechtlichen Rahmen, in dem sich die
  Maßnahmen bewegen, oder auch zu Informationen zu Regelwerken.
- Planungsradtouren und Befahrungen mit Politik und Verwaltung zeigen, was woanders umsetzbar ist, wie Widerstände überwunden werden konnten und wie die Erfolge nicht nur für den Radverkehr, sondern auch für diejenigen, die die Entscheidungen getroffen haben wirken.
- Austausch auf hohen Ebenen: Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sollten sich mit anderen Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern vernetzen, die bereits aktiv eine erfolgreiche Radverkehrspolitik betreiben.
- Sensibilisierung der Beschäftigten in den örtlichen Ordnungsund Bauämtern

- Ein temporärer Umbau von Straßen oder Verkehrsversuche sollten für eine bestimmte Zeitdauer vor einem Komplettumbau durchgeführt werden, um Ängste abzubauen und Effekte sichtbar zu machen.
- Wichtige zu gewinnende Partnerinnen und Partner und Multiplikatorinnen und Multiplikatoren sind der Einzelhandel, Gastronomie und Unternehmen, die durch die Radverkehrsförderung profitieren.
- Die Medien sollten frühzeitig eingebunden werden, um über die Erfolge in der Radverkehrsförderung entsprechend zu berichten und auf die Aktivitäten der Kommune aufmerksam zu machen.
- Teilnahme am STADTRADELN, ein Wettbewerb für Kommunen, bei dem es darum geht, 21 Tage lang möglichst viele
   Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen,
   um so für dieses Fortbewegungsmittel zu werben.<sup>26</sup>

Der Zweirichtungsradweg in Jena wurde zeitgleich zum Bau der Gemeinschaftsschule Wenigenjena realisiert, um die Radverkehrsanbindung der Schule sicher befahrbar zu machen (Umbau zu einem 5 m breiten getrennten Rad- und Gehweg). I Foto: Stadtverwaltung Jena



## Wo (k)einer radelt, bauen wir (k)einen Radweg

Ein oft gehörtes Argument gegen den Bau eines Radwegs lautet: "Die Strecke fahre ich jeden Tag; auf dem Abschnitt habe ich noch nie Radfahrende gesehen! Da braucht es also auch keinen Radweg." Doch kann man so argumentieren oder muss man nicht erst Angebote schaffen, damit Rad gefahren wird?

#### Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung

Seit dem Beginn der Radverkehrsförderung gilt der Leitsatz, dass Radverkehrsförderung Angebotsplanung ist. Der deutliche Anstieg der Radverkehrsanteile in vielen Städten bestätigt diese Strategie. Durch neue Verbindungen mit entsprechenden Infrastrukturen oder durch eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten von Radfahrenden werden neue Angebote geschaffen, die letztendlich zu einer Erhöhung der Nutzerzahlen führen. Gleichzeitig werden dadurch die Radfahrenden vermehrt im Straßenraum sichtbar. Das gilt auch für Städte und Gemeinden, die heute noch einen geringen Radverkehrsanteil aufweisen. Ein starker gesellschaftlicher Trend hin zum Radverkehr und eine positive Einstellung dazu unterstützen diese Entwicklung. Es gilt also: Dort, wo heute wenige Radfahrende unterwegs sind, werden es bald mehr sein.

#### Wo sollen die vielen neuen Radfahrenden herkommen?

Für eine attraktive und nutzerfreundliche Radverkehrsplanung gilt grundsätzlich: Wo Autos fahren, ist auch von einem Potenzial für den Radverkehr auszugehen. Viele Wege mit dem Auto können alterna-

tiv mit dem Rad zurückgelegt werden. In Erfurt, Weimar, Jena und Eisenach waren 2018 fast 75 % der Wege kürzer als fünf Kilometer (dies entspricht etwa 15 bis 30 Minuten Radfahren).

