

Vision: Alle Menschen in Thüringen können sicher, bequem und mit Freude Fahrrad fahren und zu Fuß unterwegs sein, und viele tun dies auch, das heißt Fahrradfahren und Zufußgehen werden zu mit anderen gleichberechtigten Verkehrsarten, zu einem zentralen Bestandteil der individuellen Mobilität und zu einem zentralen Element der Verkehrspolitik in Thüringen.

Thüringer
Charta für
Rad- und
Fußverkehr



Hintergrund

Rad- und Fußverkehr können einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung aktueller gesellschaftlicher Herausforderungen leisten. Ihre deutliche Erhöhung am Modal Split ist insofern in vielerlei Hinsicht zielführend:

Klimaschutz

Laut Bundesregierung ist der Verkehrssektor mit rund 20% CO₂-Ausstoß der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen in Deutschland (Stand 2019). Die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Rad- und Fußverkehr ist ein wichtiger Baustein zur Vermeidung von CO₂-Ausstoß und zur Erreichung der Klimaziele des Bundes, der Länder und der Kommunen in diesem Bereich.

Vermeidung von Lärm- und Schadstoffemissionen

Lärm wird nicht nur als lästig empfunden, sondern kann längerfristig auch gesundheitsschädigend wirken. Dies gilt ebenfalls für Schadstoffe, die bei der Verbrennung von Treibstoff emittiert werden; besonders in Großstädten ist die Luft zu stark mit Stickstoffdioxid belastet. Rad- und Fußverkehr wirken hier entlastend, da sie geräuscharm sind und keine Schadstoffemissionen verursachen.

Sparsamer Ressourcen- und Flächenverbrauch

Verkehr benötigt Rohstoffe, Energie und Platz. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr gilt dies in wesentlich geringerem Maße für den Rad- und v. a. den Fußverkehr. Insofern tragen beide zum sparsamen Umgang mit knappen Ressourcen bei und helfen beim Abbau von Parkplatznot und Staus.

Lebensraumgestaltung

Über Jahrzehnte hinweg wurde der motorisierte Individualverkehr besonders gefördert und prägt insbesondere den städtischen Raum. Die Steigerung des Anteils des Rad- und Fußverkehrs am Gesamtverkehr führt zu einer Diskussion über die Neuaufteilung des öffentlichen Raumes. Sie schafft somit Platz für attraktivere Lebensräume und ist unmittelbar mit der weiteren Entwicklung lebenswerter Städte und Gemeinden sowie der Gestaltung des ländlichen Raumes in Thüringen verbunden.

Gesundheitsförderung

Aktive Mobilität sorgt für Bewegung an der frischen Luft. Das ist wohltuend und bildet zugleich einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung und Verminderung von Krankheiten, die aus Bewegungsmangel resultieren, sowie zur Stärkung der körpereigenen Abwehrkräfte.

Gefahrenreduktion

Eine Steigerung des Anteils des Rad- und Fußverkehrs trägt grundsätzlich zu einer allgemeinen Reduktion der Geschwindigkeit und damit auch zu einer Reduktion der Schwere von Unfällen bei.

Teilhabe

Rad- und Fußverkehr erhöhen die Teilhabemöglichkeiten für Menschen, die sich ein eigenes Auto und regelmäßige ÖPNV-Fahrten nicht leisten können oder bewusst auf ein eigenes Auto verzichten. Für Kinder und Jugendliche leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Unabhängigkeit z. B. vom Elterntaxi oder von der ÖPNV-Anbindung. Durch den Ausbau des Rad- und Fußverkehrs kann somit die Alltagsmobilität sehr verschiedener Nutzergruppen gesichert und gesteigert werden.

Dieser vielfältige Beitrag des Rad- und Fußverkehrs kann und soll durch die Förderung des Rad- und Fußverkehrs erhöht werden. Diese umfasst zum Beispiel konkrete Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und die Entwicklung einer positiv besetzten Rad- und Fußverkehrskultur.

Leitlinien

Als Unterzeichnende der Thüringer Rad- und Fußverkehrs-Charta richten wir uns nach folgenden Leitlinien:

1. Wir streben für uns selbst und unseren Wirkungsbereich eine zunehmend nachhaltige Mobilität an.

2. Wir leisten unseren Beitrag, den Anteil des Rad- und Fußverkehrs am Modal Split (Verkehrsmittelanteil) in Thüringen kontinuierlich zu erhöhen und dadurch eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs zu unterstützen. Dazu gehört, Rahmenbedingungen des Rad- und Fußverkehrs zu verbessern und Rad- und Fußverkehr als gleichberechtigte Verkehrsmittel in das Verkehrssystem zu integrieren.

