Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Nationaler Radverkehrsplan 2020 (Entwurf)

Den Radverkehr gemeinsam weiter entwickeln

Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen
Wohnen Stadt Land **www.bmvbs.de** Verkehr Mobilität Bauen Wohnen
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität

Entwurf

Nationaler Radverkehrsplan 2020 (Entwurf)

„Den Radverkehr gemeinsam weiter entwickeln“

Berlin, Mai 2012

Inhaltsverzeichnis

A Grundlagen ... 1

Potenziale des Radverkehrs ... 2

Ziele der Radverkehrsförderung ... 5

Unterschiedliche Ausgangslagen ... 6

B Handlungsfelder ... 9

1 Radverkehrsplanung und –konzeption ... 9

2 Infrastruktur ... 15

3 Verkehrssicherheit ... 20

4 Kommunikation ... 28

5 Fahrradtourismus und Sport ... 34

6 Elektromobilität ... 39

7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln ... 43

8 Mobilitätserziehung und Bildung ... 47

9 Qualitäten schaffen und sichern ... 52

C Instrumente ... 57

Organisationsstrukturen ... 57

Finanzausstattung ... 58

Regelmäßige Beobachtung – Monitoring ... 61

D Rahmenbedingungen ... 63

Stand der Radverkehrsförderung in Deutschland ... 63

Akteure der Radverkehrsförderung und deren Aufgaben ... 65

Beitrag des Radverkehrs zu gesamtgesellschaftlichen Zielen ... 68

E Perspektiven ... 73

Literatur/Quellen ... 77

Liste der verwendeten Abkürzungen ... 79

A Grundlagen

Der Radverkehr kann mit seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität in den Städten und die Gesundheit der Menschen Beiträge zu vielen aktuellen und zukünftigen Aufgaben liefern. Vor diesem Hintergrund misst die Bundesregierung der Förderung des Radverkehrs als Teil eines modernen Verkehrssystems in Städten und im ländlichen Raum einen hohen Stellenwert bei.

Die Aufgabe des Bundes ist es dabei, die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Radverkehrs vor Ort zu schaffen: Er fördert den Radverkehr daher in seiner Zuständigkeit als Gesetzgeber sowie in seiner Zuständigkeit für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen. Er ertüchtigt Betriebswege entlang von Bundeswasserstraßen zu Zwecken des Radverkehrs. Er wirkt zudem im Zusammenhang mit seiner Verantwortung für eine nachhaltige Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) als Impulsgeber, Moderator und Koordinator.

Der NRVP richtet sich allerdings nicht nur an den Bund, sondern maßgeblich auch an die Länder und die Kommunen. Denn im Rahmen des föderalen Systems sind diese grundsätzlich für die einzelnen Maßnahmen der Radverkehrsförderung vor Ort zuständig. Für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung bedarf es daneben aber auch einer Unterstützung durch Verbände, Unternehmen und nicht zuletzt durch die Bürgerinnen und Bürger.

Der neue NRVP (NRVP 2020) schließt zeitlich nahtlos an den ersten NRVP (NRVP 2002-2012) an. Inhaltlich handelt es sich nicht um eine reine Fortführung, sondern um eine Weiterentwicklung, weil die Radverkehrsförderung auf die neuen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen ausgerichtet wird. Als Teil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik zielt er über die Förderung des Radverkehrs hinaus auf eine Stärkung des so genannten Umweltverbunds aus Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr insgesamt. Der neue NRVP läuft bis Ende 2020.

Die Förderung des Radverkehrs kommt allen Menschen zugute, auch denjenigen, die überwiegend selbst das Auto nutzen oder zu Fuß gehen. Denn der Radverkehr ist als umwelt-

freundlicher Verkehr weder mit Lärm noch mit schädlichen Emissionen verbunden. Sein Flächenbedarf ist gering. Zusammen mit dem ÖPNV und dem Fußverkehr bietet er die Möglichkeit, insbesondere die Innenstädte vom Kraftfahrzeugverkehr und damit vom Stau und von Schadstoffen zu entlasten. Nicht zuletzt aus diesem Grund werden Städte und Regionen mit hohen Radverkehrsanteilen meistens als besonders lebendig und lebenswert bewertet.

Für die Nutzerin bzw. den Nutzer besitzt das Fahrrad im Alltags- und Freizeitverkehr weitere Stärken: Es garantiert eine bezahlbare Mobilität, kann auf Entfernungen bis sechs Kilometer sogar das schnellste Verkehrsmittel sein und fördert darüber hinaus die Gesundheit. Der Radverkehr ist zudem ein immer wichtiger werdender Wirtschaftsfaktor und mancherorts ein neues Statussymbol oder Teil eines speziellen Lebensgefühls.

Die gestiegene Bedeutung des Radverkehrs drückt sich vielerorts in wachsenden Radverkehrsanteilen am Modal Split und vermehrter öffentlicher Aufmerksamkeit aus. Deutschland liegt hinsichtlich der Fahrradnutzung im europäischen Mittelfeld. Mit dem NRVP 2020 sollen die weiteren Potenziale des Radverkehrs in Deutschland aktiviert werden. Der NRVP 2020 beschreibt die Strategie, mit der die Radverkehrsförderung in Deutschland effektiv weiterentwickelt werden soll. Hierzu werden die einzelnen Handlungsfelder identifiziert, die jeweiligen Ziele und Lösungsstrategien aufgezeigt und konkrete Maßnahmenvorschläge benannt. Der Titel des NRVP 2020 „Den Radverkehr gemeinsam weiter entwickeln“ unterstreicht, dass es sich um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe handelt.

Potenziale des Radverkehrs

Kennzahlen der Fahrradnutzung

Derzeit gibt es in Deutschland ca. 70 Mio. Fahrräder. Rund 80 % aller Haushalte haben mindestens ein Fahrrad, in 30 % sind sogar drei und mehr Fahrräder vorhanden. Zwanzig Jahre zuvor waren erst 70 % der Haushalte mit Fahrrädern ausgestattet. Für fast alle Transportzwecke sind heute geeignete Räder erhältlich. Ist ausnahmsweise kein eigenes Rad verfügbar, bieten immer häufiger Fahrradverleihsysteme eine Alternative.

Die Aktivitäten des Bundes sowie vieler weiterer Akteure insbesondere von Ländern und Kommunen sowie der Wirtschaft und von Verbänden im Rahmen des NRVP haben dazu beigetragen, den Radverkehr attraktiver zu machen und infolge dessen die Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer zu steigern. So hat die Studie „Mobilität in Deutschland" gezeigt, dass der Radverkehr im Zeitraum 2002 bis 2008 bundesweit bezogen auf die Anzahl der Wege um 17 % zugenommen hat – stärker als bei allen anderen Verkehrsträgern. Der Radverkehrsanteil an allen zurückgelegten Wegen ist im Bundesdurchschnitt in diesem Zeitraum von 9 % auf 10 % angestiegen.[1]

Dabei nimmt die Fahrradnutzung zu – sowohl an Wochenenden, an denen überwiegend in der Freizeit Rad gefahren wird, als auch an Werktagen, an denen vor allem Alltagswege mit dem Rad zurückgelegt werden. Dies ist allerdings insbesondere in den verdichteten, städtischen Räumen und weniger in den ländlichen Regionen zu beobachten. Unabhängig davon zeigt sich, dass die Verkehrsleistung, also die mittlere Wegelänge, die mit dem Fahrrad gefahren wird, wächst.[2]

In einzelnen Städten hat sich der Radverkehrsanteil mehr als verdoppelt, das zeigen verschiedene lokale Untersuchungen: So ist der Anteil derer, die in München mit dem Rad fahren, von 6 % im Jahr 1996 auf 17 % im Jahr 2011 gestiegen. In Frankfurt am Main ist deren Anteil zwischen 1998 und 2008 von 6 % auf 14 % angewachsen, und in Rostock stieg er innerhalb von zehn Jahren bis 2008 von 9 % auf 20 %.

Dabei unterscheidet sich die Intensität der Fahrradnutzung auf lokaler Ebene teilweise sehr deutlich: Während der Radverkehr in einigen Städten, wie beispielsweise in Bocholt (35 %), Münster (38 %), Oldenburg (43 %) oder Greifswald (44 %), besonders boomt, gibt es gleichzeitig Städte und Gemeinden, in denen er stagniert oder sogar abnimmt. Teilweise sind auch innerhalb einer Stadt zwischen den Ortsteilen oder innerhalb eines Kreises zwischen Kernstadt und Umland oder zwischen unterschiedlichen topografischen Gegebenheiten (z.B. zwischen Tallage und Bergrücken) große Unterschiede feststellbar.

---

1 BMVBS (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht, Bonn/Berlin 2010

2 BMVBS (Hrsg.): Deutsches Mobilitätspanel, Bericht 2011, Karlsruhe 2011, S. 53

Umstieg aufs Rad vor allem auf kurzen Strecken möglich

Das Potenzial des Radverkehrs liegt hinsichtlich der Wegelängen vor allem im Entfernungsbereich bis zu fünf Kilometern: 87% aller Fahrradfahrten finden derzeit in diesem Bereich statt. Zugleich erfolgen aber auch 46% aller Fahrten im motorisierten Individualverkehr (als Fahrer) auf entsprechend kurzen Strecken. Eine intensivere Fahrradnutzung im Alltag ist in diesem Entfernungsbereich grundsätzlich für fast alle Fahrtzwecke möglich.

Bezogen auf alle Verkehrsmittel liegen sogar mehr als drei Viertel aller Wege im Entfernungsbereich bis zehn Kilometer. Durch neue technische Entwicklungen, wie die so genannten Pedelecs[3], sowie durch die Kombination des Fahrrades mit öffentlichen Verkehrsmitteln können auch diese längeren Strecken verstärkt mit dem Fahrrad erschlossen werden.

Der Trend zum Fahrrad

Neben objektiven Gegebenheiten wie Entfernung und Kosten spielen auch so genannte weiche Faktoren wie individuelle Vorlieben und gesellschaftliche Wertschätzung eine Rolle für die Verkehrsmittelwahl. Aktuell zeichnen sich Entwicklungen hin zu einer neuen „Fahrradkultur“ ab. Veränderungen werden beispielsweise an der rückläufigen Quote der Pkw-Verfügbarkeit und –Nutzung bei jungen Erwachsenen deutlich.[4]

Die gestiegene gesellschaftliche Wertschätzung des Fahrrades zeigt sich auch darin, dass es eine höhere Bereitschaft gibt, mehr Geld für Fahrräder und Zubehör auszugeben. So lag der durchschnittliche Verkaufspreis für Fahrräder im Jahr 2011 bei 495 Euro. Gegenüber 2008 ist das eine Steigerung von fast 30%.[5] Hinzu kommt, dass Fahrräder insbesondere in städtischen Räumen immer mehr zu einem Statusobjekt und zum Bestandteil eines urbanen Lebensgefühls werden.

---

3 Pedelec = Pedal Electric Cycle; Abgrenzung des Begriffs im Hinblick auf Fahrräder bzw. Kleinkrafträder siehe Kapitel „Elektromobilität“.

4 BMVBS (Hrsg.): Deutsches Mobilitätspanel, Bericht 2011, Karlsruhe 2011

5 Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV), 2012

Ziele der Radverkehrsförderung

Radverkehr als Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik fördern

Der Radverkehr muss als wichtiger Teil des Verkehrsgeschehens ein Element einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik von Bund, Ländern und Kommunen sein. Auf Bundesebene werden die Ziele des NRVP 2020 daher in die grundsätzlichen Strategien der Verkehrsentwicklung zum Beispiel das Energie- und Klimaschutzkonzept oder die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie einfließen. Auch bei den Vorüberlegungen zur Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) spielt Radverkehr als wichtiger Bestandteil einer guten Verkehrsinfrastruktur eine Rolle. Insgesamt wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr künftig noch stärker als bisher als eine weitere Säule des Mobilitätssystems neben dem motorisierten Verkehr und dem öffentlichen Personenverkehr berücksichtigt. Dies betrifft zukünftige Planungen, Programme und Konzepte genauso wie die Organisationsstrukturen. Ein entsprechendes Vorgehen wird auch den Ländern und Kommunen empfohlen.

