

## Kleine Anfrage

### der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

## Antwort

### des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

## Fahrradinfrastruktur in Thüringen

In Thüringen wird ein Radverkehrsanteil von 15 Prozent am Modal Split bis zum Jahr 2030 angestrebt. Als Zwischenziel soll sich der Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 gegenüber dem Jahr 2008 von sechs auf zwölf Prozent verdoppeln. Die Landesregierung will die Zahl von Unfällen bei steigender Fahrradnutzung stetig reduzieren. Langfristiges Ziel ist es, dass alle Menschen stets sicher am Verkehr teilnehmen können (Vision Zero). Eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur ist die Voraussetzung, dass Menschen regelmäßiger das Fahrrad nutzen. Bei der Ausstattung von Bundes- und Landesstraßen mit Radwegen lag Thüringen im Vergleich zu anderen Ländern in der Vergangenheit zurück. Das Bauprogramm für die Jahre 2015/2020 des Radverkehrskonzepts vom Jahr 2008 wurde mangels finanzieller und personeller Ressourcen bis zum Jahr 2018 nur zu einem Teil umgesetzt. Um den Alltagsradverkehr in Thüringen zu steigern, ist darüber hinaus der Zustand der Radverkehrsinfrastruktur innerhalb von Orten entscheidend.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/1052** vom 4. August 2020 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 15. Oktober 2020 beantwortet:

1. Wie hat sich der Modal Split für das Radfahren in Thüringen in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte wenn möglich nach Jahresscheiben und Regionen aufgliedern)?

Antwort:

Gemäß der Studie "Mobilität in Deutschland" (MiD) von 2008 und 2017 vom infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS, 2008) und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, 2017) lag der Anteil Fahrrad für Thüringen beim Modal Split 2008 bei sechs Prozent und 2017 bei sieben Prozent. Bezogen auf die Regionen wurden folgende Werte ermittelt:

| Mobilität in Deutschland (MiD)<br>Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split)<br>Anteil Fahrrad<br>Angaben in Prozent | MiD 2008 | MiD 2017 |
|---|----------|----------|
| Thüringen insgesamt   | 6        | 7        |
| Nordthüringen   | 8        | 3        |
| Mittelthüringen   | 4        | 8        |
| Ostthüringen  | 5        | 7        |
| Südthüringen  | 5        | 6        |

Thüringen hat keine eigenen Erhebungen durchgeführt, sondern sich an der MiD 2008 und 2017 jeweils mit einer Aufstockung der Stichprobe beteiligt. Weitere Erkenntnisse zum Modal Split für Thüringen liegen nicht vor.

2. Welche Methoden und Maßnahmen werden zur Messung des Radverkehrsanteils in Thüringen regelmäßig angewandt?

Antwort:

Das Land hat sich in den Jahren 2008 und 2017 mit einer Aufstockung der Stichprobe an der Studie MiD beteiligt. Die erste MiD war 2002 durchgeführt worden. Die nächste Studie ist bereits in Vorbereitung und die Veröffentlichung für 2025/2026 geplant. Nach Aussage des BMVI ist die MiD die wichtigste Studie zur Alltagsmobilität in Deutschland.

Im Rahmen des seit 1972 laufenden Projekts "Mobilität in Städten SRV" der Technischen Universität Dresden nahmen an der zuletzt durchgeführten Erhebung 2018 die Städte Erfurt, Jena, Gera und Eisenach teil.

3. Wie hat sich die Sicherheit für Radfahrende in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte wenn möglich nach Jahresscheiben und Regionen aufgliedern)?

Antwort:

Die zahlenmäßige Darstellung (siehe Anlage) erfolgt an Hand der Verkehrsunfalllage mit Beteiligung von Radfahrenden in Thüringen - regional bezogen auf die sieben polizeilichen Flächenschutzbereiche für die Jahre 2015 bis 2019. Die Datenbasis beruht auf Angaben des Thüringer Landesamtes für Statistik.

