

## **Abgeordnete Schubert, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Öffentlichkeitsarbeit für mehr Radverkehr**

Die Landesregierung erklärte in Ihrer Antwort auf die Mündliche Anfrage "Alltagsradwegekonzept" im letzten Plenum, dass ein wesentliches Element zur Erhöhung des Modal Split des Radverkehrs eine Bewusstseinsänderung der Bevölkerung sei.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Zielgröße im Modal Split hat die Landesregierung und wie befördert sie die gewünschte Änderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer um dieses zu erreichen?
2. Welche Rolle hat dabei der für den Sommer angekündigte Radroutenplaner im Internet?
3. Wann wird der Radroutenplaner vorgestellt, von wem wurde er erstellt und von wem wird er in welchem Umfang betrieben?
4. Welche Ausgaben sind für die Erstellung des Portals und dessen Betrieb vorgesehen?

#### **Vizepräsidentin Dr. Klaubert:**

Es antwortet Frau Staatssekretärin Dr. Eich-Born.

#### **Dr. Eich-Born, Staatssekretärin:**

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, die Mündliche Anfrage der Abgeordneten Schubert beantworte ich für die Landesregierung wie folgt:

Zu Frage 1: Gegenwärtig beträgt der Anteil des Alltagsradverkehrs an den mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegen in Thüringen durchschnittlich 7 Prozent. Dieser Wert ist jedoch entsprechend den topographischen, klimatischen sowie siedlungs- und bevölkerungsstrukturellen Voraussetzungen in Thüringen regional unterschiedlich. Durch Netzverdichtung, Qualitätssteigerung, z.B. durch Beschilderung, kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV sowie Maßnahmen zur vereinfachten Nutzbarkeit und besseren Vermarktung soll der Radanteil im Modal Split kontinuierlich gesteigert werden. Eine konkrete Zielgröße ist dabei jedoch nicht hilfreich, schlichtweg, weil sie innerhalb der Regionen Thüringens große Unterschiede aufzuweisen haben, z.B. topografisch, Ballungsdichte.

Zu Frage 2: Der Radroutenplaner ist Bestandteil des Thüringer Radverkehrskonzepts. Er wird die kommunale Ebene bei der Entwicklung, Errichtung, Wartung und Vermarktung von Radwegen für den Alltags- und Freizeitverkehr und bei der Wegweisung unterstützen. Das schafft Transparenz über die Radfahrmöglichkeiten und setzt natürlich auch Impulse, vom Freizeitverhalten in ein entsprechendes Berufsverkehrsverhalten überzuwechseln.

Zu Frage 3: Die Freischaltung des Radroutenplaners soll in der zweiten Junihälfte erfolgen. Er wurde durch eine Projektgruppe erarbeitet, die sich aus Vertretern folgender Institutionen zusammensetzt: dem Thüringer Ministerium für Bau,

Landesentwicklung und Verkehr, dem Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Technologie, dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr, dem Thüringer Landesamt für Vermessung und Geoinformation, Thüringer Landesanstalt für Jagd, Wald und Fischerei, Thüringer Landesrechenzentrum, Thüringer Tourismusgesellschaft, Nahverkehrsservicegesellschaft, Thüringer Gemeinde- und Städtebund, Thüringischer Landkreistag. Dabei wurde eng mit den Landkreisen und kreisfreien Städten bei der Einpflege der notwendigen regionalen Daten zusammengearbeitet. In der gegenwärtigen Testphase werden einschlägige im Bereich des Radverkehrs tätige Interessenverbände wie ADFC einbezogen. Im Ergebnis des durchgeführten Ausschreibungsverfahrens wurde die Ingenieurgruppe IVV Aachen mit dem Aufbau und Betrieb des Radroutenplaners Thüringens beauftragt. Der Vertrag über den Betrieb des Systems wurde zunächst für die Dauer von drei Jahren geschlossen.

Zu Frage 4: Für den Erwerb der Betreiberlizenz sowie den dreijährigen Betrieb des Radroutenplaners wurden Ausgaben in Höhe von 190.000 € veranschlagt.

**Vizepräsidentin Dr. Klaubert:**

Es gibt noch zwei Nachfragen. Bitte, Frau Abgeordnete.

**Abgeordnete Schubert, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:**

Frau Staatssekretärin, meine Anfrage bezieht sich auf Ihre Antwort zu Frage 1: Wenn es keine thüringenweite Zielgröße gibt, ist geplant, für die Region eine Zielgröße für den Modal Split festzuschreiben, also dann mehrere? Das ist die erste Teilfrage.

Die zweite Teilfrage: Inwieweit wird die Evaluation eines landesweiten Radwegeprogramms - so nenne ich es jetzt mal - erschwert, wenn es diese Zielgrößen gar nicht gibt, an denen man den Erfolg dieser Maßnahmen messen kann?

**Dr. Eich-Born, Staatssekretärin:**

Grundsätzlich ist der Modal Split im Bereich des Fahrradverkehrs ausgesprochen schwierig. Ich weiß, dass es das in manchen Gebieten gibt. Tatsache ist, dass Sie natürlich große Unterschiede haben zwischen Ballungsgebieten einerseits und den mehr ländlichen Räumen auf der anderen Seite. Wenn Sie auf den Berufsverkehr abzielen, dann ist eine Erweiterung da im städtischen Raum eher möglich. Da kommt es natürlich auch immer auf die städtebaulichen Gegebenheiten an. Insofern unterscheiden sich Städte sehr extrem. Daher neige ich und auch unser Haus eher dazu, keinen festgesetzten Modal Split zu setzen, sondern natürlich zielorientiert in die Regionen hineinzuwirken, Steigerungen des Radverkehrs zu ermöglichen und entsprechende Bewusstseinsförderung nach vorn zu treiben.