Energie- und Klimaschutzkonzept des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Mit dem Energie- und Klimaschutzkonzept wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für die in seiner Zuständigkeit verankerten Sektoren „Verkehr“ und „Gebäude“ mögliche Potenziale identifizieren, die zu den energie- und klimaschutzpolitischen Zielen der Bundesregierung mittel- und langfristig beitragen können – dazu gehört auch der Radverkehr. Das Konzept baut sowohl auf dem Energiekonzept der Bundesregierung vom September 2010 als auf den durch die Beschlüsse der Bundesregierung für eine beschleunigte Energiewende vom Juni 2011 veränderten Rahmenbedingungen auf.

Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie

Die Bundesregierung hat die Erarbeitung einer Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie vereinbart, die technologieoffen ist und die alle Verkehrsträger mit einbeziehen soll. Ihre Bedeutung wurde noch einmal im Energiekonzept der Bundesregierung (2010) unterstrichen. Sie ist daher auch ein wesentlicher Pfeiler des Energie- und Klimaschutzkonzepts des BMVBS. Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie soll alle alternativen Technologien und Energieträger berücksichtigen. Dabei sollen auch konkrete Angebote gemacht werden, um umweltfreundliche Mobilitätsformen als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu stärken.

Das Leitbild „Radverkehr als System“ umsetzen

Dem NRVP 2020 liegt – wie schon dem NRVP 2002-2012 – das Leitbild des „Radverkehrs als System“ zu Grunde. Danach ist nicht nur eine fahrradfreundliche Infrastruktur erforderlich. Ebenso wichtig sind eine intensive Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Bereiche Service und Dienstleistungen. Nur durch Aktivitäten in allen diesen Bereichen sind die Potenziale des Radverkehrs auszuschöpfen. Es ist daher erforderlich, dass die Verantwortlichen auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene alle drei Elemente des Leitbildes gleichwertig bei ihren Planungen und Programmen berücksichtigen und mit Maßnahmen untersetzen. Konkrete Handlungsstrategien finden sich für die einzelnen Bereiche in den entsprechenden Kapiteln zu den Handlungsfeldern.

Einen Beitrag zur Lösung gesellschaftlicher Herausforderungen leisten

Die Förderung des Radverkehrs kann einen Beitrag zur Lösung verschiedener gesellschaftlicher Herausforderungen leisten. Eine besondere Rolle spielt hier das Thema Gesundheit. Denn durch die Bewegung mit dem Fahrrad und die damit verbundene körperliche Aktivität können die Kreislauffunktion verbessert, das Immunsystem gestärkt und allgemein die motorischen Fähigkeiten unterstützt werden. Gerade Kinder können davon profitieren. Darüber hinaus führen die Einsparung klimaschädlicher Emissionen sowie die Vermeidung von Feinstaub und anderen schädlichen Partikeln zur Entlastung der Umwelt und schaffen ein besseres Klima in den Städten sowie auf dem Land. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung ist der Radverkehr ein wichtiger Baustein bei der Sicherung der Mobilität und damit der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Unterschiedliche Ausgangslagen

Der neue NRVP geht auf die von Kommune zu Kommune unterschiedlichen Ausgangslagen ein. Dadurch soll eine stärkere größere Abstufung und Breitenwirkung der Radverkehrsförderung erreicht werden. So kann eine zielgerichtetere Unterstützung des Radverkehrs in der Fläche gelingen – gerade dort, wo er bisher nur eine geringe Bedeutung hatte.

Ein Modell, das die erforderliche Differenzierung erleichtern soll, ist die Betrachtung von Kommunen nach unterschiedlichen Entwicklungsstadien:

- Kommunen, die am Anfang der Radverkehrsförderung stehen („Einsteiger“),
- Kommunen, die in der Radverkehrsförderung fortgeschritten sind („Aufsteiger“) und
- Kommunen, mit einem hohen Niveau der Radverkehrsförderung („Vorreiter“).

Dieses Modell kann den Kommunen selbst als Orientierung dienen, um für die jeweilige Ausgangssituation angemessene Maßnahmen zur Förderung und Steigerung des Radverkehrs auszuwählen und ist gleichzeitig an verschiedenen Stellen Grundlage für die Maßnahmen in unterschiedlichen Handlungsfeldern des NRVP.

Einsteiger, Aufsteiger, Vorreiter

Die Unterteilung der Entwicklungsstufen in die Kategorien „Einsteiger“, „Aufsteiger“ und „Vorreiter“ basiert auf einem Modell der European Cyclists‘ Federation (ECF). Grundlage für die Einordnung sind dabei zum einen der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen und zum anderen das vorhandene Niveau der (institutionellen) Radverkehrsförderung. Die einzelnen Entwicklungsstufen sind folgendermaßen zu unterscheiden:

1. Einsteiger:
Bei Kommunen am Anfang der Radverkehrsförderung ist nicht nur der Radverkehrsanteil mit in der Regel deutlich unter 10% gering. Auch die organisatorischen Strukturen der Radverkehrsförderung existieren entweder nicht oder sind erst in den Anfängen vorhanden. Insbesondere die kleineren Gemeinden verfügen nur über begrenzte personelle Ressourcen bei gleichzeitig geringer fachlicher Spezialisierung.

2. Aufsteiger:
Bei den „Aufsteigern“ ist bereits eine gewisse Dynamik in der Radverkehrsförderung vorhanden. Dies äußert sich u.a. in teilweise ambitionierten Zielwerten, Förderstrategien und umfangreichen Maßnahmen der Kommunen. Der Radverkehrsanteil liegt hier bereits zwischen rund 10 % und rund 25 %. In den entsprechenden Städten und Gemeinden ist mindestens eine Basisinfrastruktur vorhanden, die meist aber noch Lücken im Gesamtnetz aufweist. Auch sind vielfach bereits feste organisatorische Strukturen (Arbeitsgruppe Radverkehr, Radverkehrsbeauftragte etc.) geschaffen worden.

3. Vorreiter:
Unter den „Vorreitern“ finden sich jene Kommunen, bei denen ein hoher Radverkehrsanteil (> ca. 25 %) vorhanden ist und bei denen Radverkehrsförderung eine breit getragene gesellschaftliche und politische Selbstverständlichkeit darstellt. Neben der öffentlichen Hand engagieren sich hier auch andere Akteure (z.B. Unternehmen, Kirchen). Aufgaben für Kommunen dieser Kategorie bestehen vor allem in der weiteren Steigerung des Radverkehrs durch besondere Infrastrukturangebote sowie zusätzlichen Komfort, Kommunikation und Service.

B Handlungsfelder

Der NRVP 2020 zeigt in neun Handlungsfeldern die wesentlichen Handlungserfordernisse zur Weiterentwicklung des Radverkehrs und mögliche Lösungsstrategien für Bund, Länder und Kommunen sowie weitere Akteure auf.

Die thematischen Schwerpunktsetzungen der Handlungsfelder stehen miteinander im Zusammenhang. Das Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“ enthält beispielsweise sowohl Aspekte aus dem Handlungsfeld „Infrastruktur“ als auch aus dem Bereich „Kommunikation“.

1 Radverkehrsplanung und –konzeption

1.1 Ausgangssituation

Integrierte Radverkehrsplanung

Eine sichere, bedarfsgerechte und komfortable Radverkehrsinfrastruktur ist die wichtigste Grundlage für die Förderung des Radverkehrs. Ohne sie ist kein nennenswerter Radverkehrsanteil zu erreichen, sie allein reicht aber nicht aus. Zusätzlich müssen im Sinne des Leitbilds „Radverkehr als System“ auch Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation und Serviceleistungen auf allen Ebenen stärker als bisher berücksichtigt werden.

Hinzu kommt, dass die Radverkehrsinfrastruktur in vielen Kommunen und auf Landesebene nicht das Ergebnis einer integrierten und strategischen Planung ist. Vielmehr ist sie an vielen Orten lediglich ein Resultat der verfügbaren Mittel und/oder der verfügbaren Fläche. Die Radverkehrsinfrastruktur entstand zudem meist auch noch eher zufällig dort, wo ohnehin Straßenbaumaßnahmen geplant waren.

Service rund ums Radfahren

Verschiedene Dienstleistungen machen die Nutzung des Fahrrades – neben anderen Maßnahmen – gerade im Alltagsverkehr zusätzlich attraktiv. Beispiele dafür sind:

- Radfahrerinnen und Radfahrer können durch mobile Navigationssysteme und Niederschlagsradars bei der Wahl von Fahrtzeitpunkt und Wegstrecke unterstützt werden.
- Neue Zugangsmöglichkeiten für den Radverkehr können durch Komplettservice-Angebote im Rahmen eines Fahrradleasings z.B. für größere Betriebe oder das Hotel- und Gaststättengewerbe geschaffen werden.
- Als Serviceangebote für die Fahrräder selbst sind besonders Schlauchautomaten, mobile Reparaturservices, öffentliche Luftpumpstationen und Fahrradwaschanlagen bekannt.
- Das Fehlen eines „Kofferraumes“ für die Zwischenlagerung von Einkäufen und den Transport sperriger Güter lässt sich durch Gepäcksafes und Lieferservices kompensieren.
- Bei der Infrastruktur sind in Deutschland Infotafeln, Schutzhütten und Fahrradboxen – nicht nur in touristischen Regionen – im Einsatz.

Radverkehrsnetze

Grundlage des Radverkehrs sind durchgängige und vor allem alltagstaugliche Radverkehrsnetze. Diese sollten alle wesentlichen Quell- und Zielpunkte verbinden. Je nach der örtlichen Situation werden dabei die Fahrbahn, Radverkehrsanlagen, eigene (selbständige) Radwege oder andere geeignete Verbindungen (z.B. Wirtschaftswege) genutzt.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass Radfahrerinnen und Radfahrer im Alltagsverkehr je nach Fahrtzweck, Alter und Erfahrungen ganz unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen haben, etwa hinsichtlich der Geschwindigkeit oder des Sicherheitsempfindens bzw. des Sicherheitsbedürfnisses. Unter Umständen ergibt sich daraus die Notwendigkeit verschiedener Streckenführungen für unterschiedliche Nutzergruppen (z.B. Schulweg oder touristische Routen getrennt von Hauptstrecken mit hohen Geschwindigkeiten).

Viele Städte, Gemeinden und Landkreise sowie teilweise ganze Regionen und Länder haben in den vergangenen Jahren Radverkehrsnetze entwickelt. Gleichwohl sind diese nicht überall durchgängig sicher, bedarfsgerecht und komfortabel befahrbar. Die einzelnen Netzbestandteile sind zudem nicht immer am aktuellen Stand der Technik orientiert. So gibt es immer wieder nicht gelöste Konfliktbereiche, Netzlücken und Engstellen.

Radverkehr und Stadtentwicklung

Radfahren ist nicht zuletzt wegen des geringen Flächenverbrauchs eine besonders stadtverträgliche Form der Mobilität. Der Radverkehr trägt zudem zur Belebung der (Stadtteil-) Zentren bei. Die Förderung des Radverkehrs kann daher ganz wesentlich die Ziele einer integrierten Stadtentwicklungspolitik unterstützen, nicht zuletzt hinsichtlich einer „Stadt der kurzen Wege". Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Radverkehrsförderung und die Stadtentwicklungs- und Regionalplanung eng verzahnt werden. Dazu gehört eine Verankerung von Radverkehrsmaßnahmen in den Planungen auf kommunaler Ebene genauso wie eine Berücksichtigung des Radverkehrs im Zuge der Städtebauförderung bzw. quartiersbezogener Förderprogramme auf Landesebene. In diesem Zusammenhang sind die Länder sind aufgerufen, Maßnahmen zur Förderung einer umweltgerechten Mobilität – und dabei gerade für den Radverkehr – in geeigneten Fällen zu unterstützen.

Ein wichtiger Ansatz für eine stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs ist vor diesem Hintergrund auf kommunaler Ebene eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung. Der Radverkehr sollte dabei wegen seiner zunehmenden Bedeutung nicht nur ein selbstverständlicher Bestandteil der jeweiligen Verkehrsentwicklungsplanung und der Mobilitätspolitik im Allgemeinen sein. Er sollte vielmehr auch in der Bauleit- und Regionalplanung (etwa um Radverkehrstrassen bei konkurrierenden Vorhaben vor einer Zerschneidung zu schützen), in den Fachplänen (beispielsweise für den Nahverkehr) und in sonstigen Fachkonzeptionen (z.B. für den Einzelhandel) verankert werden.