Die Hauptunfallursachen der letzten fünf Jahre bei Verkehrsunfällen unter der Beteiligung Radfahrender sind

- Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen,
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr,
- Fehler beim Abbiegen nach links,
- Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (zum Beispiel Gehweg, Radweg),
- Alkoholeinfluss,
- nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen,
- Ungenügender Sicherheitsabstand,
- Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot,
- Nichtbeachten der Regel "rechts vor links",
- sonstige Fehler beim Überholen.

In Thüringen ist nach einem stetigen Anstieg der Verkehrsunfälle mit beteiligten Radfahrenden in den letzten Jahren erstmalig im Jahr 2019 ein Rückgang der Unfälle in etwa auf das Niveau des Jahres 2015 zu verzeichnen.

Bei Verkehrsunfällen der letzten fünf Jahre, an denen Radfahrende beteiligt waren, wurden 55 Prozent durch die Radfahrenden verursacht.

Bei der Führung des Radverkehrs sowie bei der Planung und Errichtung von Radverkehrsanlagen sollen neben den verkehrsrechtlichen Regelungen die technischen Regelwerke beachtet werden, um die Sicherheit von Radfahrenden zu erhöhen.

4. Wie hoch ist der Anteil an straßenbegleitenden Radwegen an Bundesstraßen und Landesstraßen in Thüringen und wie hat sich dieser Anteil in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte wenn möglich nach Jahresscheiben und Regionen aufgliedern)?

Antwort:

Der Anteil an straßenbegleitenden Radwegen an Bundesstraßen und Landesstraßen in Thüringen sowie deren Entwicklung in den letzten fünf Jahren insgesamt ergibt sich aus den folgenden Tabellen.

Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen

|            | Länge der Bundesstraßen<br>in Kilometer | Länge Radverkehrsanlagen<br>straßenbegleitend<br>in Kilometer | Anteil Länge Radverkehrs-<br>anlagen an Gesamtlänge<br>in Prozent |
|------------|---|---|---|
| 01.01.2015 | 1.549                                   | 339   | 21,9  |
| 01.01.2016 | 1.519                                   | 350   | 23,0  |
| 01.01.2017 | 1.512                                   | 354   | 23,4  |
| 01.01.2018 | 1.513                                   | 355   | 23,5  |
| 01.01.2019 | 1.513                                   | 355   | 23,5  |
| 01.01.2020 | 1.514                                   | 355   | 23,5  |

Radverkehrsanlagen an Landesstraßen

|            | Länge der Landesstraßen<br>in Kilometer | Länge Radverkehrsanlagen<br>straßenbegleitend<br>in Kilometer | Anteil Länge Radverkehrs-<br>anlagen an Gesamtlänge<br>in Prozent |
|------------|---|---|---|
| 01.01.2015 | 4.283                                   | 233   | 5,4   |
| 01.01.2016 | 4.262                                   | 242   | 5,7   |
| 01.01.2017 | 4.220                                   | 245   | 5,8   |
| 01.01.2018 | 4.197                                   | 245   | 5,8   |
| 01.01.2019 | 4.173                                   | 257   | 6,2   |
| 01.01.2020 | 4.139                                   | 263   | 6,4   |

5. Wie haben sich die Aufwendungen des Landes für den Unterhalt von Radwegen und Radrouten in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte wenn möglich nach Jahresscheiben und Regionen aufgliedern)?

Antwort:

Die Aufwendungen für die Erhaltung und Unterhaltung der Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Thüringen in den vergangenen fünf Jahren sind in den beiden nachfolgenden Tabellen getrennt für den Bundes- und den Landeshaushalt, aufgegliedert auf die Regionen, angegeben. Für die Jahre 2015 bis 2017 sind nur Erhaltungsaufwendungen angegeben, da die separate Erfassung der Unterhaltungsaufwendungen für Radwege erst ab 2018 erfolgte.

