

# Vom Schlusslicht zum Modernisierungsvorbild

## - Ein Maßnahmenpaket -

Mobilität ist eine grundlegende Voraussetzung für Teilhabe und somit eine wichtige Zukunftsfrage unserer Gesellschaft. Dem Radverkehr kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu: Er kann große Teile der Nahmobilität abdecken, unsere Städte und Infrastruktur vom motorisierten Individualverkehr entlasten und unsere Orte im ländlichen Raum so miteinander vernetzen, dass sie wieder lebendiger werden. Dabei ist er platzsparend und funktioniert auf einer vergleichsweise günstigen Infrastruktur. Radfahren ist fast jedem möglich, erschwinglich, gesund, leise und umweltfreundlich.

Das Thüringer Radverkehrskonzept 2.0 aus dem Jahr 2017 trägt der Bedeutung des Radverkehrs Rechnung, indem es wichtige Maßnahmen zu seiner Förderung und eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils in Aussicht stellt. Als Zwischenziel hierfür hat es einen Zuwachs ausgehend von [7 % im Jahr 2017](#) auf [12 % im Jahr 2025](#) festgesetzt. Dieses Ziel wurde verfehlt: Nach den aktuellsten Zahlen lag Thüringen [2023 bei 6 % Radverkehrsanteil](#).

Diese Stagnation deckt sich mit der Stagnation beim Ausbau der für die Verkehrswende wichtigen Radverkehrsinfrastruktur: Mit 779 km überörtlichen Radwegen an seinen 8.951 km Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (Anteil: 8,7 %) belegt Thüringen den letzten Platz im Ländervergleich. Maßgebliche Anstrengungen, diesen Platz zu verlassen, sind nicht zu erkennen. So wurden in den vergangenen 15 Jahren jährlich etwa 8,4 km Radwege an Thüringer Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gebaut, was einem Längenanteil von knapp 0,1 % entspricht (vgl. [Anlage: Tabelle 1](#)). Nach eigenen Angaben liegt die Kapazität des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr (TLBV) auch zukünftig bei lediglich 8 km pro Jahr.

Anders der bundesdeutsche Trend: [Hessen](#), mit einem Anteil von 13 % Radwegen an überörtlichen Straßen, hat die Zeichen der Zeit erkannt und verstärkt die finanziellen und personellen Ressourcen für den Radwegebau deutlich. [Hamburg](#) hat in den vergangenen sechs Jahren jährlich ca. 57 km Radwege gebaut. [Leipzig](#) hat seine bereits hoch gesteckten Ziele erreicht und nun anspruchsvollere gesetzt; der Erfolg umgesetzter Maßnahmen motiviert, die Ausgaben für Radverkehr sollen von 9 € / Einwohner und Jahr sukzessive auf 30 € / Einwohner und Jahr steigen. Zum Vergleich: Thüringen investiert an überörtlichen Radwegen 0,57 € / Einwohner und Jahr. Bundesländer wie [Nordrhein-Westfalen](#) und [Baden-Württemberg](#) verfolgen anspruchsvolle Programme, und Bundesländer mit bereits hohem Anteil an überörtlichen Radwegen haben auch prozentual einen Zuwachs, der deutlich über den Thüringer Zielstellungen liegt (vgl. Anlage [Abbildung 1](#) und [Abbildung 2](#)).

Die Thüringer Landesregierung erkennt die Bedeutung des Radverkehrs und die in Thüringen bestehenden Defizite an. Im [Regierungsvertrag](#) ist vereinbart, mehr in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu investieren. Diese Vereinbarung sollte ambitioniert angegangen werden, um Vertrauensverlust der Bürgerinnen und Bürger in die Handlungsfähigkeit der Landesregierung und der Verwaltung zu vermeiden.

Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist ein struktureller „Wind of Change“ in der Verwaltung - weg von der Straßenfokussierung, hin zu einer modernen, gleichberechtigten Mobilitätsplanung. Die Mobilitätswende sollte nicht nur beschrieben, sondern in die Praxis umgesetzt werden. Dies erfordert eine effiziente Strategie. Mit dem vorliegenden Strategiepapier identifiziert der ADfC Thüringen wesentliche Hürden und unterbreitet konkrete Vorschläge, diese zu überwinden.

## Übersicht

Zur Ausgestaltung der Mobilitätswende und effizienten Förderung des Radverkehrs braucht es ein strukturiertes System, das auf einer positiven Lösungskultur, Standards, Transparenz und Beteiligung basiert, mit ausreichenden Ressourcen ausgestattet ist und die Möglichkeiten der Digitalisierung konsequent nutzt. Mit nachfolgend dargelegten Werkzeugen unterbreitet der ADFC Thüringen einen Vorschlag.

### *Ressourcen sichern*

Rückenwind in Thüringens Verwaltung: Radverkehr ist wichtig

Mehr Köpfe für mehr Radwege: Kraft und Kompetenz bündeln

Mittelausschöpfung: Verfügbare Gelder nutzen

Genehmigungs-Turbo: Flächen fürs Rad sichern

### *Verbindlichkeit schaffen*

Ein verbindlicher Fahrplan und ein Netz, das verbindet: Bedarfsplan Radverkehr

Kleinteiligkeit überwinden: Vernetzt planen statt isoliert verwalten

Zukunftssicher bauen: Radwege gehören dazu

Lösungen statt Absagen: Kein Nein ohne Alternative

### *Prozessvereinfachung und Digitalisierung*

Tempo bei der Umsetzung: Prozessvereinfachung und Digitalisierung

Qualität mit System: Musterlösungen und Standardisierung

Stärkung der Partner vor Ort: Handreichungen für Radverkehrskonzepte

Thüringenweit vernetzt: Die zentrale Konzept-Plattform

### *Sichtbarkeit und Beteiligung*

Schnell Effekte erzielen: Sofortmaßnahmen und Offenheit für Neues

Mitwirkung leicht gemacht: Digitale Bürgerbeteiligung

Engagement belohnen: Bürgerradwege

Von Anderen lernen: Zielvorgaben

## **Rückenwind in Thüringens Verwaltung: Radverkehr ist wichtig**

### ***#positive Lösungskultur***

#### **Problem: Radverkehrsentwicklung hängt vom Engagement einzelner Bediensteter ab.**

Fehlendes Handeln des Thüringer Landesamtes, kritische Rückmeldungen der Kommunen und die Aussagen von Behördenmitarbeitenden zeigen: Eine große Hürde für die Entwicklung des Radverkehrs in Thüringen ist fehlende Einsicht bei Verantwortlichen für die Notwendigkeit der Mobilitätswende und die Rolle des Radverkehrs hierbei. Erschwerend kommt hinzu, dass im Tagesgeschäft oft die zeitlichen Kapazitäten zum Engagement für den Radverkehr fehlen.