Bisher ist diese Form integrierter Planung noch nicht weit verbreitet. Dabei ist eine aktive Steuerung von Raumordnung und Siedlungsentwicklung oder der lokalen Standortpolitik für Einzelhandel oder Schulen wichtig, um im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege" fahrradfreundliche Strukturen zu entwickeln und zu erhalten.

1.2 Handlungserfordernisse

Integrierte Radverkehrsplanung

Es gilt, die unterschiedlichen und vielfältigen Anforderungen des Radverkehrs auf der kommunalen Ebene sowie auf den übergeordneten Ebenen in Radverkehrskonzepten integriert zu berücksichtigen. Dabei sind Kommunikationsmaßnahmen und Serviceangebote einzubinden. Vor allem in Naherholungsgebieten und Urlaubsregionen sind auch die Routen des touristischen Radverkehrs zu beachten.

Radverkehrsnetze

Bei der Netzplanung müssen die unterschiedlichen Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen berücksichtigt werden, etwa die von ungeübten Verkehrsteilnehmerinnen und Ver-

kehrsteilnehmern, schnellen Radfahrerinnen und Radfahrern und Menschen auf mehrspurigen (Lasten-)Fahrrädern oder mit Anhängern.

Eine konsequent erarbeitete Netzplanung für den Alltagsverkehr, die einzelne Netzkategorien mit dazugehörigen Qualitätsmaßstäben definiert, ist jedoch derzeit noch die Ausnahme. Dies gilt besonders für kleinere Gemeinden. Auch auf Ebene der Landkreise, Regionen und Länder gehört eine flächendeckende Radverkehrsnetzplanung mit Problemanalysen und Prioritätensetzung hinsichtlich konkreter Maßnahmen noch immer nicht zum Standard.

Wichtig ist, dass nicht nur lokale Radverkehrsnetze entstehen, sondern dass diese zu zusammenhängenden regionalen und landesweiten Netzen verbunden werden. Eine entsprechende Koordination auf Ebene von Landkreisen, Regionen und Bundesländern findet – wenn überhaupt – häufig nur in Bezug auf touristische Routen statt.

1.3 Lösungsstrategien

Der **Bund** engagiert sich weiterhin für eine sichere, bedarfsgerechte und komfortable Radverkehrsinfrastruktur durch den Bau von Radwegen an Bundesstraßen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung des Verkehrs. Unter dieser Voraussetzung soll auch die Netzbedeutung der jeweiligen Strecken möglichst berücksichtigt werden. Als Grundlage dafür sind die Länder für die Erstellung entsprechender landesweiter Netzkonzepte verantwortlich. Darüber hinaus werden durch den Bund im Rahmen der Umsetzung des NRVP die Lücken bei länderübergreifenden Radwegen an Bundesstraßen ermittelt. Die Ergebnisse fließen in eine Radwegenetzkarte ein, aus der insbesondere die länderübergreifenden Lücken im Radwegenetz ersichtlich sind. Sofern aus Gründen der Verkehrssicherheit ein Radweg erforderlich ist, wird der Bund für die Straßen in seiner Baulast zusammen mit den Ländern und im Rahmen der verfügbaren Mittel die Netzlücken zwischen den Ländern Schritt für Schritt zur Schaffung eines zusammenhängenden überörtlichen Netzes schließen.

Er wird zudem das vorhandene Wissen im Hinblick auf das Thema „Radverkehrskonzepte“ aufbereiten und den Kommunen – besonders für die so genannten „Einsteiger“ – zur Verfü-

gung stellen. Ein Schwerpunkt betrifft dabei die Abstimmung bzw. Integration der Planung verschiedener Gebietskörperschaften und Baulast- und Aufgabenträger.

Da gerade die so genannten „Einsteiger“ im Hinblick auf eine Steigerung des Radverkehrsanteils häufig besonderen Herausforderungen gegenüberstehen, wird der Bund zu Beginn der Laufzeit des NRVP 2020 zudem ein so genanntes „Einsteiger-Paket“ entwickeln, das eine Handlungsanleitung für die ersten Schritte vor Ort und eine Zusammenstellung von Maßnahmenvorschlägen enthält. Mit Blick auf übergeordnete verkehrs- und umweltpolitische Ziele wie der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Verringerung von Lärm und Schadstoffausstoß wird der Bund im Rahmen des NRVP je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln in einem Wettbewerb besonders gelungene Umsetzungskonzepte in den Kommunen fördern. Die Länder sind als zuständige Ebene dazu aufgerufen, diese Ansätze, ggf. im Rahmen von Förderprogrammen oder vorhandenen Förderinstrumenten, aufzugreifen. Eine besondere Aufmerksamkeit verdient dabei die Schaffung strategischer Grundlagen mit Hilfe von Radverkehrskonzeptionen. Für die „Aufsteiger“ und die „Vorreiter“ wird der Bund gerade den Erfahrungsaustausch und die Bereitstellung von Praxisbeispielen fördern und dies – beispielsweise durch Leitfäden – weiter ausweiten.

Die **Länder** sind aufgerufen, landesweite Netzkonzepte für den Radverkehr zu erstellen und eine stärkere Koordinierungs- und Steuerungsfunktion im Hinblick auf baulastträgerübergreifende Radwegeprojekte wahrzunehmen. Darüber hinaus wird empfohlen, Hauptrouten des Alltagsradverkehrs systematisch zu fördern und die Erstellung von Radverkehrskonzepten und qualifizierten Netzplanungen auf kommunaler Ebene durch entsprechende Bedingungen in den Fördermittelbestimmungen zu unterstützen.

Aufgabe der **Kommunen** ist es, in ihrer Zuständigkeit vor Ort für flächendeckende, bedarfsgerechte und sichere Basisnetze für den Radverkehr zu sorgen. Die Netzdichte sollte schrittweise erhöht werden, so dass langfristig alle wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs erfasst sind. Besonders die Kreisverwaltungen sollten in diesem Zusammenhang ihre übergeordnete Koordinierungsaufgabe innerhalb der Landkreise, auch bezogen auf den Alltagsradverkehr, verstärkt wahrnehmen.

Darüber hinaus haben sie eine wichtige Rolle bei der Frage einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung. Den Kommunen wird daher empfohlen, den Radverkehr in ihre Verkehrsent-

wicklungspläne aufzunehmen und ihn gleichgewichtig mit den anderen Verkehrsmitteln zu berücksichtigen. Zur Vernetzung und Abstimmung mit dem ÖPNV sollte eine Integration in die Nahverkehrsplanung erfolgen.

Länder, Kommunen und die Träger der Regionalplanung sollten darüber hinaus Radverkehrsverbindungen in den jeweiligen Plänen ihrer Ebene in verstärktem Umfang darstellen und dort verbindlich festschreiben, um sie gegenüber konkurrierenden Planungen zu sichern.

2 Infrastruktur

2.1 Ausgangssituation

Straßen und Wege

Außerorts wurde in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten in vielen Bundesländern eine erhebliche Ausstattung mit Radverkehrsanlagen erreicht, bei denen es sich überwiegend um getrennt von der Straße geführte, gemeinsame Geh- und Radwege handelt. Alleine entlang von Bundesstraßen verlaufen inzwischen etwa 19.000 Kilometer Radwege. Bei den Landesstraßen sind es rund 24.000 Kilometer und den Kreisstraßen rund 16.000 Kilometer. Dabei variiert der Ausstattungsgrad in den einzelnen Ländern stark und ist nur in wenigen Ausnahmefällen hoch, wie zum Beispiel in Schleswig-Holstein und Niedersachsen.

Die Situation innerhalb geschlossener Ortschaften ist differenzierter: Viele Kommunen haben das umfangreiche Instrumentarium der unterschiedlichen Radverkehrsführungen genutzt. So gibt es neben dem Mischverkehr auf der Fahrbahn (z.B. in Tempo 30-Zonen) und dem baulich angelegten Radweg immer häufiger Markierungslösungen, wie zum Beispiel Schutz- oder Radfahrstreifen. Dies hat vielerorts zu einem schnellen und kostengünstigen Ausbau der Netze beigetragen. Gerade in kleineren Gemeinden finden sich allerdings noch viele gemeinsame Geh- und Radwege, die den unterschiedlichen Bedürfnissen von Radfahrerinnen und Radfahrern sowie Fußgängerinnen und Fußgängern überwiegend nicht gerecht werden.

Der Wandel hin zu mehr Markierungslösungen geht auf gute Erfahrungen in der Praxis und positive Ergebnisse in der Sicherheitsforschung zurück. Die Anwendungsbereiche für diese Führungsformen wurden daraufhin im Rechtsrahmen (StVO bzw. VwV-StVO) und im technischen Regelwerk ausgeweitet. Nach wie vor hat aber auch der baulich angelegte Radweg seine Berechtigung.

Abstellen von Fahrrädern und Fahrradwegweisung

Zu einem erhöhten Komfort und einer Verminderung von Zugangshemmnissen zum Radverkehr tragen sichere Abstellmöglichkeiten und einheitliche Fahrradwegweisungen bei.

Im Hinblick auf Fahrradabstellmöglichkeiten gibt es in vielen Kommunen im Straßenraum oder an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs zunehmend qualitativ hochwertige Anlagen. Damit wird der Erkenntnis Rechnung getragen, dass ein Mangel an Abstellanlagen ein zentrales Hindernis für die Fahrradnutzung sein kann. Dennoch besteht beim Thema Abstellen von Fahrrädern immer noch ein großes Defizit. Besonders schwierig ist die Situation hier in dicht bebauten Stadtvierteln, in denen auf Gehwegen abgestellte Fahrräder zu Problemen für Fußgängerinnen und Fußgänger und für die Stadtraumgestaltung führen.

Die Fahrradwegweisung dient der Orientierung und Standortbestimmung. Nebenbei wird damit aber auch für das Radfahren geworben. In den vergangenen Jahren ist sie in vielen Bundesländern und Regionen deutlich ausgebaut worden. Als positiv hat sich erwiesen, wenn die Bundesländer als Vorbild und als koordinierende Instanz das Thema aufgegriffen und Standards definiert haben. Leitfäden einzelner Länder dienen dazu, die Kommunen bei der eigenen Fahrradwegweisung zu beraten.

2.2 Handlungserfordernisse

Straßen und Wege

Im Zusammenhang mit der Förderung des Radverkehrs ist ein weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur nötig. Ebenso ist die in der Vergangenheit mitunter vernachlässigte Erhaltung und Sanierung vorhandener Radverkehrsanlagen eine wichtige Aufgabe aller Baulastträger, die zunehmend an Bedeutung gewinnen wird. Eine systematische Zustandserfassung sollte die Grundlage dafür bilden.

Um eine anforderungsgerechte Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen und zu erhalten, ist bei Neu-, Um- und Ausbau von Radverkehrsanlagen bzw. der Straßeninfrastruktur allgemein stets der aktuelle Stand der Technik zu berücksichtigen. Ein Hauptaugenmerk sollte dabei auf kleinere Gemeinden gelegt werden, weil hier vielfach ein Nachholbedarf für eine sichere, bedarfsgerechte und komfortable Radverkehrsinfrastruktur besteht. Um die vorhandenen Lücken im Außerortsstraßennetz in absehbarer Zeit schließen zu können, werden alternative Lösungen zum Bau von Radverkehrsanlagen an schwach belasteten Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen ggf. immer wichtiger.

Der steigende Radverkehr führt zudem schon jetzt in einigen Städten, insbesondere an Kreuzungen, zu Kapazitätsproblemen. Es ist zu erwarten, dass diese Problematik bei dem allgemeinen Trend, das Fahrrad mehr zu nutzen, auch ein Thema für viele andere Kommunen wird. Dies ist bei der Planung der Infrastruktur genauso zu berücksichtigen wie die Erfordernisse unterschiedlicher Nutzerinnen und Nutzer.