Bundshaushalt - Erhaltung und Unterhaltung an Radwegen

Angaben in Tausend Euro

| Haushaltsjahr  | 2015  | 2016 | 2017 | 2018  | 2019  |
|----------------|-------|------|------|-------|-------|
| Region Mitte   | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 37,6  | 0,3   |
| Region Nord    | 0,0   | 22,5 | 0,0  | 105,5 | 360,7 |
| Region Ost     | 113,4 | 4,3  | 0,0  | 22,0  | 50,4  |
| Region Südwest | 0,0   | 0,0  | 0,0  | 5,6   | 5,6   |
| Summe          | 113,4 | 26,8 | 0,0  | 170,7 | 417,0 |

Landeshaushalt - Erhaltung und Unterhaltung an Radwegen

Angaben in Tausend Euro

| Haushaltsjahr  | 2015 | 2016 | 2017  | 2018  | 2019  |
|----------------|------|------|-------|-------|-------|
| Region Mitte   | 0,0  | 0,0  | 173,8 | 580,3 | 62,1  |
| Region Nord    | 70,1 | 0,0  | 0,0   | 0,5   | 52,5  |
| Region Ost     | 0,0  | 22,1 | 3,7   | 62,5  | 262,9 |
| Region Südwest | 0,0  | 0,0  | 0,0   | 153,7 | 270,4 |
| Summe          | 70,1 | 22,1 | 177,5 | 797,0 | 647,9 |

Die Zuständigkeit für die Unterhaltung der kommunalen Radwege obliegt den örtlich zuständigen Bau- lastträgern. Eine Förderung des Landes für die Unterhaltung erfolgt nicht.

6. Wie haben sich die Gesamtinvestitionen des Freistaats Thüringen in den Radverkehr in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte wenn möglich nach Jahresscheiben und Regionen auflgliedern)?

Antwort:

Die Gesamtinvestitionen in Verantwortung des Landes in den Radverkehr ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Angaben in Millionen Euro

| Haushaltsjahr    | 2015  | 2016 | 2017 | 2018  | 2019  |
|------------------|-------|------|------|-------|-------|
| Mittelthüringen  | 3,51  | 1,93 | 2,04 | 6,80  | 8,13  |
| Nordthüringen    | 5,23  | 1,22 | 1,21 | 6,32  | 1,58  |
| Ostthüringen     | 2,63  | 0,38 | 0,29 | 3,62  | 3,79  |
| Südwestthüringen | 1,80  | 0,98 | 0,36 | 1,38  | 1,50  |
| Summe            | 13,17 | 4,51 | 3,90 | 18,12 | 15,00 |

Die Gesamtinvestitionen enthalten die Investitionen in Radwege an Bundesstraßen und in Radwege an Landesstraßen, die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur im Rahmen der Richtlinie des Freistaats Thüringen zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (RL-KSB), die Förderung touristischer Radwege im Rahmen der Richtlinie des Freistaats Thüringen für die Gewährung von Zuwendungen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW), Teil II, die Förderung multifunktionaler Wege nach der Richtlinie zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung und der Revitalisierung von Brachflächen (FR ILE/REVIT) sowie die Förderung von Modellprojekten der Regionalentwicklung.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass seit Juli 2020 die Anschaffung von Lastenrädern über die Richtlinie des Freistaats Thüringen zur Förderung von Lastenrädern (Cargobike-Invest) gefördert wird. Bis zum 31. August 2020 wurden 132 Anträge mit einer Gesamtinvestitionen von 218.272,87 Euro bewilligt.

7. Welches Investitionsniveau hält die Landesregierung für notwendig, um die Ziele im Radverkehr zu erreichen?

Antwort:

Gemäß dem Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen sollen sich die finanziellen Mittel für die Radverkehrsförderung gegenüber dem Stand von 2018 zukünftig nicht verringern und nach Möglichkeit gesteigert werden.

Die touristische Radwegförderung orientiert sich an den Zielstellungen der Landestourismusstrategie (LTS) 2025 sowie dem Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen. Darüber hinaus wird sich das Investitionsniveau am Bedarf orientieren.

In den nächsten Jahren wird es vorrangig darum gehen, die gebauten und geförderten Radwege auf der kommunalen Ebene in qualitativ hochwertigem Zustand zu erhalten. Daher wird in Zukunft verstärkt auf die Qualitätssicherung der vorhandenen Radfern- und Radhauptwege gesetzt. Bei neuen Radwegen konzentriert sich das Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft im Rahmen der GRW auf fehlende Zuführungen zu den touristischen Radfern- und Radhauptwegen.

