Kleine Anfrage

der Abgeordneten Schubert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Radverkehrskonzept Thüringen

Die **Kleine Anfrage 2211** vom 8. März 2012 hat folgenden Wortlaut:

Durch steigende Kosten im Verkehrssektor z. B. für Roh- und Treibstoffe sowie durch wachsendes Umweltbewusstsein der Bevölkerung, treten alternative Fortbewegungsmöglichkeiten wie das Fahrrad mehr und mehr in den Mittelpunkt. Auch aus diesem Zusammenhang heraus muss der Radverkehr verstärkt gefördert werden, z. B. durch das Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche konkreten Maßnahmen hat die Landesregierung zur Förderung des Radverkehrs bis zum Jahr 2014 geplant und welche finanziellen Mittel werden hierfür zur Verfügung gestellt?
2. Welcher Planungshorizont ist für die Fortschreibung des Thüringer Radverkehrskonzepts vorgesehen, wenn der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2012 überarbeitet bzw. fortgeschrieben wird und gibt es Aktualisierungen?
3. Ist es geplant spezielle Netzangebote für das Mountainbiking, Pedelecs oder den Radsport in das Radverkehrskonzept aufzunehmen, wo doch etwa der Thüringer Wald erhebliche Potenziale dafür bietet und wenn nein, warum nicht?
4. Wie ist der Umsetzungsstand des Radverkehrskonzepts zum gegenwärtigen Zeitpunkt?
5. Welche Freizeitradwege und Radwege an Bundes- und Landesstraßen sind nach dem Jahr 1990 in Thüringen errichtet worden und welche Länge haben die einzelnen Radwege derzeit?
6. Welche Länge an touristischen Radwegen sowie des Hauptnetzes weisen die einzelnen Landkreise und kreisfreien Städte auf (bitte Einzelaufstellung nach Landkreisen und kreisfreien Städten)?
7. Welche Ursachen sieht die Landesregierung in der gestiegenen Zahl der Unfälle mit Radfahrerinnen und Radfahrern?
8. Gibt es aktuelle Besucherzahlen der einzelnen Radwege pro Jahr bzw. Zählraten und wenn ja, wie lauten diese für die letzten zehn Jahre (bitte Einzelaufstellung nach Radweg)?
9. Welche ehemaligen Eisenbahnstrecken wurden geprüft, um eine eventuelle Nachnutzung für den Radverkehr zu ermöglichen bzw. auf welchen ehemaligen Strecken sind Radwege umgesetzt oder geplant?

10. Welche Radwege bzw. Maßnahmen zum Bau von Radwegen wurden seit Verabschiedung des Radverkehrskonzepts begonnen und welche Kosten sind dadurch angefallen?
11. In welcher Höhe waren für die Haushaltsjahre 2010 und 2011 finanzielle Mittel für den Radwegebau im Landeshaushalt vorgesehen und in welcher Höhe wurden sie in Anspruch genommen?
12. Wie ist der aktuelle Modalsplit des Radverkehrs im Berufsverkehr in Thüringen und welche Zielgröße wird angestrebt?
13. Wurde die Benutzungspflicht der Radwege in Thüringen geprüft oder soll diese geprüft werden, vor dem Hintergrund, dass aufgrund der im Jahr 2009 geänderten Straßenverkehrsordnung sowie des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom November 2010, eine Benutzungspflicht von Radwegen nur angeordnet werden darf, wenn die Nutzung der Straße für den Radfahrer besonders gefährlich ist?
14. Unterstützt die Landesregierung den kommunalen Radwegebau und wenn ja, mit welchen Mitteln pro Jahr und in welcher Kommune (Landkreise/kreisfreie Städte)?

Das **Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 3. Mai 2012 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Das radtouristische Landesnetz wird auf der Grundlage der Planungen der Landkreise und kreisfreien Städte weiter entwickelt.

Zur Förderung des touristischen Radwegebbaus (einschließlich Beschilderung und Ausstattung) werden finanzielle Mittel im Rahmen der Richtlinie des Freistaats Thüringen für die Gewährung von Zuwendungen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW), Teil II, Tz. 2.1.7 - Förderung touristische Infrastruktur - und aus dem Landesprogramm - zur Verfügung gestellt. Es ist beabsichtigt, vorbehaltlich der in zukünftigen Haushaltsjahren zur Verfügung stehenden Mittel, die Förderung weiterhin auf einem hohen Niveau fortzuführen. Hinsichtlich des Baus von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen sowie der Förderung des Baus kommunaler Radwege für den Alltagsradverkehr wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 14 verwiesen.