Abstellen von Fahrrädern und Fahrradwegweisung

Um auch bei künftig steigenden Radverkehrsmengen den zunehmenden Bedarf an Abstellanlagen zu decken, sind Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen, in Innenstädten, bei Arbeitgebern und Behörden zu schaffen. Handlungsbedarf besteht auch bei den Wohnungen, gerade dort, wo Abstellmöglichkeiten bisher nur schwer zugänglich sind (z.B. im Keller). Besonders in dicht bebauten Stadtvierteln kann es notwendig werden, ausreichend Flächen zum Abstellen von Fahrrädern zur Verfügung zu stellen, damit Fußgängerinnen und Fußgänger nicht behindert werden. In einigen Städten werden dazu Parkflächen am Fahrbahnrand in Anspruch genommen.

Die voraussichtlich mit der Verbreitung höherwertiger Fahrräder weiter steigenden Anforderungen im Hinblick auf den Diebstahlschutz sind zu berücksichtigen. Neben den Abstellanlagen sind beim Thema Fahrraddiebstahl zudem auch verstärkte polizeiliche Maßnahmen sowie die Chancen zur Erhöhung der Aufklärungsquote durch Registrierung bzw. Codierung zu nutzen.

Grundsätzlich ist auf Basis der Radverkehrsnetzplanung eine durchgängige Wegweisung in den Kommunen, den Regionen und den Ländern zweckmäßig. Diese Wegweisung sollte nach weitgehend einheitlichen Standards erfolgen. Denn auch wenn bereits einige Bundesländer Standards definiert haben, gibt es doch noch immer – gerade auf kommunaler Ebene – eine große Zahl unterschiedlicher Beschilderungsarten und -systeme. Sie verhindern nicht nur ein einheitliches Erscheinungsbild. Durch häufig nicht aufeinander aufbauende Inhalte erschweren sie die Orientierung. Mangelnde Unterhaltung behindert zudem in der Praxis häufig die Nutzbarkeit für die Radfahrenden.

2.3 Lösungsstrategien

Mit der Zunahme des Radverkehrs sind weitere innovative Infrastrukturangebote zu entwickeln. Dazu gehören ausdrücklich so genannte Radschnellwege, weil damit nicht zuletzt die Fahrradnutzung auch über längere Distanzen attraktiv wird. Auf diese Art und Weise kann ein Beitrag zur Reduzierung von Staus, zur Entlastung des ÖPNV in den Spitzenzeiten und zur Gesundheitsförderung geleistet werden.

Unabhängig davon nimmt der **Bund** seine Verantwortung als Baulastträger wahr und wird weiterhin den Bau von Radwegen an Bundesstraßen finanzieren. Ortsdurchfahrten sollen dabei einen angemessenen Stellenwert erhalten, um die Verkehrssicherheit insbesondere in kleineren Ortschaften und im ländlichen Raum zu erhöhen und den Radverkehr dort zu fördern.

Um die Möglichkeiten zur Schaffung sicherer Radverkehrsführung auf schwach belasteten Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen außerorts ohne Radverkehrsanlagen besser beurteilen zu können, fördert der Bund ein Modellprojekt, bei dem die Einsatzbereiche von Schutzstreifen als alternative Lösung untersucht werden. Der Bund wird den Rechtsrahmen darüber hinaus im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Förderung des Radverkehrs überprüfen.

In Anbetracht der Wichtigkeit des technischen Regelwerks für die Planungspraxis wird der Bund die Fortbildungsangebote der Fahrradakademie fortführen, die sich zu großen Teilen mit der Sensibilisierung für eine hohe Qualität der Radverkehrsinfrastruktur beschäftigen.

Darüber hinaus unterstützt der Bund die Erarbeitung technischer Regelwerke für eine Wegweisung für den Radverkehr.

Um die Abstellsituation zu verbessern, wird er ferner gute Beispiele (auch im Hinblick auf die Gestaltung) veröffentlichen, innovative Lösungen anstoßen und die vorhandenen Erkenntnisse an die Kommunen und andere Akteure weitergeben.

Die **Länder** sind in ihrer Funktion als Baulastträger aufgerufen, den Aus-, Um- und Neubau von Radwegen an Landesstraßen weiter zu betreiben. Sie sollen darüber hinaus eine größere Verantwortung für die Finanzierung der kommunalen Infrastruktur wahrnehmen, indem sie vorhandene Förderprogramme nutzen und ggf. neue Programme auflegen, um die Kommunen stärker beim Ausbau einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur zu unterstützen.

Im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung der Wegweisung sollten die Länder Standards definieren. Um bundesweit ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild zu erreichen, ist eine gemeinsame Basis entscheidend (z.B. in Form technischer Regelwerke). Geringe Abweichungen zwischen den einzelnen Ländern sind aber zu akzeptieren. Länder und Kommunen sind dafür zuständig, jeweils im Rahmen ihrer Baulastträgerschaft die Radverkehrsnetze zu beschildern; die Kommunen benötigen hierbei zum Teil finanzielle Unterstützung durch die Länder.

Die Länder haben darüber hinaus über die Landesbauordnungen die Möglichkeit, landesweite Vorgaben für die Anzahl und die Qualitätsstandards von Fahrradabstellanlagen einzuführen. Wo davon nicht Gebrauch gemacht wird, sollten die Länder zumindest den Kommunen die Möglichkeit geben, dies in Ortssatzungen zu regeln.

Die **Kommunen** haben die Aufgabe, bei ihren Planungen und beim Bau der Radverkehrsinfrastruktur den aktuellen Stand der Technik und zukünftige Zuwächse zu Grunde zu legen. Dies gilt insbesondere auch für die Erhaltung sowie den Aus- und Umbau von Radverkehrsanlagen. Darüber hinaus sind sie aufgerufen, für eine ausreichende Ausstattung mit Fahrradabstellmöglichkeiten guter Qualität zu sorgen und dies – soweit dafür keine Landesregelung getroffen wird – durch Ortssatzung zu regeln.

Wohnungsgesellschaften, Einzelhandel, größere Unternehmen und Behörden sowie die anderen privaten und öffentlichen Bauherren sind aufgefordert, auch außerhalb des öffentlichen Straßenraums Abstellanlagen in ausreichender Quantität und Qualität anzubieten.

3 Verkehrssicherheit

Akzeptanz und Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel hängen maßgeblich auch von der Verkehrssicherheit ab. Wesentliche Faktoren sind dabei das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die Infrastruktur und die Fahrzeugtechnik (sowohl beim Fahrrad als auch beim Kraftfahrzeug). Neben den objektiven Unfallzahlen der amtlichen Statistik muss berücksichtigt werden, dass ein Teil der Unfälle (z.B. Alleinunfälle) polizeilich nicht erfasst wird.

Für die Akzeptanz der Fahrradnutzung spielt auch die Frage der subjektiven Sicherheit eine große Rolle. Wer sich auf dem Fahrrad besonders unsicher fühlt, fährt weniger Fahrrad.

3.1 Ausgangssituation

Der Radverkehr in Deutschland ist in den letzten Jahren insgesamt sicherer geworden, auch wenn die Zahl der getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010 leicht und die der schwerverletzten Radfahrerinnen und Radfahrer deutlich zugenommen hat.[6] Trotz steigendem Radverkehrsaufkommen ist die Zahl verletzter und getöteter Radfahrerinnen und Radfahrer deutschlandweit in den vergangenen Jahren insgesamt rückläufig.[7]

Im Vergleich zu den starken Rückgängen bei der Zahl getöteter und verletzter Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer insgesamt konnte der Radverkehr vom erreichten Sicherheitsgewinn im Straßenverkehr bisher aber leider nur unterdurchschnittlich profitieren. Anlass zur Sorge gibt zudem, dass sich immer weniger Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr sicher fühlen. Das zeigt zumindest der Fahrrad-Monitor 2011, im Rahmen dessen nur etwas mehr als die Hälfte der befragten Menschen sagten, dass sie sich im Straßenverkehr als Radfahrerin bzw. Radfahrer sehr sicher oder mindestens meistens sicher fühlen. 2009 waren dies noch zwei Drittel aller Befragten.[8]

---

6 Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle 2011, Wiesbaden 2012
7 Statistisches Bundesamt: Zweiradunfälle im Straßenverkehr, Wiesbaden 2011
8 Sinus Markt- und Sozialforschung: Fahrrad-Monitor Deutschland, Heidelberg 2011

Die meisten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ereignen sich innerorts (91 %). An Außerortsstraßen sind sie jedoch besonders folgenschwer. Hier ereignen sich 40 % der Unfälle mit tödlichen Folgen.[9] Unter den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern sind Kinder ab zehn Jahren sowie Seniorinnen und Senioren besonders unfallgefährdet. Kinder und Jugendliche weisen die höchste Zahl der verunglückten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer je 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner auf.[10] Bei den Seniorinnen und Senioren sind die Unfallfolgen meist besonders schwer. Im Jahr 2011 waren etwas über 50 % aller getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland über 65 Jahre alt.[11]

Dabei sind in den meisten Fällen nicht immer Radfahrerinnen und Radfahrer die Hauptverursacher. Nur bei 25 % der Unfälle zwischen Pkw und Fahrrad sind die Radfahrerinnen und Radfahrer hauptsächlich für den Unfall verantwortlich. Nur bei 21% der Unfälle mit Lkw wurden Radfahrerinnen und Radfahrer als Hauptverursacher registriert. Bei Unfällen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wird dagegen die Mehrzahl der Unfälle von den Radfahrenden verursacht.[12]

3.2 Handlungserfordernisse

Ziel einer konsequenten Radverkehrsförderung muss es sein, eine Zunahme des Radverkehrs mit einer Erhöhung der objektiven Verkehrssicherheit zu verbinden. Es gibt positive Beispiele aus Regionen, in denen dies bereits gelungen ist, zum Beispiel Kiel, Karlsruhe oder Oldenburg.

Verhalten

Eine zentrale Voraussetzung für einen sicheren Straßenverkehr sind Regelkenntnis und Regelakzeptanz bei den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Auch die Radfahrerinnen und Radfahrer haben hier eine große Verantwortung. Allgemein gilt, dass mangelnde Regelkenntnis und fehlende Regelakzeptanz zu Konflikten im Straßenverkehr führen. Das zeigt nicht zuletzt der starke Anstieg von Rotlichtverstößen von Radfahrerinnen und Radfahrern

9 Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle 2011, Wiesbaden 2012
10 Statistisches Bundesamt: Zweiradunfälle im Straßenverkehr, Wiesbaden 2011
11 Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle 2011, Wiesbaden 2012
12 Statistisches Bundesamt: Zweiradunfälle im Straßenverkehr, Wiesbaden 2011

zwischen 2009 und 2011. Die Aussage betrifft aber alle Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer und damit auch andere vermeintliche „Kavaliersdelikte“, wie Geschwindigkeitsübertretungen oder das Parken auf Radwegen, die ein erhebliches Gefährdungspotenzial bilden. Schließlich spielt das allgemeine Verkehrsklima eine wichtige Rolle. Statt eines Gegeneinanders sind ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht, wie es in § 1 StVO formuliert ist, wichtig.

Verhaltensbezogene Verkehrssicherheitsarbeit sollte stets nach Zielgruppen differenziert geplant werden und möglichst alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer in den Blick nehmen. Wichtig ist dabei, keine Ängste zu schüren, weil sie ihrerseits zu gefährlichen Verhaltensweisen der Radfahrerinnen und Radfahrer führen können, wie zum Beispiel zur Nutzung von Gehwegen oder zur Einhaltung zu geringer Sicherheitsabstände gegenüber parkenden Kfz. Andererseits darf selbstverständlich die Gefährlichkeit des eigenen Verhaltens oder die Gefahr eines Fehlverhaltens anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht unterschätzt werden.

Infrastruktur und Verkehrsregelung

Regelübertretungen und Unfälle können ein Indiz für Defizite in der Infrastruktur sein. Unübersichtliche oder zu komplexe Straßenraumgestaltungen können die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten des Kfz- oder Fahrradverkehrs überfordern. Radverkehrsanlagen müssen so gestaltet werden, dass Radfahrerinnen und Radfahrer insbesondere an neuralgischen Punkten für den Kraftfahrzeugverkehr rechtzeitig und gut erkennbar sind, selbst gute Sichtverhältnisse haben und Konfliktsituationen zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden möglichst vermieden werden. Im Interesse aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bedarf es daher einer Infrastruktur und Verkehrsregelungen, die unbeabsichtigtes Fehlverhalten möglichst ausgleichen und ein sicheres Verkehrsverhalten unterstützen.