#### **Lösung: Institutionalisierung der Radverkehrspriorität und Radverkehr zur Kernaufgabe machen.**

Engagement wirkt - das zeigen die unzähligen Beispiele dort, wo Radverkehr wirklich gewollt ist und aktiv gefördert wird. Es ist notwendig, das Bewusstsein für den Stellenwert des Radverkehrs zu schärfen – sei es als eine tragende Säule der Mobilitätswende, als Schlüssel zum Erreichen der Klimaziele, als Faktor für lebenswerte Städte und soziale Gerechtigkeit oder als kostengünstigere und wartungsärmere Alternative für einen Teil der bestehenden Infrastruktur. Diese Einsicht muss Top-down vermittelt werden. Ist das in bestehenden Strukturen nicht möglich, sollte eine Auslagerung in eine eigene Arbeitsgruppe erwogen werden, die sich vollumfänglich dem Bau von Radverkehrsinfrastruktur widmen kann.

## **Mehr Köpfe für mehr Radwege: Kraft und Kompetenz bündeln**

### ***#ausreichende Ressourcen: Personal***

#### **Problem: Das Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) schafft es aktuell nicht, den Radverkehr zu priorisieren.**

Auf Nachfrage beim TLBV wird Mangel an Fachpersonal oft als Grund für Untätigkeit genannt. Ressourcen fließen primär in den Straßenbau. Tatsächlich gibt es im TLBV nur einen Mitarbeiter für den Radverkehr; ansonsten wird Radverkehr durch die Straßenbauingenieure mit geplant, wenn Zeit ist.

#### **Lösung: Personalaufstockung und Gründung einer "Planungsgruppe Radverkehr".**

Der Personaleinsatz muss sich am realen und angestrebten Nutzungsverhalten orientieren. Wenn Radverkehr 15% aller zurückgelegten Wege ausmachen soll, dann sollten mindestens 15 % der Planungskapazitäten dafür reserviert sein. Sinnvoll ist auch in diesem Kontext eine eigene – ggf. extern angesiedelte - Planungsgruppe Radverkehr, die sich ausschließlich dem Radwegebau widmet und das TLBV entlastet. Durch die exklusive Konzentration auf die Planung bis zur Ausführungsreife werden Qualität und Effizienz durch Spezialisierung gesteigert.

## **Mittelausschöpfung: Verfügbare Gelder nutzen**

### ***#ausreichende Ressourcen: Mittel***

#### **Problem: Verfügbare Mittel für den Radverkehr werden nicht ausgeschöpft.**

Über Jahre hinweg wurde nur die Hälfte der verfügbaren Mittel für Radwege an Thüringer Bundes- und Landesstraßen genutzt. In geringerem Maße blieben auch im Straßenbau Gelder liegen (vgl. [Anlage: Abbildung 3](#)). Das hat einen systemischen Grund: Die Verwaltung darf in einem Haushaltsjahr nur so viel Mittel vertraglich binden, wie ihr der Haushaltsgesetzgeber zugewiesen hat. Planungs-

und Bauleistungen werden erst nach erbrachter Leistung bezahlt. Dadurch fallen ca. 2/3 der Rechnungen im letzten Quartal eines Kalenderjahres an. Im Bau und bei der Planung ist Verzug durch nicht vorhersehbare Umstände unvermeidbar. Damit werden Leistungen nicht fristgerecht erbracht und können nicht abgerechnet werden. Mittel des laufenden Haushaltsjahrs werden wieder frei - doch erst zu einem Zeitpunkt, zu dem es nicht mehr möglich ist, sie in anderen Projekten vertraglich zu binden, umzusetzen und abzurechnen (zu kompensieren). Die Gelder werden übertragen, oftmals zu Lasten des Haushaltsansatzes des Folgejahres und nicht als zusätzliche Mittel. Im Ergebnis können so durch die Belastung aus dem Vorjahr weniger Leistungen neu gebunden werden, die wiederum nicht vollumfänglich erbracht, nicht kompensiert und übertragen werden.

### **Lösung: Strategie zur Ausschöpfung von Bundes- und Landesmitteln.**

Um zugewiesene Haushaltsmittel für Infrastruktur vollständig zu nutzen, muss die Verwaltung in die Lage versetzt werden, die Planung und Bau innewohnenden Risiken zu kompensieren. Das gelingt, indem für ein Haushaltsjahr unter Nutzung von Verpflichtungsermächtigungen mehr Mittel gebunden werden, um mit diesen Verträgen Risiken zu kompensieren. Ohne in Summe mehr Geld zu benötigen, können die verantwortlichen Verwaltungen ihre Infrastrukturprojekte dynamischer managen und verlässlicher umsetzen. Im Einzelnen bedeutet dies:

**Risiken puffern:** Zu Beginn eines Jahres sollten Verträge für das laufende Haushaltsjahr in Höhe von ca. 25 % über dem Jahresansatz gebunden werden (Überplanung), dies unter Nutzung der für das Folgejahr bereitgestellten Haushaltsmittel (sogenannte Verpflichtungsermächtigungen) auch für die Leistungen des aktuellen Jahres. Im Laufe des Jahres ersetzen die Leistungen aus der „Überplanung“ die durch eintretende Risiken nicht fristgerecht erbrachten Leistungen. Sie werden dann nicht mehr aus den Verpflichtungsermächtigungen bezahlt, sondern aus den freiwerdenden Mitteln des laufenden Jahres. So kann der gesamte Haushaltsansatz genutzt werden.

**Flexibilität:** Sollten doch einmal weniger als 25% der Projektmittel nicht von Verzögerungen betroffen sein, können aktuell ab dem 15. Dezember des laufenden Jahres Rechnungen aus dem Ansatz des Folgejahres gebucht werden. Wie erläutert wird ein Großteil der Rechnungen erst am Jahresende gelegt, wodurch sie auch ins Folgejahr gebucht werden können. Das Risiko, keine Haushaltsmittel für die Überplanung zu haben, ist gering. Wenn dieser Termin vom Haushaltsgesetzgeber für Investitionsmittel auf den 15. Oktober vorverlegt würde, ermöglichte das eine noch höhere Flexibilität für die Investitionen in Infrastruktur.

**Begründungsaufwand vermindern:** Die Notwendigkeit der Investition in Infrastruktur ist anerkannt. Daher sollten die Verpflichtungsermächtigungen in den Infrastrukturtiteln im Folgejahr grundsätzlich und ohne gesonderte Begründung mindestens 50% des Vorjahres betragen.

**Planungssicherheit:** Nicht verbrauchte Gelder aus dem Vorjahr werden im Investitionshaushalt grundsätzlich zusätzlich („additiv“) bereitgestellt. Sie dürfen nicht den neuen Haushaltsansatz des Folgejahres mindern, sondern müssen den Spielraum vergrößern.