In Umsetzung der Landestourismuskonzeption (LTK) 2011 bis 2015 ist u. a. "Natur und Aktiv" als eine der Hauptthemensäulen im Thüringer Tourismus definiert. Auf den Themen Radfahren und Wandern sollen die Schwerpunkte der Infrastrukturentwicklung, der Produktentwicklung und des Marketings liegen. Zur Umsetzung der LTK ist am 20. April 2011 eine Leitprojektgruppe (LPG) Natur und Aktiv gebildet worden. Inzwischen hat die LPG für die Säule Natur und Aktiv fünf Leuchttürme definiert, darunter "Thüringen als Radreiseland".

Hauptwerbemittel für die Radfernwege in Thüringen ist die Radkarte der Thüringer Tourismus GmbH (TTG), die im In- und Ausland vertrieben und in einer jährlichen Auflage von 150 000 Exemplaren gedruckt wird (ca. 20 000 Euro pro Auflage). Im Thüringenmagazin, das in einer Auflage von jährlich 50 000 Stück erscheint, ist die Darstellung der radtouristischen Angebote fester Bestandteil. Sowohl Radreportagen zu E-Bike-Regionen, Mountainbike(MTB)-Routen als auch Tourentipps für Kultur- und Genussradler oder Familien sowie eine Übersicht zum Radfernwegenetz in Thüringen sind enthalten (120 000 Euro). Das im Frühjahr 2013 erscheinende Sommersupplement Natur und Aktiv (Auflage: 300 000 Exemplare, Kosten: 85 000 Euro) wird schwerpunktmäßig das Thema Rad beinhalten.

Die Möglichkeit der kostenfreien Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die Thüringen seit dem Jahr 1999 zur besseren Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anbietet, wird auch in den nächsten Jahren beibehalten. Investitionen in Verknüpfungspunkte des Radverkehrs mit dem ÖPNV sollen weiterhin grundsätzlich förderfähig bleiben. Der Bau von Bike & Ride-Anlagen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten bzw. Zugangsstellen des ÖPNV (insbesondere an Bahnhöfen) ist Bestandteil von ÖPNV-Fördervorhaben in Dietzhausen, Probstzella, Eisfeld, Apolda, Schmöln, Erfurt, Neudietendorf, Rudolstadt, Schmalkalden. Der Fördermittelbedarf für die Bike & Ride-Anlagen beträgt insgesamt ca. 90 000 Euro. Zwischen 2008 und 2011 wurden acht Projekte mit ca. 437 000 Euro gefördert.

Die in der Antwort zu Frage 4 benannten Maßnahmen zur Verbesserung des Wissenstransfers und der Kommunikation werden fortgeführt. Thüringen hat sich darüber hinaus als Gastgeber für die 7. Fahrradkommunikationskonferenz im Jahr 2013 beworben. Diese Konferenz dient der deutschlandweiten Netzwerkbildung und dem Erfahrungsaustausch der Radverkehrsverantwortlichen in den Kommunen.

Für den Betrieb und die Pflege des Radroutenplaners steht im Jahr 2012 ein Betrag von 35 000 Euro zur Verfügung. Um den Radroutenplaner noch bekannter zu machen, ist ein neuer Flyer in Vorbereitung. Thüringen beteiligt sich gemeinsam mit anderen Ländern an einem vom Bund unterstützten Projekt zur Verknüpfung von Radroutenplanern, um die onlinegestützte deutschlandweite Radtourenplanung weiter zu verbessern.

Darüber hinaus werden die in der Antwort zu Frage 4 genannten Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit weitergeführt. Die Thüringer Verkehrswacht e. V. erhält hierfür im Jahr 2012 vom Freistaat insgesamt 250 000 Euro. Diese Mittel fließen u. a. in Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrer.