Sind Radverkehrsanlagen nicht nutzergerecht gestaltet, beispielsweise wenn das Überholen nicht möglich ist, oder sind sie etwa aufgrund von Falschparkern nicht nutzbar, dann weichen Radfahrerinnen und Radfahrer häufig auf andere Verkehrswege aus, die nicht hierfür vorgesehen sind. Auch wenn in der Planung von Radverkehrsanlagen zum Beispiel die hohe Um-

wegeempfindlichkeit von Radfahrenden nicht berücksichtigt wird, kann dies eine Ursache für ihr Fehlverhalten sein.

Ergebnisse bundesweiter Verkehrssicherheitsaudits belegen, dass auch bei neuen Planungen innerorts ein erheblicher Teil der von unabhängigen Expertinnen und Experten festgestellten Sicherheitsmängel (40 %) die Bereiche des Radverkehrs betrifft.[13] Besondere Schwierigkeiten sind zu erwarten, wenn in den nächsten Jahren zunehmende und – nicht zuletzt durch die ansteigende Verbreitung von Pedelecs – schneller werdende Radverkehre auf Infrastrukturen treffen, die darauf nicht ausgelegt sind. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ist deshalb die Anwendung des aktuellen Stands der Technik zu beachten.

Neben der Verkehrssicherheit ist bei Radverkehrsanlagen auch zu beachten, dass Radfahrerinnen und Radfahrer sich in sozialer Hinsicht sicher, also frei von der Angst vor Übergriffen fühlen müssen. Hierzu sind insbesondere Einsehbarkeit und Beleuchtung bei Dunkelheit maßgeblich.

Sicherheitstechnik

Die aktive und passive Sicherheitstechnik von Kraftfahrzeugen ist bislang vorwiegend auf den Schutz der Insassen ausgerichtet. Während zum Beispiel beim Unterfahrschutz bei Lkw bereits wesentliche Verbesserungen erreicht wurden, ist insbesondere die Problematik des „Toten Winkels“ bei Lkw und Transportern bisher nicht zufriedenstellend gelöst. Defizite gibt es zudem beim Unfallschutz für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Sicherheitssysteme zur Vermeidung von Unfällen beim Öffnen von Pkw-Türen oder zur Vergrößerung des Überholabstands können zur Unfallvermeidung beitragen.

Die fortlaufende technische Weiterentwicklung (z.B. bei Fahrradbeleuchtung, -bremsen oder -anhängern) hat einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit bei Fahrrädern geleistet. Die Marktdurchdringung von Fahrrädern mit hohem Sicherheitsniveau wird durch die sich abzeichnende Tendenz zum Erwerb hochpreisiger Modelle begünstigt[14]. Ein großer Teil des Bestandes entspricht allerdings nach wie vor nicht dem Stand der Technik. Ein Hemmnis liegt nicht zuletzt im Mangel an sicheren Abstellanlagen und der daraus resultierenden Diebstahl-

[13] BASt (Hrsg.): Sicherheitsrelevante Aspekte der Straßenplanung, Bergisch Gladbach 2010, S.16ff
[14] Sinus Markt- und Sozialforschung: Fahrrad-Monitor Deutschland, Heidelberg 2011

gefahr. Erschwerend kommt hinzu, dass im Handel Fahrräder verkauft werden dürfen, die nicht im vollen Umfang den Vorschriften der StVZO entsprechen. Die entsprechende Nachrüstung (z.B. fehlende Beleuchtung) bleibt in diesen Fällen den Kundinnen und Kunden überlassen.

Fahrradhelme können bei einem Sturz die Unfallfolgen im Bereich der Kopfverletzungen für Radfahrende verringern. Dennoch tragen nur wenige Menschen beim Radfahren einen Helm. Die Helmtragequote über alle Altersgruppen betrug 2011 nur 11 %. Sie ist damit allerdings im Vergleich zum Vorjahr wieder angestiegen. Bei Kindern von 6 bis 10 Jahren stieg der Anteil sogar von 38 % auf 56 %.[15]

3.3 Lösungsstrategien

Entsprechend dem Verkehrssicherheitsprogramm 2011 der Bundesregierung unterstützt der NRVP das Ziel, die Zahl der verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bundesweit um 40 % zu senken. Der Radverkehr hat hierzu seinen Beitrag zu leisten.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind auf den Ebenen von Bund, Ländern und Kommunen ein Konzepte erforderlich, mit denen aufeinander abgestimmte Maßnahmen in den Bereichen Verhalten, Infrastruktur und Verkehrsregelung sowie Technik über einen längeren Zeitrahmen kontinuierlich verfolgt werden. Dabei muss die Vermeidung von Unfällen (Prävention) Vorrang vor Strategien zur Verringerung von Unfallfolgen haben.

Der **Bund** hat hierzu mit seinem Verkehrssicherheitsprogramm bereits einen wichtigen Baustein vorgelegt. Schwerpunkte liegen insbesondere auf der Verbesserung des Verkehrsklimas und dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Der Bund wird hierzu durch Kampagnen und weitere Maßnahmen der Aufklärungsarbeit beitragen. Ein Fokus wird dabei auf der Zielgruppenarbeit für Kinder sowie Seniorinnen und Senioren liegen.

[15] BASt: Kontinuierliche Erhebung zum Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern 2011

Um dem in §1 StVO verankerten Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme wieder zu mehr Geltung zu verhelfen, wird die Kommunikation darauf ausgerichtet, Regelkenntnis und -akzeptanz der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bei besonders unfallrelevanten Themen zu verbessern und für defensives, vorausschauendes Verhalten im Straßenverkehr zu werben. Alle am Verkehr Teilnehmenden müssen sich gleichermaßen aufgefordert fühlen, die Verkehrsregeln einzuhalten und durch angepasstes Verhalten zur Risikovermeidung beizutragen.

Die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes wird weitere Aspekte von der Erhöhung der Helmtragequote über die Nutzung von heller Kleidung und reflektierenden Materialien bis hin zum Erfordernis der regelmäßigen Wartung des eigenen Fahrrads umfassen. Das BMVBS wird in diesem Zusammenhang weiter aktiv für das Tragen des Fahrradhelms werben, um die Tragequote weiter zu erhöhen. „Ich trag‘ Helm“ oder Aktionen im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ sind Beispiele dafür. Länder und Kommunen sind aufgerufen, in ihrer Zuständigkeit die Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit ebenfalls auf entsprechende Maßnahmen auszurichten.

Ergänzend soll die Verkehrsüberwachung gestärkt werden. Der Bund wird sich in diesem Zusammenhang dafür einsetzen, die Verwarngelder für besonders gefährliche Verkehrsverstöße zu erhöhen. Wichtig ist dabei, dass sowohl bei der Kommunikation vor Ort als auch bei der Ahndung von Verkehrsdelikten alle Verkehrsträger gleichermaßen entsprechend ihrer Bedeutung für das Unfallgeschehen einbezogen werden. Die Überwachung ist daher nicht nur an die Radfahrenden zu adressieren, sondern sollte auch andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer einbeziehen, zum Beispiel in Bezug auf Abbiegeunfälle, die durch Missachtung der Vorfahrt von Autofahrerinnen und Autofahrern verursacht werden.

Basis für eine gezielte Verkehrssicherheitsstrategie müssen die Analysen des Verkehrsgeschehens und der Unfallursachen sein. Der Bund wird daher – eingebettet in eine umfassende Grundlagenstudie – auch die Sicherheit im Radverkehr untersuchen und dabei den aktuellen Kenntnisstand der Unfallforschung zusammenfassen sowie die Datengrundlage weiter verbessern. Zugleich wird der Bund auf eine optimierte Erfassung insbesondere der schwer- und schwerstverletzten Radfahrerinnen und Radfahrer und deren konkrete Verletzungen (ein-

schließlich der Auswirkungen von Fahrradhelmen) sowie der Unfallursachen hinwirken. Der Bund untersucht zudem derzeit die Einflüsse von Pedelecs auf die Verkehrssicherheit.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird der Bund für die Straßen in seiner Baulast das Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement (z.B. Sicherheitsaudits bei der Planung, die Sicherheitseinstufung, die Verkehrsschau und die Unfallkommissionen nach StVO, die Streckenkontrollen der Straßenmeistereien etc.) konsequent anwenden, um sicherheitsrelevante Defizite bei Planung und Betrieb zu vermeiden bzw. zu beseitigen.

Der Bund wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten zur Gestaltung des Rechtsrahmens und der technischen Regelwerke dafür einsetzen, dass diese auf der Grundlage neuester Erkenntnisse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit fortgeschrieben werden.

Die Sicherheitspotenziale durch technische Verbesserungen an den Fahrzeugen müssen vollständig ausgeschöpft werden. Bei Kraftfahrzeugen befinden sich die Hersteller zum Teil bereits in der Entwicklung von Warnsystemen (z.B. für sich öffnende Türen), von Außenairbags und von Systemen zur Vermeidung von Abbiegeunfällen (insbesondere bei Lkw). Zur beschleunigten Einführung dieser Systeme hat der Bund einen „Runden Tisch Abbiegeassistent für Lkw“ mit Herstellern, Verbänden, Wissenschaftlern und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eingerichtet. Sobald Lösungen den notwendigen technischen Reifegrad für die Markteinführung erfüllen, wird der Bund sich für ihre verbindliche Einführung in den europäischen oder internationalen Gremien einsetzen. Insbesondere die Einführung von Assistenzsystemen zur Vermeidung von Abbiegeunfällen wird als zielführend angesehen. Dies soll noch innerhalb der Laufzeit des NRVP 2020 herbeigeführt werden. Der Bund wird zudem darauf hinwirken, dass die Hersteller diese Sicherheitstechnik frühzeitig in ihre Fahrzeuge einbauen. Hierzu soll auch die vorzeitige Ausrüstung im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung vor Inkrafttreten der Ausrüstungspflicht in Betracht gezogen werden.

Der Bund wird sich darüber hinaus dafür einsetzen, die ausrüstungsrechtlichen Vorschriften für Fahrräder – insbesondere im Hinblick auf die Beleuchtung – nutzerfreundlicher zu gestalten und an den Stand der Technik anzupassen.

Länder und Kommunen sind aufgerufen, Analysen der Unfallschwerpunkte vor Ort durchzuführen und davon abgeleitet Strategien und Maßnahmenbündel zu entwickeln.

Ein wichtiges Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit auf Ebene der Länder und Kommunen sind Verkehrssicherheitsnetzwerke, die die Kompetenzen von Verwaltungen, Polizei, Verbänden, Schulen und Verkehrsunternehmen bündeln und die Aufmerksamkeit für das Thema Verkehrssicherheit erhöhen. Auf Ebene der Länder haben sich Programme und Netzwerke, wie zum Beispiel die Programme „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ und „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ sowie das „Forum und Netzwerk Verkehrssicherheit“ in Brandenburg, als hilfreich erwiesen. Die Kommunen erhalten hier Unterstützung bei der Verkehrssicherheitsarbeit in Form von Erfahrungs- und Informationsaustausch, Kompetenzausbau, Projekten und Kampagnen.

Im Hinblick auf eine verkehrssichere Gestaltung der Infrastruktur sind die Länder und Kommunen aufgerufen, die Empfehlungen des technischen Regelwerks für die grundlegenden Anforderungen an Dimensionierung und Führung der Radverkehrsinfrastruktur konsequent anzuwenden. Dies gilt nicht nur für Neuplanungen, sondern auch für Aus- und Umbau der bestehenden Infrastruktur.

Um eine hohe Verkehrssicherheit bei der Infrastruktur zu gewährleisten, wird Ländern und Kommunen empfohlen, das Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagement auch auf Landes- und auf kommunale Straßen auszuweiten. Die Bildung von Landes-Unfallkommissionen zur Entwicklung von Strategien zur Verkehrssicherheit wird ausdrücklich begrüßt. Wesentliche Instrumente eines Sicherheitsmanagements sind insbesondere Verkehrssicherheitsanalysen der bestehenden Infrastruktur und Sicherheitsaudits bei Neuplanungen.

Die Verkehrsbehörden vor Ort sollen die bestehenden Möglichkeiten von Verkehrsberuhigungen sowie der Ausweisung von Tempo-30-Zonen oder von einzelnen Strecken mit Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit bedarfsorientiert nutzen. Auch außerorts kann bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen nach StVO gerade an Kreis- und Gemeindestraßen ohne Radverkehrsanlagen die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (z.B. zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 70 km/h) die Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer erhöhen.