## **Genehmigungs-Turbo: Flächen fürs Rad sichern**

### ***#ausreichende Ressourcen: Flächen***

#### **Problem: Fehlende Flächenverfügbarkeit verzögert die Umsetzung.**

In der Regel werden Planungen begonnen und es wird bestenfalls nach der Variantenuntersuchung mit der Grundstückssicherung angefangen, mit der Folge, dass notwendige Flächen oder geeignete Tauschflächen bis zur Genehmigung nicht verfügbar sind. Das zieht langwierige Genehmigungs- und

ggf. Enteignungsverfahren nach sich. Grundstückseigentümer fühlen sich überrumpelt und agieren gegen die Planung, notfalls durch Klageverfahren. All das führt zu Unzufriedenheit und verzögert oder verhindert schlimmstenfalls die Umsetzung.

### **Lösung: Vorlaufende Grunderwerbsprojekte.**

Auf Grundlage des Bedarfsplans Radverkehr sollten in vorlaufenden Grunderwerbsprojekten Flächen gekauft werden. Sind ausreichend Flächen für den Radweg erworben, beschleunigt das die Planung, die Genehmigung und den Bau. Dabei sollten die Möglichkeiten des Freiwilligen Landtauschs und der Unternehmensflurbereinigung konsequent genutzt werden.

## **Ein verbindlicher Fahrplan und ein Netz, das verbindet: Bedarfsplan Radverkehr**

*#strukturiertes System #übergeordnete Strategie*

**Problem: Für den Radverkehr in Thüringen fehlt ein konkreter Bedarfsplan mit verorteten Maßnahmen.**

Radwege enden oft an Gemeindegrenzen; touristische Wege sind nicht alltagstauglich. Das liegt auch daran, dass - anders als für Straßen (vgl. [Bundesverkehrswegeplan 2030](#), [Landesstraßenbedarfsplan](#)) und Schienen - ein konkreter Bedarfsplan mit verorteten Maßnahmen fehlt. Auch andere Infrastrukturplanungen (Glasfaser, Hochwasserschutz / Gewässerentwicklung) basieren auf entsprechend konkreten Plänen.

Nach Thüringer Straßengesetz ist der Radweg Bestandteil der Straße. Radwege hätten im Landesstraßenbedarfsplan gleichrangig geplant werden müssen. Sie wurden aber ausgenommen (vgl. [Fußnote auf S. 6](#)). Das dort vor fast sieben Jahren, im August 2019, im Landesstraßenbedarfsplan zugesagte baulastträgerübergreifende Planwerk für den Radverkehr liegt bis heute nicht vor.

**Lösung: Erstellung eines verbindlichen Bedarfsplans Radverkehr auf Basis bestehender Konzepte und des Alltagsradhaupttroutennetzes.**

Auf Basis bestehender Radverkehrskonzepte und des Thüringer Alltagshaupttroutennetzes gilt es, ein verbindliches, mit dem Landesstraßenbedarfsplan vergleichbares, baulastträgerübergreifendes Planwerk zu erstellen. Nur durch den konsequenten Ausbau eines Alltagsradnetzes, das Wohnorte, Arbeitsstätten, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Sportstätten usw. verbindet, wird sich die Zielstellung des Radverkehrskonzeptes 2.0 realisieren lassen (siehe auch oben: [Radverkehrsentwicklungsplan 2030+](#) der Stadt Leipzig).

## **Kleinteiligkeit überwinden: Vernetzt planen statt isoliert verwalten**

*#strukturiertes System, #Ressourcen: Personal*

**Problem: Kleinteilige Zuständigkeiten bei Land, Kreisen und Kommunen bremsen den Fortschritt.**

Die kleinteilige Gemeindestruktur in Thüringen ist ein Effizienzhindernis für regionale und überregionale Herausforderungen. Mit 605 Gemeinden und einer durchschnittlichen Fläche von nur ca. 27 km<sup>2</sup> pro Kommune stoßen Radwegeprojekte ständig an Verwaltungsgrenzen. Veranschaulicht man eine Gemeinde als geometrische Idealform (Bienenwabe), ergibt sich ein durchschnittlicher Durchmesser von lediglich ca. 6 km. Das bedeutet: Schon bei einem kurzen Radweg von nur 10 km müssen oft zwei oder drei Gemeinden, und – je nach Straßentyp – zusätzlich der Landkreis und das Land zusammenarbeiten. Diese Zersplitterung der Zuständigkeiten führt dazu, dass Projekte in langwierigen Abstimmungsprozessen zwischen den verschiedenen Baulastträgern steckenbleiben.

## **Lösung: Aufbau einer unterstützenden Struktur nach dem Vorbild der Thüringer Digitalagentur, um Land, Landkreise und Kommunen bei der komplexen Planung zu entlasten.**

Für vergleichbare strukturelle Probleme beim Glasfaserausbau hat das Land eine Lösung gefunden: die unterstützende Struktur der Thüringer Digitalagentur zur [einheitlichen Koordinierung von Infrastrukturvorhaben](#). Ein analoges Modell ist für den Radverkehr erforderlich. Orientiert auch am aktuellen Beispiel aus Hessen sollte eine übergeordnete Instanz geschaffen werden, die Kommunen, Landkreise und das Land entlastet. Diese Stelle würde die Koordination übernehmen und zentrale Aufgaben bündeln. Ziel ist es, den „Flickenteppich“ an Zuständigkeiten durch professionelles Projektmanagement aus einer Hand zu ersetzen und so die Projekte zu beschleunigen. Hier gibt es Synergien mit der Planungsgruppe Radverkehr.

## **Zukunftssicher bauen: Radwege gehören dazu**

### ***#positive Lösungskultur***

### **Problem: In der Vergangenheit wurden Straßen saniert oder neu gebaut, ohne gleichzeitig den Radverkehr zu planen.**

In den vergangenen Dekaden war die Planung der Infrastruktur vor allem auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Andere Verkehrsarten wurden als Randgruppen betrachtet, nicht berücksichtigt oder im ungünstigen Fall durch die Planung und Umsetzung eingeschränkt. Auch heute werden noch Straßenverkehrsprojekte geplant, ohne die Situation für Radfahrende, zu Fuß Gehende oder ÖPNV-Nutzer zu berücksichtigen und gleichwertig zu verbessern.

Mobilität ist aber ein wesentlicher Baustein der Lebensqualität. Wenn sie nur denen möglich ist, einen Führerschein haben und sich ein Auto leisten können / wollen / müssen, so schließt das viele Menschen von der Mobilität und damit der Teilhabe am Leben aus. Anderen zwingt es hohe Lebenshaltungskosten auf.

### **Lösung: Laufende Straßenplanungen müssen alle Verkehrsarten berücksichtigen.**

Eine allein auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Raum- und Verkehrsplanung gehört in die Geschichtsbücher. Radverkehr ist (ebenso wie ÖPNV und Fußverkehr) zwingend zu integrieren. Sollte dies zu einer nicht akzeptablen Verzögerung eines (Straßenbau-)Projektes führen, muss der Radweg unverzüglich in einem Parallelverfahren separat geplant werden. Der ADFC Thüringen begrüßt alternative, nicht unmittelbar an der Straße liegende Verbindungen, sofern sie kürzer, gleich lang oder zumindest nicht mehr als 10% länger sind als die Straßenverbindungen und vergleichbare (oder weniger) Höhenmeter und Steigungen aufweisen.