Ferner werden die in der Antwort zu Frage 4 benannten Radfahrprojekte und -maßnahmen des Sozialen Arbeitnehmerbildungswerks in Thüringen e.V. (SABiT) fortgesetzt. Von Seiten der Landesregierung ist beabsichtigt, den SABiT im Jahr 2012 mit 104 136 Euro zu fördern.

Zu 2.:

Es ist vorgesehen, nach der Veröffentlichung des in der Weiterentwicklung befindlichen Nationalen Radverkehrsplans die Notwendigkeit der Fortschreibung bzw. Aktualisierung des Radverkehrskonzepts zu prüfen.

Zu 3.:

Das Radverkehrskonzept ist in erster Linie auf die Stärkung des alltäglichen und touristischen Radverkehrs ausgerichtet. Themen wie Mountainbiking und Radsport als Freizeit- und Urlaubsaktivität gewinnen immer mehr an Bedeutung. Inwieweit es sinnvoll ist, Netzangebote für Mountainbikes, Radsportaktivitäten oder Pedelecs in das Landesnetz im Radverkehrskonzept aufzunehmen, soll im Rahmen der Fortschreibung oder Aktualisierung des Radverkehrskonzepts geprüft werden.

Zu 4.:

Das Zielkonzept für das radtouristische Landesnetz enthielt im Jahr 2008 eine Reihe von Routen, deren konkreter Verlauf noch zu präzisieren war und die deshalb als Korridor aufgenommen wurden. Dieses den Planungsstand darstellende Netz entwickelte sich von 2008 mit 2 275 km Routennetz mit konkretem Verlauf (also ohne Überlagerungen von Radrouten) auf 2 644 km (Stand: März 2012). Nicht enthalten sind dabei die zum radtouristischen Landesnetz ebenfalls zugehörigen Verbindungen zwischen wichtigen ÖPNV-Zugangsstellen und dem Landesnetz.

Zur Entwicklung der überregionalen und regionalen Radrouten und der lokalen Radnetze wird auf die Antworten zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

Zwischen 2008 und 2011 hat sich der Bestand an Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen weiter erhöht: Die Länge der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes stieg von 217 km auf 310 km; die Länge der straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen an Landesstraßen in der Baulast des Landes stieg von 159 km auf 213 km.

Hinsichtlich der Förderung bzw. Finanzierung und des Baus touristischer sowie straßenbegleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen und der Mischnutzung ländlicher und forstwirtschaftlicher Wege durch den Radverkehr wird auf die Antworten zu den Fragen 10, 11 und 14 verwiesen.

Zur Unterstützung der Kommunen bei der Einhaltung der Qualitätsstandards für das radtouristische Landesnetz gemäß dem Radverkehrskonzept wurde die Funktion eines Landesradwegewarths eingerichtet. Schwerpunkt der Tätigkeit des Landesradwegewarths ist die Befahrung der Routen des radtouristischen Landesnetzes, die Dokumentation der festgestellten Mängel sowie die Auswertung der Befahrungsergebnisse im Rahmen von Regionalgesprächen mit den Landkreisen und kreisfreien Städten.

Zur Verbesserung des Wissenstransfers und der Koordinierung der Aktivitäten der Kommunen sowie der Landesregierung trugen folgende Aktivitäten bei:

- Auf der Ebene der Landesregierung besteht ein Arbeitskreis Radverkehr zur Abstimmung der Tätigkeit der mit dem Radverkehr befassten Ministerien und Information über die Entwicklungen auf Bundesebene sowie in anderen Ländern.
- Auf der Ebene der Kommunen hat sich auf Initiative der Landesregierung im Jahr 2009 eine Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen gebildet. Ihr gehören zurzeit 18 Kommunen und Landkreise an. Ziel ist es, die Kommunen besser zu vernetzen, für gemeinsame Projekte zu gewinnen sowie Informationsdefizite abzubauen.
- Im Jahr 2009 wurde in Zusammenarbeit mit dem Landesradwegewart eine Informationsveranstaltung zum Radtourismus durchgeführt.
- Im Jahr 2010 wurde gemeinsam mit der vom Bund geförderten Fahrradakademie ein Seminar zu neuen Regelungen der Straßenverkehrsordnung durchgeführt.
- Unter der Überschrift "Radverkehrssicherheit" mit besonderem Schwerpunkt auf bauliche Belange stand ein Seminar des Freistaats im Jahr 2011.
- Das Internet wird genutzt, um über die Aktivitäten der Landesregierung sowie die Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten in Bezug auf den Radverkehr zu informieren und Angebote für das Radfahren zu unterbreiten. Der Radroutenplaner Thüringen steht unter www.radroutenplaner.thueringen.de seit Mitte 2010 kostenlos für Tourenplanungen im Internet zur Verfügung. Im Jahr 2011 wurden rund 10,8 Millionen Seitenaufrufe gezählt.