3. Wir setzen uns dafür ein, dass mehr Menschen in Thüringen das Fahrrad gern als Verkehrsmittel nutzen bzw. gern zu Fuß gehen. Im Mittelpunkt stehen insbesondere die Verlagerung von Fahrten im Kurzstreckenbereich bis zu zehn Kilometern vom Pkw auf den Rad- und Fußverkehr sowie die Kombination mit dem öffentlichen Verkehr.

4. Wir setzen uns dafür ein, dass ein flächendeckendes Radverkehrsnetz entsteht und die Radverkehrsbedingungen verbessert werden.

5. Wir setzen uns dafür ein, eine positive Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs eng an eine höhere Verkehrssicherheit der Radfahrenden, Zufußgehenden und anderer nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer*innen (z. B. Skater*innen) zu knüpfen, d. h. unabhängig von Alter und Erfahrung sollen sie sich sicher fühlen und sicher sein. Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Vision Zero, d. h. keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr.

6. Wir wollen Radfahren und Zufußgehen attraktiver machen, damit die Bürger*innen mehr Freude an der Bewegung erfahren und so etwas für ihre Gesundheit tun.

7. Wir streben ein gesamtgesellschaftliches Umdenken hin zu einer lebensqualitätsorientierten, barrierefreien Mobilität für alle an: Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs trägt zu einer höheren Aufenthalts- und Bewegungsqualität in den Kommunen bei. Sie ist die Grundlage für die anzustrebende Stadt der kurzen Wege. Für den ländlichen Raum sind die Schaffung von Verknüpfungspunkten und die dadurch mögliche Bildung von Mobilitätsketten zentral.

8. Wir unterstützen die Bereitstellung finanzieller Mittel und qualifizierter personeller Ressourcen für die Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Dabei ist das Gesamtsystem aus Infrastruktur, Kommunikation, Kultur und Service zu berücksichtigen.

9. Wir wollen die Bedingungen für eine vermehrte Nutzung des Fahrrades und Zufußgehens in relevanten Wirtschaftsbereichen (z. B. Tourismus und Logistik) verbessern, um so die Nachhaltigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung in Thüringen zu befördern.

10. Wir setzen uns für eine Erhöhung der öffentlichen Wahrnehmung des Themas Rad- und Fußverkehr sowie der positiven Wirkungen des Radfahrens und Zufußgehens auf den verschiedensten Ebenen ein und kommunizieren diese Vorteile in geeigneter Weise (Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen u. ä.).

11. Wir unterstützen und entwickeln Maßnahmen, mit denen insbesondere die aktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen sowie ihr selbstständiges Verhalten im Straßenverkehr gefördert wird.

Bei allen Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs wird die Barrierefreiheit berücksichtigt, um den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen gerecht zu werden und eine Mobilität für alle zu gewährleisten.

Die Unterzeichnenden erklären ihren Willen, die Intention der Charta zu unterstützen.

Sie vernetzen sich, um u. a. Erfahrungen auszutauschen, Informationsdefizite abzubauen und gemeinsame Aktivitäten zugunsten des Rad- und Fußverkehrs zu entwickeln.

Sie wirken vorbildhaft im Sinne einer nachhaltigen Mobilität, bewerben vorbildliche Projekte und Beispiele und motivieren weitere Akteur*innen zur aktiven Mitwirkung.

Die finanziellen und personellen Handlungsspielräume jeder/jedes Unterzeichnenden werden respektiert.