## **Lösungen statt Absagen: Kein Nein ohne Alternative**

### ***#positive Lösungskultur***

### **Problem: Zielorientierte Lösungen werden alternativlos abgelehnt.**

Verantwortliche Behörden lehnen regelmäßig Lösungen ab, die für die Umsetzung der Verkehrswende und die Ziele des Koalitionsvertrags essenziell sind. Dies betrifft sowohl die Aufnahme von Radwegplanungen in laufende Straßenprojekte als auch konkrete Ausbauvorschläge der Kommunen oder Forderungen von Bürgerinitiativen und Interessenverbänden – obwohl genau diese Maßnahmen notwendig sind, um die landeseigene Zielstellung zur Radverkehrsförderung zu erfüllen.

## **Lösung: Ablehnungen mit einem konstruktiven Vorschlag zur Problemlösung verbinden.**

Sachgründe für die Ablehnung eines Radwegeprojekts können zwingend sein, dürfen jedoch nicht das Ende der Planung bedeuten. Zukünftig soll jede Ablehnung mit einem Alternativvorschlag verbunden sein. Dieser muss aufzeigen, wie eine Radverkehrsverbindung in vergleichbarer Qualität und Zeitplanung auf einem realisierbaren Weg sichergestellt werden kann.

## **Tempo bei der Umsetzung: Prozessvereinfachung und Digitalisierung**

*#Digitalisierung, #Planungswerkzeuge*

### **Problem: Unzureichende Digitalisierung und Prozessvereinfachung verzögern Verfahren im Kontext einer angespannten Personalsituation.**

Das Fehlen von Fachpersonal wird zunehmend zum Problem. Daher fällt es besonders ins Gewicht, wenn Prozesse kompliziert sind, wiederkehrende Prozesse nicht konsequent standardisiert sind und die Möglichkeiten der Digitalisierung nicht ausgenutzt werden. Die Beschaffung notwendiger Planungsdaten für Verkehrsinfrastruktur ist mühsam und zeitintensiv, da Informationen zu Geometrie, Straßenzustand, Verkehrsdichte, Unfallzahlen sowie Topografie, Restriktionen aus Umweltvorschriften etc. an unterschiedlichen Stellen im Netz mit unterschiedlichem Informationsgehalt und unterschiedlichen Zugriffsmöglichkeiten verteilt liegen.

### **Lösung: Beschleunigung durch konsequente Digitalisierung und Prozessvereinfachung.**

Ein Meilenstein zur Vereinfachung von Prozessen für Radwegeprojekte wurde durch die Änderung des Thüringer Straßengesetzes ([§ 38 Abs. 1 S. 2 ThürStrG](#)) zum 13.01.2026 erreicht. Demnach sind Bau oder Änderung unselbstständiger Radwege an Landesstraßen nicht mehr planfeststellungspflichtig, sofern die Eigentumsverhältnisse geklärt sind und keine FFH-Gebiete (Naturschutz) betroffen sind.

Es gibt mehr Möglichkeiten, Radverkehrsplanung zu beschleunigen. Je besser und leichter verfügbare Datengrundlagen sind und je besser automatisiert ihre Aufbereitung ist, desto weniger aufwändig sind die Prüfung und Genehmigung und desto schneller und reibungsloser die Umsetzung. Die Lösung liegt in der Bereitstellung zentraler Projektwerkzeuge, die alle relevanten Daten für Planer einfach verfügbar machen und bestenfalls für die individuelle Fragestellung standardisiert und qualitätsgesichert auswerten. Der einmalig erhöhter Bereitstellungsaufwand wird sich in unzähligen Projekten auszahlen.

Perspektivisch kann diese Datenbasis zudem den Einsatz KI-gestützter Planungstools ermöglichen, die das knappe Fachpersonal unterstützen, dadurch entlasten und ihm ermöglichen, andere für die Umsetzung wesentliche Aufgaben zu fokussieren. Eine solche digitale Infrastruktur würde über den Radwegebau hinaus die Verkehrsplanung in Thüringen zukunftsfähig machen.

## **Qualität mit System: Musterlösungen und Standardisierung**

*#Standards, #Planungswerkzeuge*

### **Problem: Fehlende Standards führen zu erhöhtem Planungs-, Prüfungs- und Genehmigungsaufwand.**

Radwege werden z.T. nach Vorstellungen unterschiedlicher Planungsbüros und nicht nach einheitlichen Standards geplant, was Zeit kostet. Teilweise sind die Lösungen nicht mit heutigen Anforderungen kompatibel, wodurch entweder Korrekturen erforderlich oder nicht zeitgemäße Radwege

realisiert werden. Teilweise wird die Planung von Radverkehrsanlagen "nebenbei" von Planern erledigt, denen die spezifische Fachkunde für moderne Radinfrastruktur fehlt. Das führt zu Zeitverlust, Kostensteigerungen und im schlechtesten Fall zu minderwertigen Lösungen (z.B. zu schmale Wege, gefährliche Kreuzungen).

### **Lösung: Verbindliche Qualitätsstandards und Vorlagen für Standardsituationen.**

Durch Qualitätsstandards (nach nationalen und internationalen Best Practices) wird sichergestellt, dass die Planungen eine Mindestqualität erfüllen. Fertige Planungsmuster und Vorlagen für Standardsituationen (z.B. Regelquerschnitte, Standard-Kreuzungsdesigns, sichere und komfortable Auf- und Abfahrten auf Radwege) zeigen, wie es richtig geht. Als „Blaupausen“ verkürzen sie die Entwurfsphase und sichern gleichzeitig eine landesweit einheitliche Qualität. [Vorliegende Musterlösungen](#) anderer Bundesländer hat der ADFC Thüringen auf seiner Homepage gesammelt. Es wäre Zeit, eine entsprechende Sammlung von Lösungen durch die Thüringer Verwaltung zu erstellen, so dass es auch für Thüringen einen eingeführten Standard gibt.

## **Stärkung der Partner vor Ort: Handreichungen für Radverkehrskonzepte**

### ***#Standards, #Planungswerkzeuge***

#### **Problem: Fehlende Aufgabenzuweisung und unzureichendes Fachwissen auf kommunaler Ebene.**

In Landkreisen sind in der Regel Touristiker mit der Planung von Radverkehrskonzepten betraut – hoch motivierte Menschen, denen aber berufsbedingt häufig die Ausbildung für die Ausschreibung und Umsetzung von Infrastrukturkonzepten fehlt. Dennoch sind sie als Auftraggeber verantwortlich für die Beauftragung und Qualitätssicherung der Radverkehrskonzepte und -projekte. Viele Thüringer Gemeinden haben in der Verwaltung keine Kapazität für spezialisierte Radverkehrsplaner.