4 Kommunikation

Es ist eine wichtige Aufgabe im Rahmen der Radverkehrsförderung, den Spaß am Radfahren und die positiven Effekte des Radfahrens zu vermitteln sowie allgemein für ein fahrradfreundliches Klima zu sorgen. Denn das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Diese kann durch Kommunikation beeinflusst werden. Das Handlungsfeld geht dabei über die reine Öffentlichkeitsarbeit hinaus. Zielgruppe sind nicht nur die Menschen vor Ort und die Medien (Kommunikation „nach außen“). Kommunikationsmaßnahmen müssen sich auch an Politik, Verwaltungen und die so genannten Multiplikatoren richten (Kommunikation „nach innen“).

4.1 Ausgangssituation

Kommunikationsarbeit wurde im NRVP 2002-2012 noch nicht als eigenständiges Handlungsfeld aufgegriffen. Dennoch sind in diesem Bereich während seiner Laufzeit vielfältige Erfahrungen gesammelt worden. Der Bund hat sich insbesondere im Rahmen der Durchführung von Wettbewerben, Kampagnen und Konferenzen engagiert. Als Beispiele seien der Nationale Radverkehrskongress, der Modellwettbewerb „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“, der „Deutsche Fahrradpreis“ (bis 2011: „best for bike“), die Aktion „Ich trag Helm“ oder die Kampagne „Kopf an – Motor aus“ genannt. Zusätzlich wurde es einer Vielzahl von Akteuren durch Fördermittel des Bundes ermöglicht, weitere Modellvorhaben im Bereich der Kommunikation umzusetzen.

Innerhalb der Länder und Kommunen reichen die Ansätze von breit angelegten Kampagnen unter einem lokalen Motto (z.B. „Nürnberg steigt auf“, „Aachen fährt Rad“, „Radlhauptstadt München“ etc.) bis hin zu innovativen Einzelmaßnahmen, die insgesamt Ausdruck eines stärker dialogorientierten Verhältnisses zwischen Verkehrsplanung und der Gesellschaft sind. Außerdem haben zahlreiche Verbände, Versicherungen, Stiftungen und regionale sowie überregionale Medien das Thema Radverkehr aufgegriffen.

Die Erkenntnisse aus den vielfältigen Einzelaktivitäten wurden bisher allerdings nicht systematisch ausgewertet und sind in der Praxis vor Ort daher nur selten flächendeckend bekannt. Bei der Konzipierung der Kommunikationsmaßnahmen muss daher häufig wieder „bei null" begonnen werden. Hinzu kommt, dass den infrastrukturellen Maßnahmen allein in der verkehrsplanerischen Praxis meist noch immer eine deutlich höhere Bedeutung beigemessen wird als einem Bündel verschiedener Maßnahmen, zu dem neben der Verbesserung der Infrastruktur auch Kommunikationsinstrumente gehören.

4.2 Handlungserfordernisse

Verstetigung der Kommunikation als eigenständiges Handlungsfeld

Erfolgreiche Kommunikationsarbeit muss strategisch geplant und professionell durchgeführt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass so genannte weiche Maßnahmen, die auf Verhaltensänderungen oder die Einbindung von wichtigen gesellschaftlichen Akteuren zielen, teilweise erst langfristig wirken. Maßgeblich ist, dass Kommunikation auf allen Handlungsebenen als Daueraufgabe verstanden wird und dass die einzelnen Maßnahmen mit Kontinuität verfolgt werden.

Im Verhältnis zur Infrastruktur sind Maßnahmen im Bereich Kommunikation relativ kostengünstig. Sie sind in jedem Stadium der Radverkehrsförderung erforderlich. Wichtig ist die Erkenntnis, dass kein Zeitpunkt „zu früh" und kein Budget „zu klein" ist. In Kommunen mit hohen Zuwächsen im Radverkehr besteht Bedarf, diese Zuwächse zum Beispiel im Hinblick auf eine Verbesserung des Verkehrsklimas zu begleiten. Um die Übertragbarkeit der Erkenntnisse zu verstetigen, sollten Maßnahmen der Kommunikation auf allen Ebenen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit evaluiert werden.

Kommunikation mit Politik, Verwaltung und Multiplikatoren

Ein Erfolgsfaktor für die Radverkehrsförderung ist häufig die Ansprache von Entscheidungsträgern und Multiplikatoren. So kann es effektiver sein, vor einer Werbung für das Fahrrad als Verkehrsmittel in der Öffentlichkeit zuerst in Politik und Verwaltung hineinzuwirken, um Unterstützung „in den eigenen Reihen" zu gewinnen.

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger brauchen Grundlagen, um informiert über Kommunikationsmaßnahmen beschließen zu können. Dabei sind auch Wirkungen, die über die Verkehrspolitik hinausgehen (wie z.B. Gesundheit, Stadtentwicklung und Lebensqualität, Reduktion des CO_2-Ausstoßes etc.) aufzubereiten und zu vermitteln. Gleichzeitig sind sie auch selber Akteurinnen und Akteure der Kommunikation. Die Vorbildwirkung bekannter Persönlichkeiten und die damit verbundene Außenwirkung werden häufig noch unterschätzt.

Zahlreiche für den Radverkehr entscheidende Rahmenbedingungen werden außerhalb der klassischen Radverkehrsförderung gestaltet. Neben Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern aus verschiedenen Bereichen (z.B. Wirtschaft, Stadtentwicklung oder Gesundheit) müssen daher auch andere gesellschaftliche Gruppen wie Polizei, Medien, Einzelhandel, Architektinnen und Architekten, Planerinnen und Planer, Immobilienentwicklerinnen und -entwickler, Religionsgemeinschaften, Stiftungen oder Großveranstalter für den Radverkehr gewonnen werden.

Kommunikation mit der Öffentlichkeit

Um der zunehmenden Vielfalt von Einsatzmöglichkeiten des Fahrrades zu entsprechen und um neue Zielgruppen zu erschließen, muss radverkehrsbezogene Kommunikation künftig gezielter nach Transportzwecken, Lebenslagen und sozialen Milieus differenziert werden. Auch an der jeweiligen Ausgangslage in den Kommunen („Einsteiger“, „Aufsteiger“, „Vorreiter“) sollte sich die Ausrichtung der Kommunikationsarbeit orientieren. Die Erfahrung zeigt, dass für eine Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in Bezug auf den Radverkehr die Initiative der jeweiligen für den Radverkehr zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter maßgeblich ist. Für die Umsetzung ist es jedoch meistens zweckmäßig, das Wissen fachkundiger Akteure – beispielsweise entsprechend ausgebildeter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter innerhalb der Verwaltung oder spezialisierter Agenturen (insbesondere bei Kampagnen) – hinzuziehen.

Kommunikationsmaßnahmen sind zwar kosteneffiziente Instrumente der Radverkehrsförderung, gleichwohl sind sie nicht kostenlos.

Neben der Vermittlung der positiven Effekte des Radfahrens liegt eine weitere Aufgabe der Kommunikation im Sinne der Verkehrssicherheitsarbeit darin, für ein sicheres und rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr zu werben. Dabei ist maßgeblich, dass sich alle

Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in ihrem eigenen Verhalten angesprochen fühlen. Im Sinne einer Änderung der Verkehrsmittelwahl sollten in Zukunft verstärkt Vermarktungsansätze gewählt werden, die die Qualität einer kombinierten Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel verdeutlichen und das Fahrrad als Element leistungsfähiger Mobilitätsketten darstellen.

Schließlich ist bei Radverkehrsplanungen eine aktive Beteiligung der Menschen vor Ort im Rahmen einer auf Dialog ausgerichteten Strategie anzustreben. Diese soll Akzeptanz sowie Vertrauen schaffen und die Mitwirkung in der Radverkehrsförderung ermöglichen.

4.3 Lösungsstrategien

Der **Bund** wird eine Dachmarke mit einem eigenen Logo entwickeln, die er vorrangig für seine eigenen Maßnahmen der Radverkehrsförderung nutzen wird. Er wird sie aber auch den Ländern, den Kommunen, den Verbänden und allen anderen gesellschaftlichen Akteuren, die sich für den Radverkehr engagieren, bei Interesse zur Verfügung stellen. Damit sollen die bisher vielfach vereinzelten Aktivitäten zusammengebunden und eine bessere Wahrnehmung der bundesweiten Radverkehrsförderung erreicht werden. Bereits die Entwicklung wird unter breiter Einbeziehung der wesentlichen Akteure – u.a. der Länder und der kommunalen Spitzenverbände – erfolgen, um eine möglichst hohe Bekanntheit und Akzeptanz der Dachmarke zu erreichen.

Der Bund wird zudem eine übertragbare Muster-Kampagne für Kommunen im Hinblick auf mehr Rücksicht im Straßenverkehr bereitstellen und betreuen. Interessierte Kommunen sollen die Möglichkeit erhalten, sich mit dem notwendigen „Instrumentenkoffer“ kostenfrei beim Bund auszustatten, um die darin enthaltenen Maßnahmen ggf. mit Hilfe von Partnern und Sponsoren vor Ort umzusetzen. Weitere Kampagnen – insbesondere bereits vorhandene – könnten beispielweise gemeinsam mit den Ländern bundesweit zur Verfügung gestellt werden.

Außerdem wird der Bund mit den Ländern überlegen, wie die bestehenden Zertifizierungssysteme für fahrradfreundliche Kommunen aufeinander abgestimmt bzw. vereinheitlicht und

dann ggf. bundesweit angewendet werden können. Ziel ist es, dass sich Kommunen um eine entsprechende Auszeichnung bewerben und diese dann öffentlichkeitswirksam für ihre eigene Kommunikationsarbeit nutzen können.

Der Bund hat bereits einzelne Wettbewerbe zur Auszeichnung besonders fahrradfreundlicher Akteure in bestimmten Handlungsbereichen gefördert. Er wird diesen Ansatz im Sinne einer bundesweiten „Leistungsschau“ systematisch ausweiten, dabei besonders gelungene Beispiele prämieren und in kompakter Auswertung im gesamten Bundesgebiet bekannt machen. Mögliche Themen sind über bereits vorhandene Beispiele, wie „fahrradfreundliche Arbeitgeber“ und „fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“ hinaus auch der „fahrradfreundliche Einzelhandel“ oder „fahrradfreundliche Schulen“.

Die **Länder** können mit der Entwicklung von Kampagnen und Wettbewerben sowie mit dem Aufbau und der Unterstützung von Netzwerkstrukturen (wie z.B. Arbeitsgemeinschaften zur Kommunikation in den Kommunen) die Basis für landesweite Kommunikation zum Radverkehr und den Transfer von Wissen und Kompetenz schaffen. In Regionalveranstaltungen kann eine gezielte Ansprache der Führungspersönlichkeiten und Multiplikatoren auf Landesebene stattfinden. Mit Wettbewerben und Paten-Modellen, bei denen Kommunen sich gegenseitig beraten und unterstützen, können sie Anreize für die Kommunen setzen.

Der wesentliche Teil der Kommunikationsarbeit ist allerdings von den **Kommunen** vor Ort zu leisten. Auf regionaler Ebene könnten hier die Landkreise als zentrale Anlaufstelle für die Vernetzung und Koordinierung der Städte und Gemeinden aktiv werden.

Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit ins Rathaus“ können dazu beitragen, zunächst innerhalb der Kommunalverwaltung die Fahrradnutzung zu verbessern und eine stärkere Unterstützung der Radverkehrsförderung zu erreichen. Die Vernetzung kann durch die Einrichtung eines „Runden Tisches“ mit Verwaltung, Politik und Verbänden unterstützt werden. Darüber hinaus werden turnusmäßige Berichte an die Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger („Tätigkeitsbericht Radverkehr“) empfohlen.

Auch die Kommunikation mit der Öffentlichkeit sollte möglichst kontinuierlich erfolgen. Dauerhafte Pressearbeit mit positiven Meldungen zum Thema Radverkehr nach dem Motto

„Tue Gutes und rede darüber“ sorgt für eine stetige Aufmerksamkeit. Durch regelmäßige Informationen der Öffentlichkeit in Form von Faltblättern, Mitmach-Aktionen, Wettbewerben und Preisen, wie beispielsweise einer Auszeichnung für fahrradfreundliche Geschäfte, werden Anreize gesetzt und öffentliche Aufmerksamkeit geschaffen. Ein einheitliches Erscheinungsbild unterstützt dabei die Erkennbarkeit und unterstreicht den Zusammenhang mit anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung.