Das Potenzial von interkommunalen Wegen für den Radverkehr ist noch nicht ausgeschöpft und kann durch den Ausbau von Außerortsradwegen erreicht werden. Insbesondere Pendlerinnen und Pendler entdecken das Fahrrad für die Wege zur Arbeit und zurück. 2018 waren 18 % der Wege, die in Weimar mit dem Rad zurückgelegt wurden, Wege zur oder von der Arbeit.<sup>27</sup> Knapp die Hälfte aller Pendlerinnen und Pendler legen Wege unter zehn Kilometer zurück.

Die Ergebnisse der "Potentialabschätzung überörtlicher Alltags-Radrouten auf Landesebene" zu Radschnellverbindungen in Thüringen, die die AGFK Thüringen in Auftrag gegeben hat, sind ein deutliches Zeichen der zunehmenden Entfernungen, die im Alltagsverkehr mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

#### Angebote fördern die Nachfrage

Der Nutzen des Infrastrukturausbaus wird in verschiedenen Städten durch Radverkehrszählungen auf neuen Routen bestätigt. Durch eine Vorher-Nachher-Untersuchung konnte beispielsweise in Karlsruhe auf der Rheinstraße durch die Anlage eines Schutzstreifens neben einer überbreiten Kfz-Spur ein Zuwachs von 800 Radfahrenden auf 1.200 Radfahrende nachgewiesen werden. Das entspricht einer Steigerung von 50 % gegenüber der Zeit vor der Maßnahme.

Baulich getrennter Geh- und Radweg Weimar-Taubach Mit dem baulich getrennten Geh- und Radweg wird der Ortsteil Taubach an des Radnetz Weimar angebunden. Fertigstellung 2016 Foto: Stadtverwaltung Weimar





Die erste Fahrradstraße Eisenachs I Foto: Stadtverwaltung Eisenach

Gleiches gilt für Angebote zum Fahrradparken. Die beiden Fahrradparkhäuser am Erfurter Hauptbahnhof verfügen zusammen über 540 wettergeschützte Stellplätze. Vor dem Bau bzw. der Erweiterung der Parkhäuser wurden die Fahrräder wild im Bahnhofsumfeld abgestellt. Der Service wurde zudem durch eine Luftpumpstation, einen Automaten für Fahrradschläuche sowie abschließbare Fahrradstellplätze erweitert.

#### Radinfrastruktur macht Radfahrende sichtbar

- Der Radverkehr ist weniger auffällig als der Kfz-Verkehr. Vielfach nutzen Radfahrende nicht die gleichen Routen wie der Kfz-Verkehr, sodass der subjektive Eindruck häufig täuscht.
- Außerorts meiden die allermeisten Radfahrenden Straßen ohne Radwege. Hier wird dann in der Regel kaum gefahren, obwohl Potenziale vorhanden sind. Radfahrende, die auf diesen Streckenabschnitten trotz aller Widrigkeiten unterwegs sind, werden kaum wahrgenommen, da sie verhältnismäßig wenige sind. Doch gerade die wenigen Radfahrenden benötigen einen besonderen Schutz und daher eine angemessene Infrastruktur.
- Auch innerorts werden Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen eher gemieden, denn die Hälfte aller Radfahrenden fühlt sich im Straßenverkehr grundsätzlich (eher) unsicher. Die am häufigsten genannten Gründe sind zu viel Verkehr, rücksichtslose Autofahrende sowie fehlende Radverkehrsinfrastruktur.<sup>28</sup>
- Es sind häufig Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Jugendliche und ältere Menschen mit dem Rad unterwegs, die in der öffentlichen Diskussion nicht hinreichend vertreten sind.
- <sup>27</sup> Technische Universität Dresden (2020): Mobilität in SrV 2018. Steckbrief Weimar.
- SINUS-Institut (2021): Fahrrad-Monitor Deutschland 2021. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-2021.pdf? \_\_blob=publicationFile
  - Francke, Angela; Becker, Thilo; Lißner, Sven (2017): Big Data im Radverkehr. https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/mit-smartphones-generierte-verhaltensdaten-im

## Bestand und Entwicklung im Radverkehr dokumentieren

Radverkehrszählungen vor und nach der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen bieten eine Möglichkeit, die Wirksamkeit von Maßnahmen nachzuweisen und dem subjektiven Empfinden entgegenzuwirken. Folgende Maßnahmen der Wirkungskontrolle sind sinnvoll:

- Zählstelle(n) zur Dokumentation der Gesamtentwicklung,
- Ergänzende Kurzzeitzählungen, z.B. als Vorher-Nachher-Untersuchung,
- Regelmäßige Vorstellung der Zähldaten in Politik und Presse,
- Auswertung von Daten aus Smartphone-Apps, die die Wegewahl der Radfahrenden dokumentieren. Hierbei handelt es sich jedoch stets nur um spezielle Zielgruppen im Radverkehr, sodass dies Zählungen bislang nicht ersetzen kann.<sup>29</sup>



# Das Fahrrad eignet sich (nicht) für den Alltag

Schwere Einkäufe erledigen, einen Ausflug mit der Familie und/ oder den Großeltern unternehmen, in eine andere Stadt verreisen. Kritisch Denkende unterstellen gern, dass Kriterien wie diese als Argument dienen, das Fahrrad zur Verwendung im Alltag auszuschließen. Aber dass das Fahrrad nicht die ideale Transportwahl für den Umzug ist, dürfte allen bewusst sein. Die Frage, die sich hier stellt, ist: "Was ist Alltag und was ist Ausnahme?"

Der Weg zur Arbeit, zu Freizeitaktivitäten oder allgemein die sportliche Nutzung stellen nur drei Möglichkeiten dar, das Fahrrad im Alltag zu nutzen und es unter bestimmten Voraussetzungen dem Kfz sogar vorzuziehen. Wichtig hierbei ist allerdings, dass die Daseinsberechtigungen von Fahrrad und Kfz nicht daran gebunden sind, sich gegenseitig auszuschließen. Für unterschiedliche Bedarfe im Alltag können sie viel eher als Ergänzung zueinander betrachtet werden.

#### Fahrrad oder Auto? – Keine Alles-oder-Nichts-Entscheidung

Selbstverständlich gibt es Anlässe, für die es sich nicht empfiehlt, das Fahrrad zu nutzen. Andere Bedarfe können das Fahrrad dem Kfz gegenüber aber auch vorteilhaft werden lassen. Im Großstadtverkehr sind zwei Kilometer Arbeitsweg mit dem Fahrrad zum Teil schneller zurückgelegt als mit dem Auto oder dem ÖPNV. Außerdem sparen sich Radfahrende die stressige Parkplatzsuche. Wie bereits erwähnt, waren in Erfurt, Weimar, Jena und Eisenach im Jahr 2018 fast 75 % der Wege kürzer als fünf Kilometer (dies entspricht etwa 15 bis 30 Minuten Radfahren).

Die Frage ist nicht "Soll ich das Fahrrad oder das Auto nutzen?", sondern "Wann sollte ich welches Verkehrsmittel nutzen?", denn so kann sich je nach Anforderung flexibel auf die vorteilhafteste Art fortbewegt werden. Carsharing-Modelle bieten für genau jene Ausnahmen eine Möglichkeit, ganz ohne eigenes Auto alle täglichen Gänge erledigen zu können.

Hinzu kommt die Kostenfrage. Das Fahrrad ist nach der einmaligen Anschaffung gegenüber dem privaten PKW und auch dem ÖPNV im klaren Vorteil bezüglich der Kosten für Nutzung und Unterhaltung. Zudem kann in Thüringen das Fahrrad kostenfrei in allen Nahverkehrszügen mitgenommen werden.

#### **Unterschiedliche Bedarfe im Alltag**

Die diversen Fahrradtypen, welche auf dem Markt für unterschiedliche Zielgruppen zur Verfügung stehen, ermöglichen es, die individuellen Bedürfnisse der Radfahrenden optimal zu befriedigen. Ob Rennräder für den sportlichen, City-Bikes für den gemütlichen oder Mountain-Bikes für den unwegsamen Gebrauch. Das Angebot ist vielfältig und sehr gut auf die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger abstimmbar.