Zur Umsetzung der Ziele des touristischen Radverkehrs gemäß Radverkehrskonzept bewirbt die TTG die überregional und regional bedeutsamen touristischen Radrouten aktiv. Unter der Leitung der TTG existiert eine Kompetenzgruppe Rad, die sich mit den Themen Infrastruktur, Marketing und Vertrieb beschäftigt. Der Ilmtal-Radweg konnte im Jahr 2011 als erste Qualitätsradroute des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs in Thüringen mit vier Sternen ausgezeichnet werden. Die Anzahl der Bett-und-Bike-Betriebe konnte auf 140 Betriebe in Thüringen erhöht werden.

Einige weitere ausgewählte Aktivitäten der TTG sind:

- Internetauftritt unter www.radwandern.thueringen-entdecken.de (Radwege, Übernachtungen, Orte, Sehenswürdigkeiten, Hinweis auf Radroutenplaner, Reiseangebote, Veranstaltungen, Downloadmöglichkeiten, Tourentipps, Stadtführungen, Mountainbike-Angebote),
- Veröffentlichung einer Radkarte "Radwanderwege",
- Angebotsbroschüre zur Radkarte (anlässlich Themenjahr 2010).

In Umsetzung der Ziele zur Verkehrssicherheit sollen die Verkehrsteilnehmer mit öffentlichkeitswirksamen Verkehrssicherheitsaktionen zu rücksichtsvollem Verhalten im Straßenverkehr angehalten werden. Hier sind alle Maßnahmenträger der Verkehrssicherheit in Thüringen gefordert. Bereits in der Grundschule werden die Schülerinnen und Schüler zum situationsgerechten und vorausschauenden Handeln entsprechend der Straßenverkehrsordnung befähigt. Dies gilt ausdrücklich auch für die Teilnahme als Radfahrer am Straßenverkehr, einschließlich notwendiger Schutzmaßnahmen in Bezug auf Sicherheit, Kleidung und die Verkehrssicherheit des Rades. Die erfolgreiche Fahrradausbildung in Thüringen in den 4. Klassen, welche durch die enge Zusammenarbeit von Polizei, Schulen, Kommunen und örtlichen Verkehrswachten ermöglicht wird, trägt zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fahrradfahrer bei. Des Weiteren wird jährlich der Landeswettbewerb "Beste Radfahrerin/Bester Radfahrer" durchgeführt.

In Auswertung der Verkehrsunfallstatistik begann die Thüringer Polizei im September 2009, sich den Radfahrerinnen/Radfahrern verstärkt mit Schwerpunktaktionen zu widmen. Beispielhaft sei die Schwerpunktaktion vom Juli 2011 genannt. Hier wurden durch die Polizei 1 545 Verstöße von Radfahrerinnen/Radfahrern gegen die Straßenverkehrs-Ordnung festgestellt. Hiervon wurden 702 Delikte mit einem Verwarnungsverfahren abgeschlossen sowie 119 Delikte als Bußgeldverfahren geahndet. 319 Fahrräder wiesen technische Mängel an Bremsen und/oder Beleuchtung auf. 15 Strafverfahren wegen Fahrens unter Alkohol-/Drogenwirkung wurden eingeleitet. Die Thüringer Polizei wird ihre Schwerpunktaktionen im Juni 2012 fortführen. Des Weiteren wirkt die Polizei im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung bei der sicheren Gestaltung des Straßenraums mit und nimmt auf Veranlassung der Straßenverkehrsbehörden zusammen mit den Straßenbaubehörden an Verkehrsschauen im öffentlichen Verkehrsraum teil.