Eine aktive Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger wird etwa durch Möglichkeiten zum Melden von Mängeln an der Infrastruktur (etwa im Rahmen von Begehungen und Befahrungen mit Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern vor Ort oder beispielsweise durch ein „Scherbentelefon“) möglich. Mit sogenannten „Neubürger-Paketen“ können die lokalen und regionalen Angebote des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs zudem gemeinsam vermarktet werden.

Die **gesellschaftlichen Akteure** wie Verbände, Hochschulen, Agenturen, Stiftungen und Medien sind aufgerufen, zur Sammlung und Auswertung von Erfahrungen mit Kommunikation beizutragen und sich mit ihren Ressourcen (Wissen, Umsetzungsbereitschaft, Netzwerke) im Rahmen von Projekten, Netzwerken oder beispielsweise Wettbewerben auf kommunaler Ebene in die Radverkehrsförderung einzubringen. Gemeinsam mit Industrie und Wirtschaft kommen sie auch als Förderer oder Unterstützer für eine wirksame Radverkehrskommunikation in Betracht. Diese Gruppe kann darüber hinaus von Krankenkassen und Apotheken bis hin zum Einzelhandel und dem ADAC reichen.

5 Fahrradtourismus und Sport

Der Fahrradtourismus ist in Deutschland neben der Fahrradbranche ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Nach der im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) erstellten „Grundlagenuntersuchung Radtourismus in Deutschland“ aus dem Jahr 2009 sind mit dem Fahrradtourismus in Deutschland rund vier Milliarden Euro an Gesamtwertschöpfung sowie mehr als 9 Milliarden Euro an Bruttoumsätzen verbunden.[16] Davon profitieren insbesondere lokale Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe, aber auch Betreiber von Serviceeinrichtungen, der Einzelhandel sowie Verkehrsunternehmen.

Radtouristische Angebote bieten vielen Menschen eine Gelegenheit, das Fahrrad als Fortbewegungsmittel kennenzulernen. Dabei gewonnene positive Erfahrungen können die Basis für eine häufigere Nutzung des Fahrrads im Alltag bilden. Qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastrukturen in den Urlaubsregionen werden dabei auch von der lokalen Bevölkerung auf ihren alltäglichen Wegen mit dem Fahrrad genutzt. Somit stellt die Förderung des Fahrradtourismus stets eine Kombination aus Wirtschafts- und Radverkehrsförderung dar.[17] Insbesondere in ländlichen Kommunen kann auf diesem Wege politische Unterstützung für den Radverkehr generiert werden.

5.1 Ausgangssituation

Das fahrradtouristische Angebot in Deutschland konnte in den letzten Jahren konstant weiterentwickelt werden. So durchziehen mittlerweile mehr als 200 überwiegend regionale touristische Radwege das Bundesgebiet. Die zwölf Radfernrouten des „Radnetzes Deutschland“ bilden die Grundlage für den Radtourismus und sind in das europäische Radfernwegenetz (EuroVelo) eingebunden. Der derzeit am weitesten verbreitete Qualitätsmaßstab ist das vom ADFC entwickelte Zertifizierungssystem für Radfernwege.

---

16 BMWi (Hrsg.): Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus, Forschungsbericht Nr. 583, Berlin 2009

17 Europäisches Parlament: Das Europäische Fahrradnetzwerk EuroVelo –Herausforderungen und Chancen für einen nachhaltigen Fremdenverkehr, Brüssel 2009

Bis heute besteht kein zusammenhängendes Angebot an Radfernwegen und Serviceeinrichtungen. In der Praxis zeigt sich, dass die Konzeption der überregionalen Radverkehrsinfrastruktur durch die vielfältigen und auf viele Ebenen verteilten Zuständigkeiten für Tourismus, Radwegebau und Verkehr sich nicht einfach gestaltet. Davon betroffen sind auch die Finanzierung der Bau- bzw. Erhaltungsmaßnahmen sowie die integrierte Vermarktung regionaler und überregionaler Angebote und eine umweltschonende An- und Abreise.

Am Beispiel des zum „Radnetz Deutschland“ zählenden Radfernweges D3 (gleichzeitig Europaradweg R1) wurde im Rahmen des Bund-Länder-Modellprojekts "Länderübergreifender Ausbau und Vermarktung der Fernradroute D3 /R1" die übergreifende Koordination, Planung und Vermarktung einer Radroute mit Unterstützung des BMWi, des BMVBS und der betroffenen Bundesländer durch den Deutschen Tourismusverband (DTV) erfolgreich erprobt.

Entlang von Bundeswasserstraßen wurden Ausbau und Erhalt von Betriebswegen für Zwecke des Radverkehrs mit Bundesmitteln finanziert. In verschiedenen Regionen wurden außerdem Fahrradwegweisung und Kommunikation zu Radfernwegen mit Mitteln zur Umsetzung des NRVP verstärkt. Darüber hinaus konnten Erfahrungen mit der radtouristischen Entwicklung von stillgelegten Bahntrassen, der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln sowie mit Fahrradverleihsystemen in touristischen Regionen gesammelt, ausgewertet und der interessierten Fachöffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden, u.a. über das NRVP-Portal www.nrvp.de.

Radfahren als Sport

Radfahren ist in Deutschland auch als Sport beliebt. Der Einsatz von Mountainbikes oder Rennrädern als Sportgerät führt zu spezifischen Nutzungsanforderungen an Straßen und Wege. So stellte die Sicherung der Umwelt- und Sozialverträglichkeit von Mountainbiking auf Forstwegen lange Zeit eine drängende Herausforderung für die Kommunen dar. Mittlerweile wurden u.a. in Baden-Württemberg und im Sauerland unter Einbindung gesellschaftlicher Akteure übertragbare Lösungsansätze entwickelt. Empfohlen werden Arbeitsgemeinschaften auf regionaler Ebene, die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und die Verbesserung der Wegweisung sowie die Integration sportlicher Wegeangebote in Onlineroutenplanern bzw. die Bereitstellung von GPS-Daten. Entsprechend der lokalen Gegebenheiten sollten die beispielhaften Ansätze auch von anderen Ländern und Regionen übernommen werden.

5.2 Handlungserfordernisse

Die positiven Entwicklungen in den letzten Jahren erfordern weiterhin umfassenden Abstimmungs- und Koordinierungsbedarf in der Förderung des Fahrradtourismus zwischen den Akteuren der Tourismuswirtschaft, dem Fahrradgewerbe, Gebietskörperschaften und Verkehrsanbietern.

Damit die wünschenswerte Vielfalt des radtouristischen Angebots aufgrund seiner Unübersichtlichkeit nicht zu Lasten der Gäste aus dem In- und Ausland geht, braucht es in Zukunft über Länder- und Kommunalgrenzen hinweg besser aufeinander abgestimmte Routenführungen mitsamt der entsprechenden Beschilderung. Es besteht Bedarf, die einzelnen Angebote wie Fahrradverleihsysteme und Radroutenplaner auch für internationale Gäste leichter zugänglich zu gestalten und konsequenter in das Gesamtsystem zu integrieren. Auch die verschiedenen Angebote einzelner privater Akteure, wie zum Beispiel von Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben oder Fahrradhändlerinnen und -händlern, sollen künftig gebündelt (z.B. im Internet) abrufbar sein.

In den letzten Jahren zeigte sich, dass das Angebot von sanfter und aktiver Mobilität zur Attraktivität von Tourismusorten und -regionen beiträgt und von Gästen als eigenständige Qualität nachgefragt wird. Die umweltgerechte An- und Abreise muss zur Verbesserung der Klimabilanz und zum Nutzen der radtouristischen Regionen verstärkt entwickelt und beworben werden. Die Fahrradmitnahme im Fernverkehr der Bahn kann die Erreichbarkeit der Urlaubsregionen deutlich verbessern und dazu beitragen, Staus im Urlaubsverkehr zu vermeiden. Die Verbesserung und Vereinheitlichung der Mitnahmemodalitäten der einzelnen lokalen und regionalen Verkehrsdienstleister dienen auch der verbesserten Kombination der Verkehrsmittel innerhalb der Tourismusregionen.

Mit der raschen Verbreitung von Pedelecs werden in großem Umfang neue Potenziale für den Radtourismus erschlossen – sowohl im Hinblick auf die Zielgruppen als auch bezüglich der Destinationen. Nicht nur für Seniorinnen und Senioren oder bewegungseingeschränkte Personen werden durch elektrounterstützte Fahrräder längere Fahrradtouren oder das Fahren in hügeligen bzw. bergigen Regionen attraktiver. Auch neue Destinationen können durch Pedelecs

erschlossen werden. Sowohl in etablierten Tourismusregionen als auch in den neu zu erschließenden Zielorten des Fahrradtourismus sind Infrastrukturen, Service- und Vermarktungsangebote auf die sich wandelnden Ansprüche und Zielgruppen abzustimmen.

Vielerorts liegt der Fokus der Förderung des Fahrradtourismus auf der Errichtung zusätzlicher touristischer Radwege. Mit dem wachsenden Qualitätsbewusstsein der Fahrradtouristinnen und Fahrradtouristen steigen auch die Erwartungen hinsichtlich einheitlich hoher Qualitätsstandards sowie der Bereitstellung von Serviceangeboten in den Regionen, wie zum Beispiel Abstellanlagen und diebstahlsichere Gepäckaufbewahrung bei Sehenswürdigkeiten. Im Hinblick auf ein spezielles Angebot von Unterkünften für Radreisende bietet das Qualitätssiegel „bett und bike“ des ADFC eine gute Orientierung. Allerdings kann dessen Bekanntheitsgrad sowohl bei den Beherbergungsbetrieben als auch bei den Radreisenden noch verbessert werden.[18]

5.3 Lösungsstrategien

Der **Bund** wird sich weiter für den Ausbau und die Erweiterung des 'Radnetzes Deutschland' einsetzen. Dies bezieht sich vor allem auf eine zukünftige länderübergreifende Kooperation. Grundlage dafür werden die Ergebnisse des Bund-Länder-Modellprojekts zur D-Route 3 sein.

Darüber hinaus fördert der Bund die Vereinheitlichung des Datenbestands zur Radroteninfrastruktur sowie die bundesweite Vernetzung der Radroutenplaner. Der Bund wird aufbauend auf der Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus in Deutschland u.a. den Erfolg von Maßnahmen zur Förderung des Radtourismus erheben und evaluieren. Des Weiteren wird er gezielt über Fördermöglichkeiten sowie über Beispiele guter Praxis für Serviceeinrichtungen im Bereich des Fahrradtourismus informieren.

Auf Ebene der **Länder** sollten regionale Vernetzungsforen zur Koordinierung einer abgestimmten Entwicklung radtouristischer Angebote unterstützt werden. Bei der Vergabe von Fördermitteln sollte grenzüberschreitenden Strecken in größeren Netzzusammenhängen Vorrang eingeräumt werden.

---

18 Sinus Markt- und Sozialforschung: Fahrrad-Monitor Deutschland, Heidelberg 2011

Auch durch die gezielte Bekanntmachung von Fördermöglichkeiten sowie durch Leitfäden und Beratungsangebote kann der Fahrradtourismus in den Ländern weiter vorangebracht werden. Der Datenbestand zu radtouristischen Infrastrukturen und Sehenswürdigkeiten sollte – unter Einbeziehung zusätzlicher Daten aus Gastronomie, Beherbergung, Handel oder Service – für mobile Nutzungen wie Navigationsgeräte und Routenplaner bereitgestellt werden. Die Länder haben hier eine Koordinationsfunktion. Eine besondere Bedeutung kommt der Verbindung der Radroutenplaner mit ÖPNV-Informationssystemen zu, da damit ein Beitrag zur Verknüpfung der Verkehrsmittel und zur Förderung der Inter- und Multimodalität geleistet wird.