#### **Lösung: Bereitstellung von fachlichen Handreichungen und Unterstützung bei der Erstellung moderner, digitaler Radverkehrskonzepte.**

Fachliche Handreichungen können der Kommunalverwaltung helfen, mit überschaubarem Aufwand moderne digitale Radverkehrskonzepte zu erstellen. Das vom ADFC erarbeitete [Musterleistungsverzeichnis für Radverkehrskonzepte](#) bietet hierfür eine fachliche Basis. Es sollte von der Landesverwaltung geprüft, gegebenenfalls ergänzt und als offizielle Handlungsempfehlung herausgegeben werden. Damit erhalten Landkreise und Kommunen Hilfe bei der Ausschreibung von Konzepten.

## **Thüringenweit vernetzt: Die zentrale Konzept-Plattform**

### ***#Digitalisierung, #Transparenz, #Planungswerkzeuge***

#### **Problem: Radverkehrskonzepte sind statisch und veralten.**

Radverkehrskonzepte der Landkreise und Kommunen existieren oft nur als isolierte PDF-Dokumente, die zunehmend veralten und ihren Nutzen verlieren. Da sie zu unterschiedlichen Zeitpunkten erstellt wurden, passen sie an den Gemeinde-/Landkreisgrenzen nicht zusammen. Auch basieren sie auf unterschiedlichen Ausschreibungen und unterscheiden sich methodisch und in der Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse. Zudem wird zum Stand von regionalen oder kommunalen Radverkehrskonzepten derzeit unzureichend berichtet. Für Bürgerinnen und Bürger, Verbände und Nachbargemeinden ist oft unklar, ob die Planung noch aktuell ist oder in welchem Stadium sich ein versprochener Radweg befindet.

## **Lösung: Konzepte auf einer zentralen Plattform bündeln.**

Oft fehlt es bereits an einer bearbeitbaren einheitlichen digitalen Vorlage. Mit dem vom ADFC Thüringen entwickelten [Musterleistungsverzeichnis](#) wird den Planern vorgegeben, ihre Ergebnisse den Auftraggebern standardisiert und digital fortschreibbar zu übergeben. Aber auch bestehende Konzepte können unkompliziert digitalisiert und fortgeschrieben werden. Ein Praxisversuch wurde durch den ADFC mit dem Landkreis Schmalkalden-Meiningen begonnen. Der ADFC Thüringen hat das veraltete Konzept digitalisiert, das nun aktualisiert und dann gepflegt wird. Aufbauend auf diesem Pilotprojekt könnten die Radverkehrskonzepte aller Gebietskörperschaften auf einer zentralen GIS-basierten Plattform zusammengeführt werden, damit sie dort von den Verantwortlichen kontinuierlich weiterentwickelt werden können.

Diese digitale Bündelung ermöglicht auch die zentrale Gewinnung und Auswertung wertvoller Daten und bildet das notwendige Fundament, um ein thüringenweites Alltagsrad(haupttrouten)netz strategisch weiterzuentwickeln.

Mit einer solchen Plattform lassen sich zudem die Umsetzung von Konzepten und das Erreichen von Meilensteinen dokumentieren, was einen transparenten Prozess schafft, der sowohl informiert als auch nachhaltiges Vertrauen bei allen Beteiligten und in der Öffentlichkeit aufbaut.

## **Schnell Effekte erzielen: Sofortmaßnahmen und Offenheit für Neues**

*#strukturiertes System, #Standards*

**Problem: Während große Radverkehrsprojekte lange auf sich warten lassen, bleiben kleine Hindernisse bestehen.**

Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs werden oft durch kleine Hindernisse eingeschränkt. Unkenntnis und Unsicherheit Verantwortlicher verhindern häufig die Umsetzung einfacher Lösungen. Zudem fällt es der Kommunalverwaltung im Kontext der angespannten Haushaltslage zunehmend schwer, Mittel für Kleinmaßnahmen im Radverkehr positiv durch den Stadtrat zu bringen.

**Lösung: Umsetzung von schnellen Maßnahmen, Aufgreifen neuer Ideen und Schaffung eines Rahmens, in dem einzelne Entscheider besser gelenkt werden.**

Sofortmaßnahmen können zeitnah und ohne allzu großen finanziellen und personellen Aufwand helfen, die Radverkehrssituation v.a. innerorts spürbar zu verbessern. Erleichternd hierfür sind:

**Schnelle Problemerkennung durch Digitalisierung:** Der ADFC Thüringen hat digitale Abfragen aus „openstreetmap“ ([meineradstadt](#)) erstellt, mit denen der Bedarf für die Öffnung von Einbahnstraßen und Temporeduzierungen einfach erkannt werden kann. Die Erarbeitung und Verbesserung digitaler Abfragen zu weiteren kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen auf dieser Basis ist sinnvoll.

**Musterlösungen:** Zur Öffnung von Einbahnstraßen, der Einrichtung von Fahrradstraßen, der konsequenten Absenkung von Bordsteinen, Markierungen und ähnlichen Maßnahmen erarbeitet die AGFK-TH aktuell eine Handreichung mit Musterlösungen. Diese sollte das TMDI bestätigen und den verantwortlichen Baulastträgern zur Verfügung stellen.

**Vorgaben und Handlungsanleitungen für die Rechtsauslegung:** Für bereits bekannte Regelungen, die immer noch bei den Handelnden mit hoher Unsicherheit belegt sind, sollten Handlungsanleitungen geschrieben und zentral zur Verfügung gestellt werden. Diese binden das Ermessen und gewährleisten eine thüringenweit einheitliche Vollzugspraxis. Ein Beispiel ist der [Prüfleitfaden der Stadt Berlin zur Öffnung von Einbahnstraßen](#). Selbiges gilt für innovative Ideen, wie etwa die Einrichtung von

Schulstraßen oder das Angebot von BiciBussen (begleiteten Fahrradkolonnen für Schüler). Empfehlungen und Vorgaben erleichtern den nachgeordneten Bereichen positive Entscheidungen. Die gerade gegründete AG zu den BiciBussen ist ein sehr guter Anfang.

**Finanzierung:** Die Kommunen sollten über Mittel für den Radverkehr verfügen, die sie ohne lange Abstimmungsprozesse kurzfristig für kleine Projekte einsetzen können. Als unproblematisch hat sich bislang die Verwendung von Mitteln aus dem Klimapakt gezeigt. Die Kommunen sind daher daran interessiert, dass diese Mittel beibehalten oder vergleichbare Mittel zur Verfügung gestellt werden, mit denen sich kontinuierlich viele gute kleinräumige Effekte erzielen lassen, die in Summe die Radverkehrsinfrastruktur deutlich verbessern.