Hinsichtlich des Aspektes der Gesundheitsförderung und Radfahren werden zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes vom SABIT Radfahrprojekte und -maßnahmen als gesundheitsfördernde Maßnahmen an-

geboten. Seit 2006 betreut der SABiT in Verbindung mit verschiedenen Partnern die Internetseite www.gesund-durch-radfahren.de.

Zu 5.:

Hinsichtlich der touristischen Radwege wird auf die als Anlage 1 beigefügte Übersicht verwiesen.

In der Baulast des Bundes wurden seit dem Jahr 1993 straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen mit einer Gesamtlänge von 275,52 km sowie in der Baulast des Freistaats Thüringen 165,16 km straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen gebaut.

Zu 6.:

Die Radnetztlängen in den Landkreisen und kreisfreien Städten sind in der als Anlage 2 beigefügten Übersicht dargestellt. Die Angaben basieren auf dem Datenbestand des Radroutenplaners Thüringen. Alle Längenangaben sind Nettowerte, d. h., mehrere Routen auf einem Streckenabschnitt werden nicht addiert. Der Rhön-Rennsteig-Radweg konnte in der landkreisbezogenen Statistik noch nicht berücksichtigt werden. Er wird bei der nächsten Aktualisierung des Radnetzes im Radroutenplaner aufgenommen.

Zu 7.:

Gemäß der Verkehrsunfallstatistik aus dem Jahr 2011 sind die Hauptunfallursachen Fahren unter Alkoholeinwirkung, Vorrang-/Vorfahrtfehler, unangepasste Geschwindigkeit sowie Abbiegen/Wenden. Aus polizeilicher Sicht wird die Ursache für die gestiegene Zahl der Unfälle mit Radfahrern in der mangelnden Akzeptanz der Verkehrsregeln gesehen. Das Befahren eines Einrichtungsradweges in Gegenrichtung, das Befahren eines Gehweges, das Befahren einer nicht freigegebenen Einbahnstraße in Gegenrichtung und Rotlichtmissachtungen an Lichtzeichenanlagen sind festgestellte Verhaltensweisen von Radfahrern. Zudem muss festgestellt werden, dass auch Kraftfahrzeugführer nicht immer die erforderliche Vorsicht gegenüber Radfahrern walten lassen.

Zu 8.:

Es werden keine regelmäßigen Zählungen an den Radwegen vorgenommen. Für den Saale-Radwanderweg ist eine Übersicht über die Zählungen der letzten zehn Jahre als Anlage 3 beigefügt. Die starken Schwankungen bei den Zählungen am Saale-Radwanderweg sind auf eine unregelmäßige und unvollständige Zählung zurückzuführen, da häufig kein ausreichendes Personal für die Zählungen zur Verfügung stand.

Darüber hinaus wurden Zählungen an folgenden Radwegen durchgeführt:

- Unstrut-Radweg: 40 000 Radfahrer (April bis Oktober 2010),
- Kyffhäuser-Radweg: 15 000 Radfahrer (April bis Oktober 2010).

Zu 9.:

Im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts wurde ermittelt, welche bestehenden bzw. ehemaligen Bahntrassen bereits als Radweg genutzt werden bzw. hierfür infrage kommen könnten. Im Übrigen wird auf die als Anlage 4 beigefügte Übersicht verwiesen.

Zu 10.:

Hinsichtlich der straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen wird auf die Anlage 5 verwiesen. Für den Bau straßenbegleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen wurden im Zeitraum 2008 bis 2011 Bundesmittel in Höhe von 15,13 Millionen Euro und Landesmittel in Höhe von 7,69 Millionen Euro eingesetzt. Der Anlage 5 können auch die für das Jahr 2012 geplanten Maßnahmen entnommen werden.

Hinsichtlich der Förderung von Maßnahmen zum Bau von touristischen Radwegen im Rahmen der Förderung aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW) wird auf die Anlage 6 verwiesen.