Die zweite Aufgabe besteht darin, aus den Radfern- und Radhauptwegen in Kooperation mit den regionalen Tourismusorganisationen touristische Angebotspakete zu schnüren; dies insbesondere unter Bezugnahme auf die Reisemotive der LTS 2025.

8. Welche Maßnahmen unternimmt die Landesregierung, um Thüringen als Urlaubsziel für Radreisende attraktiver zu machen?

Antwort:

Das Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft hat im Rahmen der GRW-Förderung bis zum 31. August 2020 rund 275 Projekte zum Neu- beziehungsweise Ausbau der touristischen Radwege mit insgesamt 81,5 Millionen Euro unterstützt. Damit wurde der Ausbau von 568 Ki-

lometern rein touristischer Radwege in hoher Qualität, insbesondere der 13 Fernradwege, ermöglicht. Im Übrigen wird hierzu auch auf die Antwort zur Frage 7 verwiesen.

Darüber hinaus werden die touristischen Radwege durch die Thüringer Tourismus GmbH (TTG) sowie die regionalen Destinationsmarketingorganisationen (DMO) auf vielfältigen Wegen und Kanälen vermarktet (Messeauftritte, Socialmedia, Druckerzeugnisse/Radwegekarten, Radroutenplaner Thüringen et cetera).

Im Rahmen der Fördermaßnahme LEADER der FR ILE/REVIT entscheiden die Regionalen Aktionsgruppen über den Einsatz der Fördermittel auf der Grundlage der erstellten Regionalen Entwicklungsstrategie (RES) im Rahmen ihrer Budgets. Über LEADER werden auch Radwegeprojekte bezuschusst, um diese attraktiver zu machen.

So wurde zur Steigerung der touristischen Attraktivität des Ilmtal-Radwegs das Ateliercafé flow am Rande von Kranichfeld mit LEADER-Mitteln in Höhe von 28.901 Euro gefördert.

Für den Unstrutradweg konnten umfangreiche Maßnahmen im Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit mit LEADER-Mitteln (Thüringer-Anteil: 19.483 Euro) umgesetzt werden.

9. Welche Arbeitsgruppen gibt es in der Landesregierung zum Radverkehr und seit wann?

Antwort:

Es bestehen derzeit in der Landesregierung keine radverkehrsbezogenen Arbeitsgruppen. Die Ressorts und deren nachgeordnete Behörden stimmen sich zu grundsätzlichen Fragen oder anlassbezogen bilateral ab, beispielsweise bezüglich der Routengenehmigung für Routen im Zielkonzept Radroutennetz Thüringen. Soweit sich ein umfassenderer Abstimmungsbedarf ergibt, wird die Einrichtung von Arbeitsgruppen geprüft.

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft arbeitet eng mit der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen e. V. (AGFK-TH) zusammen und unterstützt die AGFK-TH sowohl finanziell als auch inhaltlich. Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft ist im Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr und in der deutschlandweiten Projektgruppe "Radroutenplaner Deutschland" vertreten.

10. Wie sieht die personelle Ausstattung in der Landesverwaltung und nach Kenntnis der Landesregierung in den Kommunen (falls möglich bitte Einzelaufschlüsselung) derzeit im Radverkehrsbereich aus?

11. Welche personelle Ausstattung ist nach Einschätzung der Landesregierung in den Kommunen sowie in der Landesverwaltung notwendig, um die gesteckten Ziele zu erreichen (bitte wenn möglich Einzelaufschlüsselung)?

Antwort:

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Eine Steigerung des Investitionsvolumens für die Radverkehrsinfrastruktur im Bereich des Straßenbaus setzt voraus, dass die personellen Voraussetzungen in der Straßenbauverwaltung vorhanden sind. Im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft ist im Referat Straßenbau, Straßenrecht eine Stelle für Radverkehr vorhanden. Im Radverkehrsbereich des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr sind für Aufgaben im Bereich Radverkehr gegenwärtig vier von sechs Stellen in Vollzeit besetzt. Hinzu kommen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Bereich der Förderung entsprechend der jeweiligen Förderrichtlinie anteilig für die Radverkehrsförderung tätig sind.