## **Mitwirkung leicht gemacht: Digitale Bürgerbeteiligung**

### ***#Transparenz & Beteiligung, #Digitalisierung***

#### **Problem: Bürgerinnen und Bürgern können ihr lokales Wissen nicht zielgerichtet einbringen.**

Engagierte Bürgerinnen und Bürger wissen oft am besten, wo es hakt, haben aber nur begrenzte Werkzeuge, um ihre Expertise in die Verwaltung einzubringen. Zwar gibt es in Thüringen den Mängelmelder im Radroutenplaner Thüringen, dieser ist jedoch nur für Insider zu finden und ermöglicht Mängelmeldungen nur auf dem bestehenden (touristischen) Radwegenetz. Kommunale Mängelmelder gibt es vereinzelt. Auch sie sind zu wenig bekannt. Generell können in Mängelmeldern keine über eine einfache Mängelbeseitigung an der Bestandsinfrastruktur hinausgehenden Verbesserungen angeregt werden.

#### **Lösung: Bereitstellung leicht zugänglicher digitaler Planungswerkzeuge.**

Die bestehenden Mängelmelder sollten besser bekannt gemacht und eine Mängelmeldung über das bestehende Radwegenetz hinaus auch zu fehlenden Verbindungen ermöglicht werden. Besser noch als allein Mängel zu melden, wäre die Option, konstruktive Vorschläge für zukünftige Radverkehrslösungen einzubringen. Denkbar hierfür wären interaktive Karten-Tools, über die Bürgerinnen und Bürger Vorschläge für neue Routen oder konkrete Verbesserungen in Karten einzeichnen und direkt an die zuständigen Planungsstellen übermitteln können.

## **Engagement belohnen: Bürgerradwege**

### ***#Transparenz & Beteiligung***

#### **Problem: Mitwirkungsmöglichkeiten fehlen.**

Wenn die Verwaltung bei dringenden Projekten scheinbar nicht handelt, fühlen sich Bürger oft ohnmächtig. Dieses Gefühl der Handlungsunfähigkeit schwächt das Vertrauen in staatliche Institutionen und bremst lokales Engagement aus.

#### **Lösung: „Bürgerradwege“ fördern die Selbstwirksamkeit und stärken die Demokratie.**

Nach dem erfolgreichen Vorbild aus Nordrhein-Westfalen sollte ein Förderprogramm für „Bürgerradwege“ etabliert werden. Hierbei leisten engagierte Bürger essenzielle Vorarbeiten wie die Streckenplanung oder die Akquise von Grundstücken. Dies ist weit mehr als eine rein technische Unterstützung: Es ist direkt erlebbare Demokratie. Indem Bürger den Ausbau ihrer eigenen Infrastruktur aktiv mitgestalten und Verantwortung übernehmen, wird abstrakte Politik in konkretes Handeln übersetzt. Das entlastet nicht nur die Verwaltung personell und finanziell, sondern schafft eine tiefe lokale Akzeptanz und stärkt die Identifikation mit dem Gemeinwesen. Wie effektiv dieser Ansatz ist,

zeigt [NRW](#): Dort wurden bereits ca. 400 km Bürgerradwege mit einem Budget von 43 Mio. € realisiert.

## Von Anderen lernen: Zielvorgaben

*#strukturiertes System, #übergeordnete Strategie*

**Problem: Thüringen fehlen im Vergleich zu anderen Gebietskörperschaften konkrete Zielvorgaben.**

In Thüringen bestehen zwar Radverkehrskonzepte und der Entwurf eines Alltagshaupttroutennetzes, i.d.R. wird aber nicht beschrieben, bis wann und auf welche Weise konkrete Ziele erreicht werden sollen. Auch das Thüringer Radverkehrskonzept 2.0 stellt zwar einen Radverkehrsanteil von 12% im Jahr 2025 bzw. 15% im Jahr 2030 in Aussicht, benennt aber keine konkreten und zeitlich abgesteckten Maßnahmen, mit denen dies zu erreichen ist.

**Lösung: Thüringen muss das Rad nicht neu erfinden, sondern kann sich an Vorbildern orientieren.**

Es reicht nicht, radverkehrsbezogene Ziele lediglich auf Papier zu fixieren. Zur Umsetzung ist ein klar definiertes Maßnahmenprogramm erforderlich, Abläufe müssen verbessert, Werkzeuge erarbeitet und ausreichende Ressourcen bereitgestellt werden. Es gibt zahlreiche vorbildhafte Radverkehrsinisiativen und gut anwendbare Muster, die in diesem Sinne im Rahmen der Thüringer Strategie genutzt werden können. Beispiele hierfür sind:

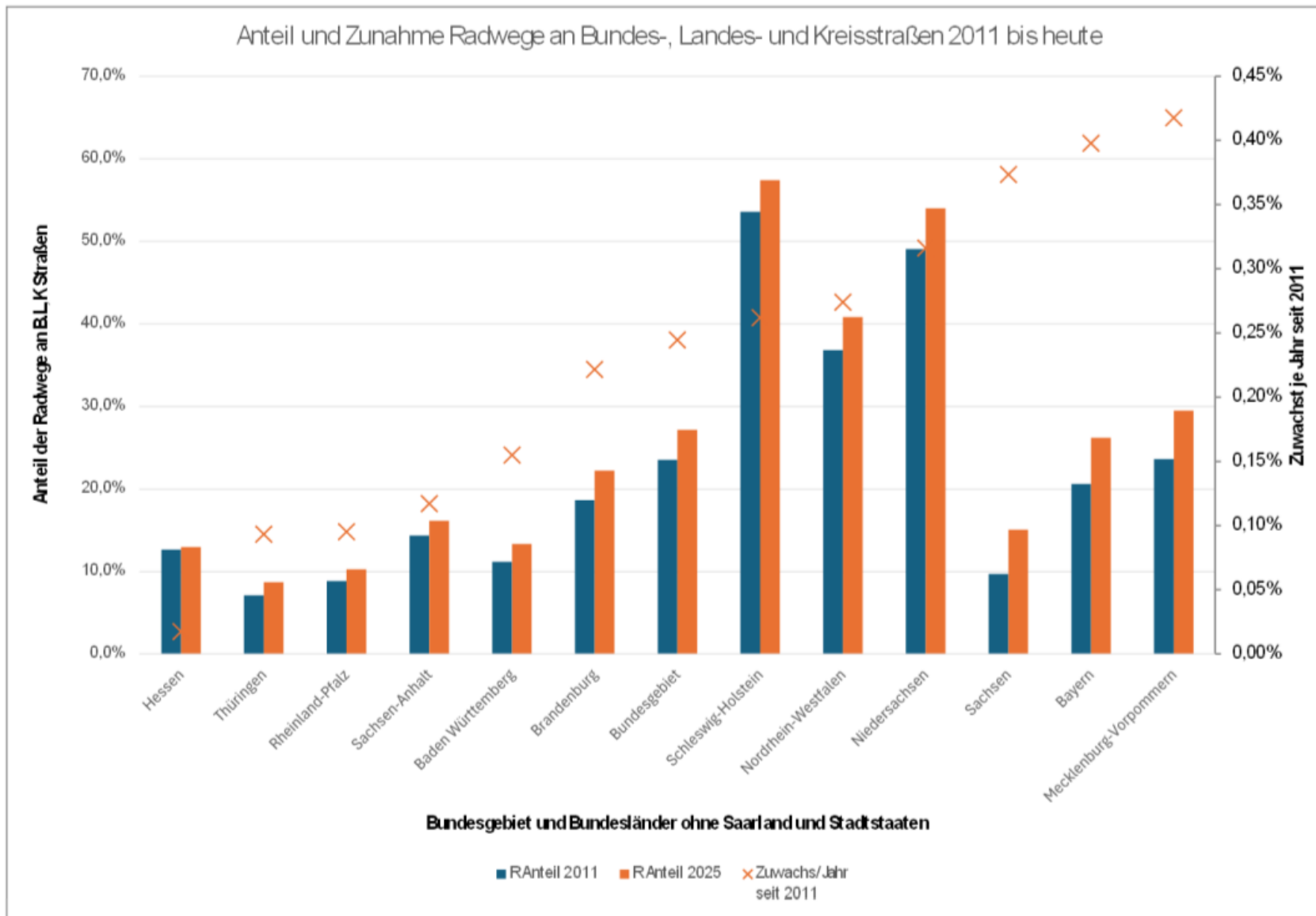
**Hamburg:** Realisierung von ca. [60 km Radwegen je Jahr](#) trotz ebenfalls großer Herausforderungen.