#### Weitere Vorteile des Radelns im Alltag:

- Radfahren ist eine vergleichsweise gelenkschonende Art der Gesundheitsförderung
- Radfahren verbrennt effektiv Kalorien
- Schon kurze Strecken f\u00f6rdern den Stressabbau und st\u00e4rken das Wohlbefinden
- Radfahren erhöht die Konzentrationsfähigkeit
- Radfahren ist emissionsfrei
- Radfahren lässt einen seine Umwelt intensiver erleben
- Radfahrende sind unabhängig von ÖPNV und Straßenhindernissen (Staus, Baustellen, etc.)



## Radfahrende bringen uns (kein) Geld

Begrenzte finanzielle Ressourcen stellen oftmals große Hürden dar, die es bei der Konzipierung und Umsetzung von Vorhaben aller Art auf kommunaler Ebene zu überwinden gilt. Besonders interne Verantwortungsträgerinnen und Verantwortungsträger der Steuerung und Ausgabe von Geldern neigen dazu damit zu argumentieren, dass Maßnahmen zwar Geld kosten, aber keines einbringen. Doch auch hier können Argumente gegen eine Förderung des Ausbaus des Radverkehrs entkräftet werden.

Planung, Bau und Bewirtschaftung von Radwegen kosten Geld. Bei der Haushaltsplanung der Städte und Gemeinden wird häufig an diesen Ausgaben gespart. Dabei gehört ein Radweg genau wie eine Straße für Autos, Fußgängerinnen und Fußgänger und Lastkraftwagen zur notwendigen Infrastruktur. Keine bringt wirklich direkt Geld in die kommunale Kasse, aber viele indirekte Effekte:

Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende kommen als Kundin oder Kunde öfter und kaufen häufig auch spontan ein. Studien zeigen, Radfahrende bringen dem Einzelhandel 569 Euro Umsatz pro Jahr, Autofahrende nur 477 Euro. Eine gute Rad- und Fußverkehrsförderung belebt Innenstädte und Stadtviertel und unterstützt so die lokale Wirtschaft. Selbst kleine Kommunen können mit attraktiven Plätzen kaufkräftige Kundinnen und Kunden zurückgewinnen.

Die Produktion von Fahrrädern, der Verkauf und die Reparatur sind eine wichtige Quelle der Wertschöpfung. Viele Menschen finden in dieser Branche Arbeit und die Innenstädte neue Lebensqualität mit diesen Geschäften. Als Treffpunkt von Radfahrenden zum Austausch über die neuesten Fahrradmodelle oder findiges Zubehör, gehören sie zu Zentren der Mobilität. Gleichgesinnte finden neue Touren im Umfeld oder radeln gemeinsam. Die neuen E- Bikes oder Downhill-

Räder eröffnen dabei gerade in unserem hügeligen Thüringer Wald ganz neue Perspektiven.

Einen weiteren oft unterschätzten Aspekt der Finanzmittelbeschaffung im Zusammenhang mit Radverkehr stellt der Tourismus dar. Radfahren wird zunehmend als Freizeitaktivität wahrgenommen und als solche genutzt. Die technischen Entwicklungen der vergangenen Jahre führen dazu, dass bequemer weitere Strecken zurückgelegt werden können, wodurch sich der Radius potentieller Touristinnen und Touristen erweitert. Voraussetzung dafür ist ein gut ausgebautes und überkommunal geschlossenes Netz an Radverkehrswegen. Besonders aufgrund seiner Topografie und der Dichte an Sehenswürdigkeiten ist der Freistaat Thüringen für Freizeit-Radlerinnen und -Radler ein beliebtes Ausflugsziel. Ob Werra-, Unstrut-, Ilmtal-, Saale- oder Elsterradweg. Thüringen besticht durch Natur und kulturelle Vielfalt. Dadurch wird auch eine Zunahme der Nachfrage nach "Bett+Bike"-Touren wahrgenommen. Das Fahrrad als Fortbewegungsmittel bietet damit die Möglichkeit, zahlungskräftige Touristinnen und Touristen auch in teilweise entlegenere Regionen des Freistaates zu locken und dort Gastronomie-, Beherbergungsund Einzelhandelsangebote zu beleben.