Landratsamt Greiz
Landrat

Untere Bauaufsichtsbehörde

Informationsvorlage

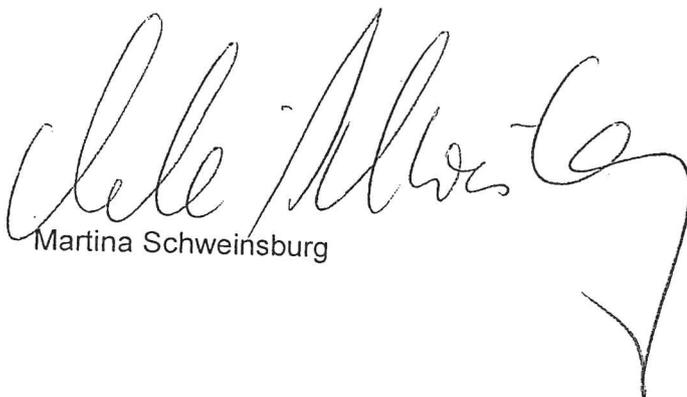
Vorlage Nr.: 3900/2022

Tagesordnungspunkt

Information zur Radroutenkonzeption des Landkreises Greiz

Beratungsfolge	Art	Termin	Abstimmung
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr	N	17.02.2022	

Der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr nimmt die Information zur Radroutenkonzeption des Landkreises Greiz zur Kenntnis.



Martina Schweinsburg

Die Fraktion DIE LINKE beantragt die Radförderung des Landes und des Bundes stärker zu nutzen. Dafür beantragt die Fraktion DIE LINKE die Erstellung eines Radwegekonzeptes für den Landkreis Greiz und die Nutzung der Landesförderung im Bereich Tourismus für die Planung und den Bau neuer Radwege. Dabei sind Synergien zu nutzen zwischen Förderungen für wirtschaftsnahen Infrastrukturen, kommunalen Straßenbau und ländlichen Wegebau sowie Planungen im Landes- und Bundesstraßenbau.

Der Landkreis Greiz verfügt seit 2012 über eine Radroutenkonzeption. Sie konkretisiert das Thüringer Radverkehrskonzept 2008 auf kreislicher Ebene und soll unterstützend darauf hinwirken, dass das regionale Radroutennetz weiter kontinuierlich bedarfsgerecht ausgebaut, erhalten und entsprechend gekennzeichnet wird.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Errichtung und der Ausbau von Radwegen in der Zuständigkeit der jeweiligen Straßenbaulastträger liegen, ebenso wie die Planungshoheit für den entsprechenden Wege- und Straßenbau. Das bedeutet, dass ein Radwegekonzept auf Kreisebene nur insoweit sinnvoll möglich ist, als ihm eine reine Koordinierungsfunktion zukommt oder aber unmittelbar Kreisstraßen betroffen sind. Aus diesem Grunde beschränkt sich das bestehende Konzept bisher auf die Abstimmung von übergreifenden Anschlusspunkten zu benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten und die Beschilderung von bestehenden Radrouten. Konkret erfasst das Konzept 11 straßenbegleitende Radwege von insgesamt ca. 145,1 km Länge und weitere 16 touristische Radwege in einem Gesamtumfang von ca. 529,00 km. Eine Einzelaufstellung können Sie der beigefügten Anlage entnehmen.

Der Landkreis kann nicht die den Gemeinden zustehende gemeindlichen Planungshoheit für den Radwegausbau auf Gemeindegebiet kreisangehöriger Kommunen und kreisfreier Städte ausüben. Auch die Erarbeitung derartiger Planungsinstrumente für die Kommunen liegt außerhalb der Zuständigkeit des Landkreises und kann diesem auch nicht ohne Weiteres übertragen werden, denn die Planungshoheit ist eine der elementaren Zuständigkeiten der örtlichen Gemeinden im eigenen Wirkungskreis nach § 2 Abs. 1 und 2 der Thüringer Kommunalordnung (ThürKO).

Der Landkreis kann mit Blick auf den Ausbau- und die Erweiterung der Radwege als Bestandteil von Kreisstraßen allenfalls sein bisheriges Vorgehen überdenken. Ein originärer Radwegeausbau für Kreisstraßen ist zwar grundsätzlich möglich und wird innerorts auch heute schon als Gemeinschaftsaufgabe mit den Kommunen umgesetzt. Außerorts ist eine solche Planung aber bisher bewusst nicht erfolgt, weil selbst im Falle einer Fördermöglichkeit der beträchtliche verbleibende Eigenanteil für die Umsetzung aus der Kreisumlage gespeist werden müsste und damit zu Lasten aller kreisangehörigen Gemeinden ginge.