Es wird eingeschätzt, dass im Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr für ein zusätzliches Bauvolumen im Radwegebau je circa 1 bis 1,2 Millionen Euro eine zusätzliche Stelle in Vollzeit für die Bedarfsprüfung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung, Ausschreibung, Vergabe und Vertragsabwicklung von Ingenieurleistungen zur Planung von Leistungen für Radwege und den Bau einschließlich Qualitätssicherung sowie Betreuung für den Betrieb und die Unterhaltung notwendig ist. Diese Stellen stehen nicht zur Verfügung. Dabei ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass bei einem wachsenden Radwegenetz in der Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung der Aufwand für die Erhaltung sowie für die bauliche und betriebliche Unterhaltung steigen wird.

Der Landesregierung liegen keine aktuellen statistischen Daten zur personellen Ausstattung in den Kommunen in dem nachgefragten Bereich vor. Im Rahmen ihres verfassungsrechtlich geschützten Rechts auf kommunale Selbstverwaltung entscheiden die Kommunen unter Berücksichtigung der örtlichen Ge-

gebenheiten über die Wahrnehmung von Aufgaben im Radverkehrsbereich einschließlich der organisatorischen Umsetzung.

12. Wie viele Kommunen hat der Freistaat Thüringen durch welche Maßnahmen in den letzten fünf Jahren bei der Erstellung eines Radwegekonzepts unterstützt (bitte wenn möglich nach Jahresscheiben und Regionen aufgliedern)?

Antwort:

Der Fördergegenstand "Konzepte und Untersuchungen zur Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs" ist neu und seit dem 1. Januar 2020 in der Richtlinie zur Förderung von kommunaler Verkehrsinfrastruktur in Thüringen (RL-KVI) enthalten. Hier sind für 2020 zwei Radverkehrskonzepte (Landkreis Gotha, Stadt Eisenach) zur Förderung angemeldet und bewilligt worden.

Im Jahr 2018 wurde ein Radverkehrskonzept der Stadt Saalfeld über die Richtlinie des Freistaats Thüringen zur Förderung von Klimaschutz- und Klimafolgenanpassungsmaßnahmen in Kommunen (Klima Invest) gefördert.

13. Welches Investitionsniveau in den Kommunen hält die Landesregierung für notwendig, um die gesteckten Ziele zu erreichen?

Antwort:

Das größte Potenzial für eine Verbesserung der Radverkehrsbedingungen liegt in den Kommunen, da Radverkehr überwiegend in den Kommunen stattfindet. Hierfür stellt das Land in verschiedenen Förderprogrammen Fördermittel zur Verfügung.

Gemäß der im Auftrag des BMVI 2019 erstellten Studie "Finanzierung des Radverkehrs 2030" der Prognos AG wurden in Deutschland im Basisjahr (Durchschnittswert der Jahre 2015 bis 2017) auf der Ebene der Städte und Gemeinden durchschnittlich fünf Euro je Einwohner für die Radverkehrsförderung ausgegeben (umfasst neben Investitionen auch Betrieb/Unterhaltung und weitere nicht investive Ausgaben). Die Zuweisungen des Bundes und der Länder sind hier berücksichtigt.

Im Nationalen Radverkehrsplan 2012 wird auf den Finanzbedarf (investive und nicht investive Ausgaben) der Kommunen für die Radverkehrsförderung eingegangen und eingeschätzt, dass der Finanzbedarf von Städten und Gemeinden mit niedrigem Ausgangsniveau (Einsteiger) acht bis 18 Euro pro Einwohner und von Landkreisen ein bis sechs Euro pro Einwohner beträgt.

14. Welche Kommunikationsstrategie verfolgt die Landesregierung, um mehr Menschen für den Umstieg auf das Fahrrad zu begeistern?

Antwort:

Das Land verfolgt das Ziel, die Radverkehrsförderung durch Kommunikation zu unterstützen und effizienter zu gestalten sowie die Bevölkerung zum Radfahren zu motivieren. Zu den Zielgruppen gehören die Landesverwaltung, die Kommunen und weitere Akteure, wie zum Beispiel Verbände, sowie die Bevölkerung. Wesentliche zu vermittelnde Botschaften sind, dass Radverkehr in Bezug auf Umwelt, Klimaschutz, Lebensqualität, Gesundheit und Wirtschaft viele Vorteile hat, Thüringen im Fahrradtourismus bereits viel bietet und der Alltagsradverkehr verstärkt gefördert wird.