Das Radhauptnetz in Thüringen, welches das Radfernnetz verdichtet, verbindet die wichtigsten Ober- und Mittelzentren, Sehenswürdigkeiten und Naturräume des Freistaates miteinander <sup>30</sup>:

- 13 Radfernwege mit einer Länge von 3.300 Kilometern
- 355 Kilometer straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen
- 269 Kilometer straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen<sup>31</sup>
- Thüringen.info: Thüringen ein Eldorado für Radfahrende unter https://www.thueringen.info/radwege-in-thueringen.html#:~:text=Th%C3%BCringens%20abwechslungsreiche%20Landschaften%20mit%20ihren%20Bergen%2C%20W%C3%A4Idern%2C%20T%C3%A4Iern,und%20Hainich%20oder%-20radeln%20Sie%20entlang%20der%20Flusst%C3%A4Ier.
- TMIL: Verkehr und Straßenbau. Radwege. https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/unsere-themen/verkehr-undstrassenbau/radwege



## 10. Eine Mitgliedschaft in der AGFK Thüringen lohnt sich (nicht)

Die wenigsten Dinge im Leben sind geschenkt und wenn etwas gut werden soll, so kostet das leider meistens Geld. Kritisch Gesinnte könnten vorwerfen, dass die Haushalte von Gemeinden und Kommunen ohnehin schon überstrapaziert sind und der Beitrag für eine Mitgliedschaft in der AGFK Thüringen dem noch beiwirkt.

Fakt ist, dass eine Mitgliedschaft in der AGFK Thüringen zu relativ geringen Kosten großen Nutzen bei der Entwicklung, Umsetzung und Förderung von Radverkehrsprojekten mit sich bringt, welche im Folgenden angeschnitten werden sollen. Die AGFK Thüringen versteht die Förderung des Radverkehrs als ein Gesamtsystem von Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation.

#### **Weitere Vorteile**

#### 1. VERNETZUNG DER MITGLIEDER

Durch den Charakter der interkommunalen Kommunikation ergeben sich die Potentiale der formellen und informellen Kommunikation gleichsam für alle Mitglieder der AGFK Thüringen. Synergieeffekte aus der Zusammenarbeit mit Radverkehrsbeauftragten, Gremien und übergeordneten Verwaltungsinstanzen ermöglichen Wettbewerbsvorteile und erlauben es, das Wissen und die Vorarbeiten anderer Expertinnen und Experten in einer gleichen juristischen Umgebung zu nutzen. Lösungen bezüglich einer radfreundlichen Mobilitätskultur können gemeinsam erarbeitet und in regelmäßigen Meetings eruiert werden. Die Mitglieder sind stets gut informiert und am aktuellen Geschehen rund um die Radverkehrsförderung im Freistaat beteiligt.

#### 2. GEMEINSAME PROJEKTE

Die Mitglieder der AGFK Thüringen steuern aktiv bei aktuellen Projekten rund um das Thema Rad- und Fußgängerfreundlichkeit mit.

#### STADTRADELN

Im Jahr 2021 nahmen beispielsweise 12 der aktuell 14 Mitglieder am STADTRADELN teil. Einem Wettbewerb, bei dem es darum geht, innerhalb von drei Wochen so viele Kilometer wie möglich für die eigene Kommune zu erradeln und somit CO3-frei unterwegs zu sein.

Erfolgreiche Durchführung und Siegerehrung STADTRADELN 2021 in Weimar



#### Ein gutes Radnetz für Alltag und Tourismus

 Radschnellverbindungen Thüringen – Potentialabschätzung überörtlicher Alltags-Radrouten auf Landesebene

Das Fahrrad soll als gleichberechtigtes Verkehrsmittel in das Verkehrssystem integriert werden. Für den Alltagsradverkehr sieht die AGFK Thüringen in Radschnellwegen bzw. -verbindungen einen leistungsfähigen Bestandteil, denn diese ermöglichen Fahrten über größere Distanzen und mit höheren Geschwindigkeiten. Die alltäglichen Wege könnten in Zukunft vermehrt über Radschnellwege als qualitativ hochwertiges Infrastrukturelement von Radschnellverbindungen realisiert werden.