Anlage: Straßenbegleitende und Touristische Radwege im Landkreis Greiz

1. Straßenbegleitende Radwege

Bundesfernradweg „D 4“, Radfernweg „Thüringer Städtekette“	14,3 km
Radfernweg „Elster-Radweg“ (teilweise)	20,0 km
Radfernweg „Euregio Egrensis“	66,0 km
Radhauptweg Gera – Hermsdorf	10,9 km
Teilstrecke Ronneburg-Rückersdorf (L 1081)	5,5 km
Rückersdorf-Paitzdorf	3,1 km
Zeulenroda-Triebes (L 1083)	4,5 km
Triebes-Mehla	3,0 km
Neuärgerniß-Göttendorf	2,0 km
Göttendorf-Zoghaus	4,8 km
Langenwetzendorf-Zoghaus (neu)	11,0 km
Gesamt km	145,1 km

2. Touristische Radwege

Radfernweg „Elster-Radweg“ (teilweise)	20,0 km
Kreisradroute 1 - „Osterburgroute“	40,0 km
Kreisradroute 2 - „Rund um Zeulenroda-Triebes“	32,0 km
Kreisradroute 3 - „Vogtland-Ferienland-Route“	50,0 km
Kreisradroute 4 - „Von der Elster ins Mühlthal“	47,0 km
Kreisradroute 5 - „Rund um Ronneburg“	31,0 km
Kreisradroute 6 - „Greiz – Werdauer Wald – Göltzschtalbrücke“	35,0 km
Kreisradroute 7 - „Fuchsbachtal-Route“	47,0 km
Bergbauroute	22,0 km
Hofladenroute	25,0 km
Burgenroute	55,0 km
Bauerngartenroute 1	37,0 km
Bauerngartenroute 2	44,0 km
Natur-pur-Route	13,0 km
Entlang der alten Bahn	25,0 km
Landpartie	26,0 km
Gesamt km	529,0 km

kegelbert@outlook.de

Von: TMBJS Kasburg, Maria Theresia
<MariaTheresia.Kasburg@tmbjs.thueringen.de>
Gesendet: Montag, 27. März 2023 15:05
An: Pascal.Fritzsche@outlook.de
Cc: TMBJS Pfaffe, Katrin
Betreff: Fragen zur unentgeltlichen Nutzung von Sportanlagen

Sehr geehrter Herr Fritzsche,

vielen Dank für Ihre Anfrage per E-Mail vom 19. März 2023.

Mit dem Hinweis, dass das Ministerium grundsätzlich keinerlei Rechtsberatung geben kann und darf, kann ich Ihnen folgende Einschätzung zu Ihrer Fragestellung mitteilen:

Die unentgeltliche Nutzung nach § 15 Abs. 2 Satz 1 Thüringer Sportfördergesetz in Verbindung mit § 3 Abs. 2 Satz 1 und 2 Thüringer Sport- und Spielanlagen-Nutzungsverordnung umfasst, wie Sie richtigerweise schreiben, auch notwendige Nebeneinrichtungen wie Duschräume. D.h., die Nutzung der Sportstätte einschließlich der Duschräume ist den örtlichen Sportvereinen grundsätzlich kostenfrei zur Verfügung zu stellen.

Jedoch ist durch diese Bestimmung kein Anspruch auf Warmwasser in Sporteinrichtungen abzuleiten.

Möglicherweise resultiert das Vorgehen des Landkreises aus der Energiekrise. Es obliegt dem jeweiligen Träger der Sportstätte (hier: dem LK Greiz), ob und in welchem Umfang dieser von Energiesparmaßnahmen Gebrauch macht. Dies ist Ausdruck der kommunalen Selbstverwaltung. Es besteht hierbei auch keine Möglichkeit seitens des Landes regulierend einzugreifen.

Ich schlage vor, dass Sie mit Ihrem Anliegen an den Landkreis Greiz bzw. an ihren Kreissportbund herantreten, um gemeinsam einen Lösungsweg zu finden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Maria Theresia Kasburg
Referentin

THÜRINGER MINISTERIUM FÜR BILDUNG, JUGEND UND SPORT
Referat 4 5 | Sport
Werner-Seelenbinder-Straße 7 | 99096 Erfurt
Tel: +49 361 57 341-1351 | Fax: +49 361 57 141-1351
www.tmbjs.de
MariaTheresia.Kasburg@tmbjs.thueringen.de

Die E-Mail-Adresse des Absenders ist nur für den Empfang einfacher Mitteilungen ohne Signatur und/oder Verschlüsselung geeignet.