Das Land unterstützt die Kommunikation vor allem dort, wo Nachfrage vorhanden und eine positive Vorbildwirkung zu erwarten ist. So werden bei der Ansprache der Bevölkerung insbesondere Aktionen unterstützt und beworben, die bereits einen gewissen Bekanntheitsgrad haben, weil hier eine größere Breitenwirkung erzielt werden kann. Dies trifft zum Beispiel auf die Aktion STADTRADELN zu. Dies wird ergänzt durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit. Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft fördert die Arbeit der Landesverkehrswacht Thüringen e.V., die auch Themen der Radverkehrssicherheit aktiv bearbeitet, zum Beispiel im schulischen und vorschulischen Bereich.

Für den Austausch zwischen Landes- und kommunaler Ebene wurden in der Vergangenheit regelmäßig Konferenzen und Beratungen auf Landesebene und regionaler Ebene durchgeführt, die insbesondere die Themen Radverkehrsinfrastrukturausbau, Verkehrssicherheit und Radverkehrsnetz behandeln. Dies wird fortgeführt.

Das Land unterstützt weiterhin die AGFK-TH, damit sich die Kommunen austauschen und vernetzen sowie gemeinsame Projekte realisieren können und die AGFK-TH zu einem starken Partner des Landes bei der Radverkehrsförderung wird.

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft informiert in seinem Internetauftritt unter anderem über das Radverkehrskonzept 2.0, Fördermöglichkeiten für den Radverkehr, den Radroutenplaner Thüringen und den Mängelmelder Thüringer Radnetz, die Radverkehrswegweisung sowie Ergebnisse aus Untersuchungen und Studien. Zum Radverkehrskonzept 2.0 steht ein Text in Leichter Sprache zur Verfügung. Das Informationsangebot soll perspektivisch ausgebaut werden.

Für die Kommunen, insbesondere die Landkreise und kreisfreien Städte, wird im Radroutenplaner Thüringen ein Fachportal vorgehalten, in dem die Kommunen die Möglichkeit haben, Daten und Informationen für den Radroutenplaner zu ändern und zu ergänzen.

15. Stehen im Landeshaushalt Finanzmittel zur Verfügung, um die nach meiner Kenntnis drohende Unpassierbarkeit des überregional bekannten Mühlenradwegs oberhalb der "Walkmühle" im Zeitgrund abzuwenden und um einen passierbaren Wander- und Radweg wiederherstellen zu können?

Antwort:

Im Landeshaushalt stehen originär keine Finanzmittel zur Verfügung. Das Problem ist in der Landesverwaltung bekannt. Es wird geprüft, ob und wie eine Unterstützung ermöglicht werden kann. Die Abstimmungen zwischen dem Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft, dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und ThüringenForst - Anstalt öffentlichen Rechts sind noch nicht abgeschlossen.

In Vertretung

Weil  
Staatssekretär

## Anlage

zur Antwort auf die Frage 3 der Kleinen Anfrage 7/1052

**Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden in Thüringen****Schutzbereich Erfurt**

| Jahr   | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------|------|------|------|------|
| Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden | 376  | 376  | 341  | 415  | 374  |
| Verkehrsunfälle mit Personenschaden              | 262  | 277  | 230  | 306  | 246  |
| dabei Getötete                                   | 1    | -    | 1    | -    | -    |
| darunter Radfahrende                             | 1    | -    | 1    | -    | -    |
| dabei Schwerverletzte                            | 57   | 55   | 37   | 60   | 42   |
| Leichtverletzte                                  | 219  | 233  | 207  | 262  | 214  |
| durch Radfahrende verursachte Verkehrsunfälle    | 193  | 205  | 170  | 207  | 198  |