Eröffnung STADT- und SCHULRADELN Ilm-Kreis 2021 Foto: Landratsamt Ilm-Kreis



#### Förderung der Sicherheit beim Radfahren

#### Sicherheitsaudits

Um die Verkehrssicherheit an Standorten mit Gefahrenstellen zu erhöhen, bieten Sicherheitsaudits Vorschläge zur Durchführung von Maßnahmen, die geeignet sind, die in der Untersuchung erkannten Defizite zu beseitigen.

#### Aufkleber Abstand Halten

Durch die von der AGFK Thüringen entwickelten auffälligen Aufkleber soll der durch die StVO vorgeschriebene Mindestabstand von 1,5 Metern zwischen Fahrrad und Kfz bei



Überholvorgängen während der Fahrt das Bewusstsein für ein umsichtiges Miteinander beworben werden. Die Aufkleber sind bereits an zahlreichen Fahrzeugen der öffentlichen Hand angebracht.

#### Fahrradfreundliche Schule

Mit dem Zertifizierungkonzept "Fahrradfreundliche Schulen in Thüringen" sollen Ansätze vermittelt werden, wie die Kultur des Radfahrens bei Schülerinnen und Schülern, Lehrerinnen und Lehrern und Eltern gefördert werden kann, indem Fahrradfreundlichkeit ganz bewusst an den Schulen thematisiert wird.

#### Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

#### Zählgeräte

Um ein verlässliches und repräsentatives Bild des Radverkehrs für die Planung zu bekommen, sind Daten über Zählgeräte unentbehrlich. Ziel hierbei ist die Untersuchung, Analyse und Dokumentation des Radverkehrs an den entsprechenden Standorten. Die Ergebnisse sind u.a. Grundlage für Planungsvorhaben zur Dimensionierung und für den Betrieb von Radverkehrsanlagen.

Weiterhin dienen die Daten zum Nachweis für Politik und Bevölkerung, dass Radverkehr vor Ort im Alltag und in der Freizeit wichtig ist. Die AGFK Thüringen besitzt mobile Zählgeräte und fördert zudem Dauerzählgeräte in den Mitgliedskommunen.

#### Potenzialanalyse Radabstellanlagen

Eine wichtige Errungenschaft der Radverkehrsförderung war die vor rund 20 Jahren eingeführte, kostenlose Fahrradmitnahme im schienengebundenen Personennahverkehr. Allerdings ist die Fahrradmitnahme hierbei grundsätzlich begrenzt, was es nötig macht, ausreichende Abstellmöglichkeiten für Pendlerinnen und Pendlern bereit zu stellen. Im Rahmen der Potenzialanalyse wurden deshalb der Bedarf an Fahrradabstellanlagen und die Qualität der bestehenden Anlagen an ausgewählten Bahnhöfen und Haltepunkten in Mitgliedskommunen untersucht.

Zudem wurden unter anderem Forschungsprojekte der Fachhochschule Erfurt zur Entspannung des Konfliktfeldes zwischen Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgängern unterstützt, woraus sich in der Praxis verwertbare Ansätze ergeben. Ähnlich gelagert ist auch die Kampagne "Geisterradeln", welche dem alltäglichen Problem begegnet, dass riskante und fahrlässige Fahrten entgegen der Fahrtrichtung von Radelnden Unfälle verursacht. Ein weiteres Beispiel stellt die Öffentlichkeitsarbeit der AGFK Thüringen dar, über welche Imagekampagnen sowohl Radfahrende, als auch alle übrigen Verkehrsteilnehmende aufklären. Dazu sind Print- und Radiowerbung nur ein kleiner Teil der Leistungen.



https://www.aqfk-thueringen.de

Geraaue – Klärchen:

- neue Beleuchtungsanlage
- neue Radzählsäule erfasst die Anzahl an Radfahrenden pro Tag und Jahr Foto: Stadtverwaltung Erfurt





### **Impressum**

Herausgeber:

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen (AGFK-TH) e.V. Breite Gasse 4/5, 99084 Erfurt

Satz/Layout:

Diese Broschüre wurde gefördert durch:





Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