**Leipzig:** [Radverkehrsentwicklungsplan 2030+](#) mit klaren Zielstellungen und wirkungsvollen Maßnahmen; Steigerung der Investitionen von 9 € pro Einwohner pro Jahr [auf 30 € bis 2030](#).

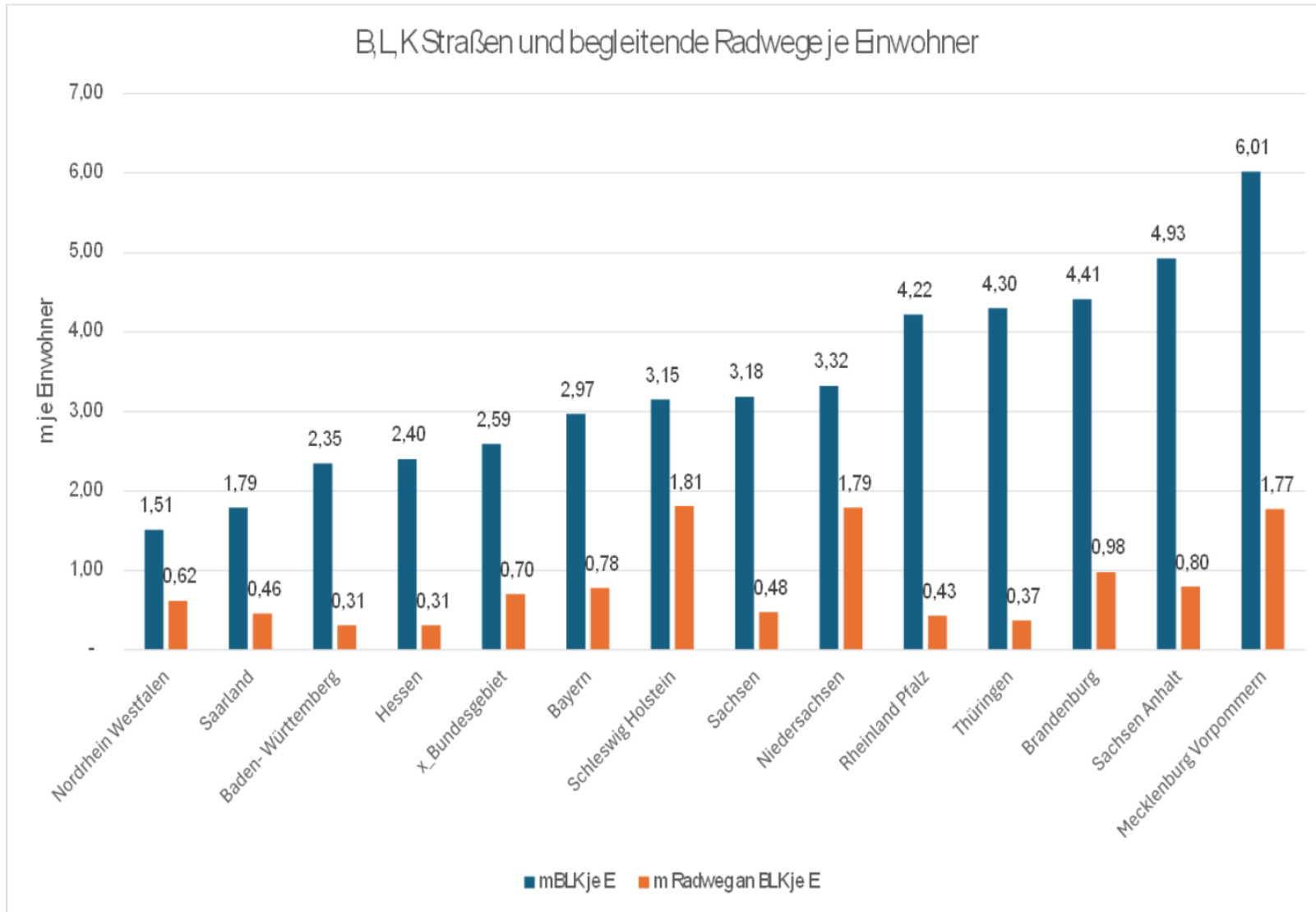
**Hessen** mit 15.067 km überörtliche Radwege: [Acht neue Stellen bei Hessen Mobil](#) für den Radverkehr und zusätzliches Personal für die Unterstützung der Kommunen, Erhöhung der Mittel für den Radverkehr, [kostenlose Mitgliedschaft](#) für Kommunen in der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität.

Es ist wichtig, für den Prozess klar definierte Leistungszahlen (Benchmarks) zu setzen. Der ADFC Thüringen schlägt vor, in den kommenden zehn Jahren 400 km überörtliche Radwege durch Neubau oder durch Sanierung und Nutzung vorhandener begleitender Infrastruktur durch Land, Landkreise und Kommunen zu realisieren. Das entspricht 2 cm (oder 1 €) je Einwohner und Jahr. Die Mitgliedschaft in der AGFK Thüringen sollte für Kommunen und Landkreise kostenfrei sein

**Ansprechpartner:** Der ADFC Thüringen steht mit seiner fachlichen Expertise (Verkehrsplaner, IT-Spezialisten) bereit, diesen Prozess beratend zu begleiten und eine Vorschlagsliste für den Bedarfsplan zu erarbeiten.