Der Bau multifunktionaler ländlicher Wege (Radmitbenutzung) wird im Rahmen der Richtlinie Integrierte ländliche Entwicklung des Thüringer Ministeriums für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt und Naturschutz gefördert. Zwischen 2008 und 2011 wurden gemäß der nachfolgenden Tabelle 64 ländliche Wege mit gleichzeitiger Bedeutung als Radweg im Rahmen der Integrierten ländlichen Entwicklung bezuschusst:

Jahr	Maßnahmen	Länge in km	Investitionssumme in Tausend Euro	Zuschuss in Tausend Euro	davon Mitnutzung als über- und regionale Radwege
2008	24	27,5	2 719,8	1 209,4	3
2009	16	19,0	1 873,9	996,8	4
2010	17	20,1	1 613,4	854,5	8
2011	7	8,6	594,9	398,0	3
Summe	64	75,2	6 802,1	3 458,7	18

Ebenso dient die Förderung des forstwirtschaftlichen Wegebaus grundsätzlich dem Radverkehr, soweit diese Wege nicht für den Radverkehr gesperrt wurden.

Zu 11.:

Im Jahr 2010 wurden für den Bau von touristischen Radwegen Fördermittel in Höhe von 9 851 381 Euro bewilligt und damit Investitionen in Höhe 13 071 094 Euro förderseitig begleitet. Die Inanspruchnahme (Auszahlung) für das Haushaltsjahr 2010 belief sich auf rund 4,2 Millionen Euro. Im Jahr 2011 wurden Fördermittel in Höhe von 4 173 425 Euro bewilligt, die Investitionen beliefen sich auf 5 755 765 Euro. Im Haushaltsjahr 2011 wurden rund 0,8 Millionen Euro der Mittel in Anspruch genommen.

Im Haushaltsjahr 2010 wies der Haushaltsansatz im Landeshaushalt für den Bau und die Erhaltung von straßenbegleitenden Radwegen an Landesstraßen 1 530 000 Euro aus. Die Ausgaben beliefen sich am Jahresende auf 1 650 473,53 Euro. Im Haushaltsjahr 2011 standen 1 430 000 Euro zu Verfügung. Die Ausgaben beliefen sich auf 596 660,20 Euro.

Zu 12.:

Im Rahmen der Studie "Mobilität in Deutschland" aus dem Jahr 2008 wurde für Thüringen das Mobilitätsverhalten untersucht. Betrachtet man die Verteilung der Hauptverkehrsmittel (zu Fuß, öffentlicher Personenverkehr, Fahrrad, motorisierter Individualverkehr (MIV)-Fahrer, MIV-Mitfahrer) bezogen auf alle Wege mit dem Hauptwegezweck "Arbeit", so werden acht Prozent dieser Wege mit dem Fahrrad erledigt. Der gleiche Anteil wurde für den Hauptwegezweck "Ausbildung" ermittelt. Die Landesregierung strebt eine Erhöhung dieser Werte an.

Der SAbiT führt seit 2008 einen Wettbewerb an Thüringer Schulen "Radfahren - mach(t) dich fit!" für 14- bis 16-jährige Jugendliche durch. Dieser ist Bestandteil der Gesundheitsförderung bei Kindern und Jugendlichen und soll zu einem bewegungsfreudigen Leben motivieren. Im Jahr 2011 begann der SAbiT in Zusammenarbeit mit dem Landessportbund die Maßnahme "Mit dem Rad zum Sport". Das Fahrrad soll als Fortbewegungsmittel zur Sportstunde eingesetzt werden und so die Schüler zu mehr Bewegung motivieren. Auch diese Maßnahmen tragen zur Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Modalsplit bei.

Zu 13.:

Durch das Thüringer Landesverwaltungsamt wurden Mitte des Jahres 2011 die unteren Straßenverkehrsbehörden über das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts informiert und gleichzeitig aufgefordert, unter Beachtung dieses Urteils die Beschilderung der Radwege hinsichtlich der Benutzungspflicht zu überprüfen.

Zu 14.:

Hinsichtlich der Förderung von touristischen Radwegen wird auf die Antworten zu den Fragen 10 und 11 verwiesen. Hinsichtlich der Förderung von Radwegen im Rahmen des kommunalen Straßenbaus wird auf die Anlage 7 verwiesen.

Carius
Minister

Anlagen^{*)}

^{*)} Hinweis:

Auf den Abdruck der Anlagen wurde verzichtet. Ein Exemplar mit Anlagen erhielten jeweils die Fraktionen und die Landtagsbibliothek. Des Weiteren können sie im Landtagsinformationssystem unter der oben genannten Drucksachennummer sowie im Internet unter der Adresse: www.parldok.thueringen.de eingesehen werden.