**Schutzbereich Gera**

| Jahr   | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------|------|------|------|------|
| Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden | 176  | 140  | 181  | 195  | 170  |
| Verkehrsunfälle mit Personenschaden              | 147  | 105  | 145  | 161  | 121  |
| dabei Getötete                                   | 2    | -    | 2    | 2    | -    |
| darunter Radfahrende                             | 2    | -    | 2    | 2    | -    |
| dabei Schwerverletzte                            | 37   | 36   | 40   | 45   | 31   |
| Leichtverletzte                                  | 113  | 76   | 108  | 124  | 101  |
| durch Radfahrende verursachte Verkehrsunfälle    | 99   | 83   | 109  | 124  | 107  |

**Schutzbereich Gotha**

| Jahr   | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------|------|------|------|------|
| Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden | 219  | 245  | 249  | 254  | 239  |
| Verkehrsunfälle mit Personenschaden              | 174  | 180  | 173  | 182  | 176  |
| dabei Getötete                                   | 3    | 2    | 2    | -    | -    |
| darunter Radfahrende                             | 3    | 1    | 2    | -    | -    |
| dabei Schwerverletzte                            | 54   | 42   | 54   | 51   | 41   |
| Leichtverletzte                                  | 127  | 144  | 127  | 143  | 142  |
| durch Radfahrende verursachte Verkehrsunfälle    | 109  | 116  | 123  | 133  | 123  |



**Schutzbereich Jena**

| Jahr   | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------|------|------|------|------|
| Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden | 384  | 395  | 410  | 395  | 363  |
| Verkehrsunfälle mit Personenschaden              | 302  | 282  | 310  | 293  | 262  |
| dabei Getötete                                   | 4    | -    | -    | 2    | 2    |
| darunter Radfahrende                             | 4    | -    | -    | 2    | 2    |
| dabei Schwerverletzte                            | 56   | 52   | 66   | 44   | 49   |
| Leichtverletzte                                  | 257  | 251  | 260  | 269  | 235  |
| durch Radfahrende verursachte Verkehrsunfälle    | 208  | 222  | 243  | 209  | 205  |

**Schutzbereich Nordhausen**

| Jahr   | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------|------|------|------|------|
| Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden | 234  | 260  | 277  | 266  | 287  |
| Verkehrsunfälle mit Personenschaden              | 176  | 201  | 191  | 197  | 197  |
| dabei Getötete                                   | 2    | -    | 1    | -    | 2    |
| darunter Radfahrende                             | 2    | -    | 1    | -    | 2    |
| dabei Schwerverletzte                            | 47   | 63   | 48   | 45   | 54   |
| Leichtverletzte                                  | 134  | 151  | 146  | 171  | 152  |
| durch Radfahrende verursachte Verkehrsunfälle    | 121  | 141  | 152  | 142  | 159  |

**Schutzbereich Saalfeld**

| Jahr   | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------|------|------|------|------|
| Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden | 160  | 161  | 172  | 184  | 133  |
| Verkehrsunfälle mit Personenschaden              | 133  | 119  | 133  | 156  | 100  |
| dabei Getötete                                   | -    | 3    | 2    | 3    | 3    |
| darunter Radfahrende                             | -    | 3    | 2    | 3    | 3    |
| dabei Schwerverletzte                            | 43   | 46   | 42   | 57   | 32   |
| Leichtverletzte                                  | 93   | 79   | 97   | 104  | 71   |
| durch Radfahrende verursachte Verkehrsunfälle    | 81   | 105  | 92   | 106  | 87   |

**Schutzbereich Suhl**

| Jahr   | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------|------|------|------|------|
| Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden | 142  | 144  | 151  | 189  | 137  |
| Verkehrsunfälle mit Personenschaden              | 109  | 116  | 126  | 143  | 92   |
| dabei Getötete                                   | -    | 3    | 2    | 2    | 2    |
| darunter Radfahrende                             | -    | 3    | 1    | 2    | 2    |
| dabei Schwerverletzte                            | 34   | 33   | 41   | 54   | 27   |
| Leichtverletzte                                  | 80   | 91   | 89   | 94   | 69   |
| durch Radfahrende verursachte Verkehrsunfälle    | 86   | 84   | 85   | 105  | 87   |