**Abbildung 1:** Radwegeanteil an Straßen des überörtlichen Verkehrs 2011 und 2025 sowie mittlerer jährlicher Zuwachs jeweils bezogen auf die Länge der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. (Quelle: Daten des Bundesministeriums für Verkehr, aufbereitet und dargestellt durch den ADFC Thüringen)



**Abbildung 2** Länge der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und der daran befindlichen Radwege in Meter je Einwohner im Jahr 2025.  
 (Quelle: Daten des Bundesministeriums für Verkehr und des Bundesamtes für Statistik, aufbereitet und dargestellt durch den ADFC Thüringen)

**Tabelle 1** Statistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs

Nr	Bundesland	BLK 2011	BLK 2025	R-BLK 2011	R-BLK 2025	R-Anteil 2011	R-Anteil 2025	dS	dS/a	Zuwachs/Jahr seit 2011
7	Hessen	15164	15067	1917	1954	12,6%	13,0%	37	2,6	0,02%
16	Thüringen	9327	8951	662	779	7,1%	8,7%	117	8,4	0,09%
11	Rheinland-Pfalz	17539	17396	1554	1786	8,9%	10,3%	232	16,6	0,10%
14	Sachsen-Anhalt	10552	10429	1514	1685	14,3%	16,2%	171	12,2	0,12%
1	Baden-Württemberg	26357	26359	2945	3517	11,2%	13,3%	572	40,9	0,16%
4	Brandenburg	11569	11277	2157	2507	18,6%	22,2%	350	25,0	0,22%
17	Bundesgebiet	217963	216258	51306	58712	23,5%	27,1%	7406	529,0	0,24%
15	Schleswig-Holstein	9359	9328	5014	5356	53,6%	57,4%	342	24,4	0,26%
10	Nordrhein-Westfalen	27367	27250	10080	11125	36,8%	40,8%	1045	74,6	0,27%
9	Niedersachsen	26823	26544	13158	14333	49,1%	54,0%	1175	83,9	0,32%
13	Sachsen	12965	12795	1257	1926	9,7%	15,1%	669	47,8	0,37%
2	Bayern	39356	39320	8112	10302	20,6%	26,2%	2190	156,4	0,40%
8	Mecklenburg-Vorpommern	9447	9425	2230	2781	23,6%	29,5%	551	39,4	0,42%

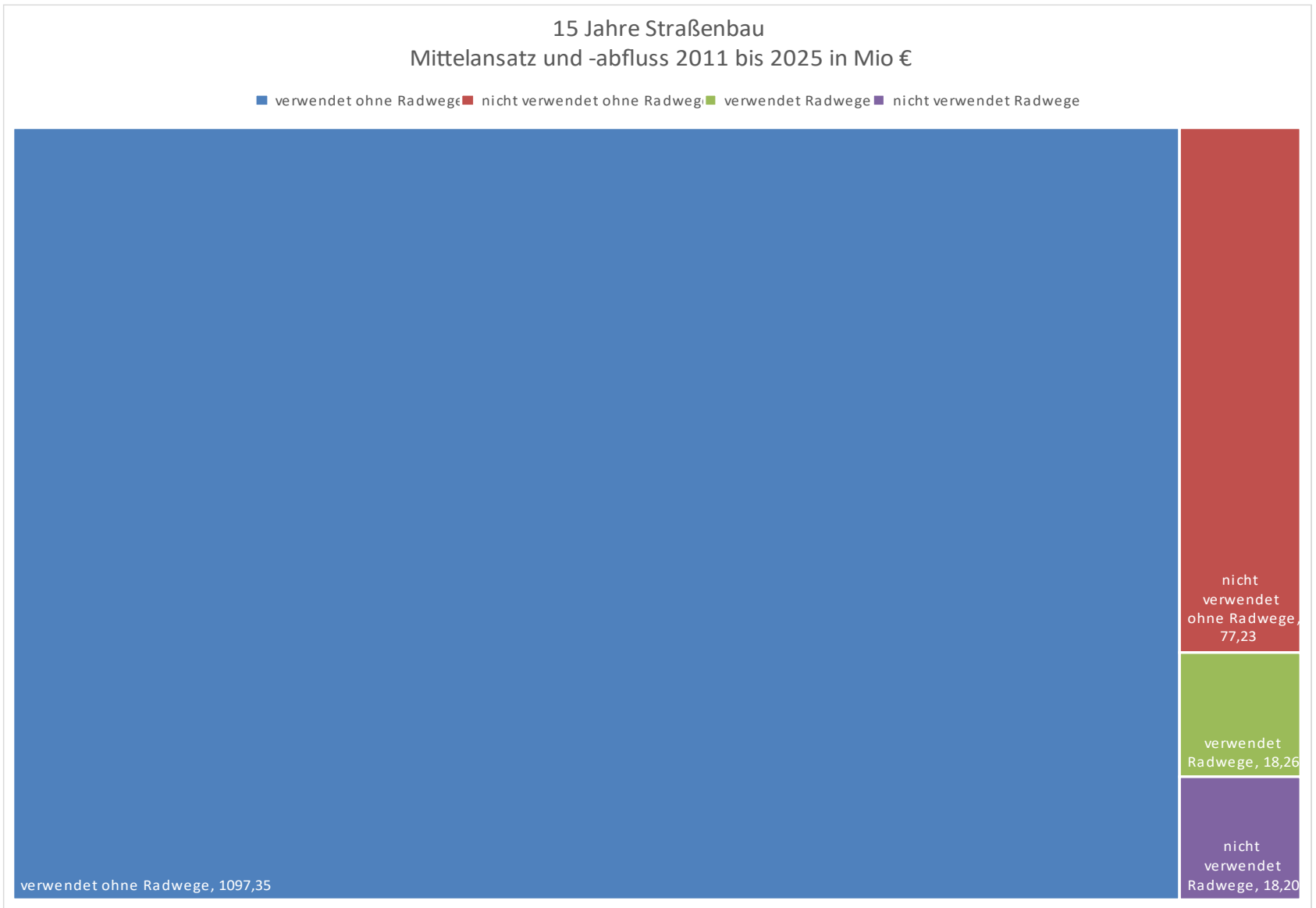
BLK: Länge der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in km

R-BLK: Länge der Radwege an den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in km

dS: Länge der gebauten Radwege von 2011 bis 2025 in km

dS/a: jährlicher Zuwachs an Radwegen in km

(Quelle: Daten durch den ADFC Thüringen aufbereitet aus: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/bestandsaufnahme-strassen-ueberoertlich.html>)



**Abbildung 3:** Mittelzuweisung im Haushaltsgesetz und Mittelabfluss von 2011 bis einschließlich 2025 für Landes- und Bundesstraßen (Quelle: Daten des Thüringer Ministeriums für Digitales und Infrastruktur, aufbereitet durch den ADFC Thüringen)