In den **Kommunen und Regionen** können mit der gezielten Förderung des Radtourismus auch lokale und regionale Potenziale für den Alltagsverkehr aktiviert werden. Das Mobilitätsmanagement sollte auch den Fahrradtourismus berücksichtigen und dabei u.a. auf die Stärkung sanfter Mobilität bei der An- und Abreise von Gästen ausgerichtet werden. In Kommunen und Regionen, die bereits über eine hohe Beliebtheit im Fahrradtourismus verfügen, wäre eine Erhöhung von Mitteln im Bereich der Erhaltungsmaßnahmen und Qualitätsverbesserung sowie radtouristischer Services sinnvoll.

Stärker als bei anderen Themen spielen **gesellschaftliche Akteure**, insbesondere die Gaststätten- und Beherbergungsbetriebe, im Fahrradtourismus eine wichtige Rolle. Sie und die entsprechenden Verbände (z.B. auch regionale Tourismusverbände) sollten daher stärker in die Bewertung und Sicherung von Qualitätsstandards einbezogen werden. Bei der Wegweisung oder der Zertifizierung von Radfernwegen können beispielsweise ehrenamtliche Beiträge erbracht werden. Auch in einer integrierten Strategie zur Vermarktung lokaler und regionaler Angebote sowie der Entwicklung und Bereitstellung von Serviceangeboten liegen Aufgaben privater Akteure.

6 Elektromobilität

6.1 Ausgangssituation

Auf dem Fahrradmarkt entwickelt sich die Elektromobilität derzeit besonders dynamisch. In den letzten Jahren sind die Absatzzahlen von so genannten Pedelecs jeweils um 30 bis 50 % gestiegen. Unter Pedelecs werden gemeinhin elektrisch unterstütze Fahrräder verstanden, bei denen die Motorunterstützung nur einsetzt, wenn der Fahrer in die Pedalen tritt (siehe Kasten). Während 2007 rund 70.000 solcher Fahrzeuge verkauft wurden, waren es 2011 bereits 310.000. Aktuelle Prognosen und Befragungen deuten auf eine unverminderte Fortsetzung des Trends hin.[19] Während 2009 noch 24 % aller Personen, die im Rahmen des Fahrrad-Monitors befragt wurden, am Thema Pedelec interessiert waren, hat sich die Zahl bis heute auf 47 % fast verdoppelt. Insgesamt erwägen 24 % derer, die einen Fahrradneukauf planen, den Kauf eines Pedelecs. In der Gruppe der über 60-Jährigen liegt der Anteil gar bei 54 %.[20]

Wann gilt ein Pedelec als Fahrrad?

Bund und Länder nehmen die grundsätzliche Abgrenzung „Fahrrad oder Kraftfahrzeug“ derzeit anhand der EG-Richtlinie 2002/24/EG vor. Ein Pedelec gilt vor diesem Hintergrund straßenverkehrsrechtlich als Fahrrad, wenn es mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 250 Watt ausgestattet ist, der die Fahrerin bzw. den Fahrer beim Treten unterstützt. Die Unterstützungsleistung des Hilfsantriebs muss sich zudem mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringern. Sie endet beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält. Pedelecs, die in den Geltungsbereich der genannten EG-Richtlinie fallen, sind dagegen Kraftfahrzeuge (sogenannte E-Bikes oder Schnelle Pedelecs). Sie unterliegen anderen Anforderungen und Regelungen (z.B. Erfordernis von Versicherungskennzeichen, ggf. Helmpflicht) und sind nicht Gegenstand des NRVP 2020.

Pedelecs eröffnen sowohl dem Radverkehr als auch der Fahrradwirtschaft neue Potenziale. Durch die elektrische Unterstützung lassen sich höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten erreichen, längere Strecken zurücklegen und Steigungen einfacher bewältigen. Dadurch werden neue Regionen erschlossen und neue Zielgruppen angesprochen.

So wird im Berufsverkehr insbesondere zwischen Städten und ihrem Umland, wo die Arbeitswege für die herkömmliche Fahrradnutzung oft zu weit sind, das Pendeln mit einem Pedelec auch über größere Distanzen zu einer neuen Option. In Gebieten mit bewegter Topogra-

[19] Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV), 2012
[20] Sinus Markt- und Sozialforschung: Fahrrad-Monitor Deutschland, Heidelberg 2011

phie wird das Radfahren durch die neue Technik für breite Nutzergruppen sowohl im Alltagsverkehr als auch im Tourismus attraktiv. Und schließlich sorgen Pedelecs dafür, dass der Einzugsbereich von Knotenpunkten des öffentlichen Personenverkehrs auch über die sonst übliche Distanz der „normalen“ Fahrräder hinaus vergrößert wird. Dadurch können in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs stark ausgelastete Buszubringer etwa zu den Bahnstationen entlastet werden. In der Kombination von Bus und Pedelec besteht nicht zuletzt auch in dünn besiedelten Regionen eine attraktive Alternative zum Auto.

Nach wie vor sind Pedelecs wegen des geringeren erforderlichen Kraftaufwands vor allem für ältere Menschen interessant. Sie bieten aber auch Einsatzmöglichkeiten für ganz neue Zielgruppen und Fahrtzwecke (siehe Kasten). Durch neue Modelle mit attraktiver Optik werden zudem Nutzergruppen auch im Freizeitbereich angesprochen.

Transporte mit dem Fahrrad

Das Fahrrad ist auch als Transportmittel – sowohl für private Zwecke als auch im Wirtschaftsverkehr – geeignet. Neue Fahrradtypen mit zwei oder drei Rädern (z.B. Lastenräder und Kindertransporträder) und das entsprechende Zubehör (z.B. Anhänger) werden stetig weiterentwickelt und finden wachsende Verbreitung.

Fahrradkurier- und Botendienste sind vielerorts bereits seit langem etabliert. Auch die Brief- und Paketzustellung von verschiedenen Unternehmen erfolgt teilweise mit Fahrrädern. Zukünftig bietet sich durch den Einsatz von Elektroantrieben (Pedelecs) bzw. Anfahrhilfen und neu entwickelten Sammel- und Verteilkonzepten im gewerblichen Bereich die Gelegenheit, vermehrt Logistikaufgaben mit Fahrrädern abzuwickeln. Denn gerade auf der „letzten Meile“ weist das Fahrrad auch für die Zusteller deutliche Vorteile auf, da sie im Stadtverkehr – bei entsprechender Infrastruktur für Fahrräder – eine hohe Produktivität erreichen. Es profitieren aber auch die Kommunen von den zunehmenden Fahrradtransporten, da die mit dem traditionellen Lieferverkehr verbundenen Probleme (z.B. Halten in zweiter Spur, Lärm- und Schadstoffemissionen) verringert werden.

Um diese Potenziale zu nutzen, ist im Bereich des Wirtschaftsverkehrs u.a. die Einrichtung von Zustellbasen für die „letzte Meile“ erforderlich, die etwa auch von den verschiedenen Zustellunternehmen gemeinsam verwendet werden können. Verleihangebote für Lastenräder können bei kurzfristigem Transportbedarf eine sinnvolle Alternative zu Mietwagen bieten.

Pedelecs können zudem das Bringen und Holen von Kindern erleichtern. Auch im Einkaufsverkehr zeigt sich, dass entsprechend ausgestattete Fahrräder für den Transport der meisten Einkäufe geeignet sind. In Kooperation mit dem lokalen Fahrradhandel und Bildungseinrichtungen kann beispielsweise der Gebrauch von Kindertransporträdern im Rahmen von Aktionstagen oder bei ähnlichen Gelegenheiten angeregt werden.

Grundlage all dieser Maßnahmen ist, dass Netze und Infrastrukturen auf die besonderen Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern mit mehrspurigen (Lasten-)Fahrrädern oder mit Fahrrädern mit Anhängern ausgelegt werden.

6.2 Handlungserfordernisse

Da Pedelecs in der Regel einem gehobenem Preissegment angehören und ein höheres Gewicht haben, benötigen sie – vor allem auch die Batterien – sowohl an den Wohnstandorten der Nutzerinnen und Nutzer als auch am Fahrtziel (Arbeitsplatz, Bahnstationen etc.) besonders diebstahlsichere, möglichst barrierefreie Abstellanlagen.

Die Verbreitung von Pedelecs stellt zudem teilweise gesteigerte Anforderungen an die Straßenraumgestaltung und die Radverkehrsinfrastruktur: Ausreichend breite Radwege, weite Kurvenradien, ein rutschfester Belag sowie die Vermeidung von Absperrpfosten und Umlaufsperren sind schon jetzt erforderlich. Der Bedarf hierfür wächst aber nicht zuletzt wegen der hohen Geschwindigkeiten, die mit Pedelecs von immer mehr Radfahrerinnen und Radfahrern erreicht werden können. Das Erfordernis, verkehrssichere Überholvorgänge unterschiedlich schneller Radfahrerinnen und Radfahrer zu ermöglichen, gewinnt zusätzliche Bedeutung. Das technische Regelwerk enthält bereits die hierzu erforderlichen Standards. Im Hinblick auf die künftige weitere Zunahme von Pedelecs gilt es verstärkt, diese in der Entwurfspraxis umzusetzen.

Auch an die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer stellen Pedelecs neue Anforderungen: Zum einen müssen die Nutzerinnen und Nutzer der Pedelecs ein Fahrzeug sicher beherrschen, das andere Fahreigenschaften besitzt als ein herkömmliches Fahrrad. Zum anderen müssen sich die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer insbesondere der motorisierte Verkehr – auf neue Verkehrssituationen einstellen, in denen beispielsweise beim Abbiegen die höheren Geschwindigkeiten der Fahrerinnen und Fahrer von Pedelecs nicht unterschätzt werden dürfen.

Aufgrund der rasanten Entwicklung in diesem Marktsegment und der vielfältigen technischen Besonderheiten von elektrisch unterstützen Fahrrädern muss zudem Klarheit im Hinblick auf eine einheitliche Rechtsauslegung geschaffen und die Rechtslage angepasst werden.

6.3 Lösungsstrategien

Der **Bund** berücksichtigt Pedelecs im Rahmen seiner Aktivitäten zur Förderung der Elektromobilität. Dabei sollen vor allem Lösungen zur Einbindung von Pedelecs in Mobilitätskon-

zepte, die eine sinnvolle Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ermöglichen und für neue infrastrukturelle Herausforderungen erarbeitet werden. Im Rahmen der Umsetzung des NRVP wird darauf aufgebaut und dies weiterentwickelt.

Es ist Aufgabe von Bund und Ländern, mittelfristig die zulassungs-, ausrüstungs- und verhaltensrechtlichen Vorschriften an das Marktsegment Pedelecs anzupassen und allgemein für eine einheitliche Rechtsauslegung zu sorgen, um die die Sicherheit für die Fahrer von Pedelecs und Dritte im Verkehr zu erhöhen. Dabei werden die Ergebnisse von Forschungsaufträgen bei der BASt die Grundlage bilden. Insbesondere die Verbesserung der Beleuchtungsanlagen kann einen wichtigen Beitrag leisten, um das Unfallrisiko für die Nutzer von Pedelecs und Fahrrädern zu senken.

Die **Länder** sind aufgefordert, über Nachrüstungsprogramme für Abstellanlagen an Bahnstationen und Haltestellen die Diebstahlsicherung der Pedelecs bzw. der Batterien zu verbessern. Mit Hilfe platzsparender Technologie zum Abstellen von Fahrrädern und mit Designwettbewerben können gestalterisch ansprechende, integrierte Lösungen entwickelt werden. Sie können je nach Einsatzort im öffentlichen oder privaten Raum auch als überdachtes Fahrradabstellen mit Lademöglichkeiten („Solartankstelle“) realisiert werden.

Die Berücksichtigung des technischen Regelwerks bei den Fördervoraussetzungen von Radverkehrsanlagen stellt sicher, dass das hier angegebene Ausbauniveau (bzw. eine sichere Fahrbahnführung) auch künftigen Anforderungen einer stärkeren Pedelec-Nutzung entspricht und mittelfristige Fehlinvestitionen vermieden werden.

Zur besseren Nutzbarkeit sollten die Ladesysteme nutzerfreundlich gestaltet und Möglichkeiten für die freie Wahl des Stromanbieters berücksichtigt werden. Angesichts der schnellen Marktentwicklung müssen die Grundlagen für eine einheitliche Ladeinfrastruktur zeitnah geschaffen werden.

7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

7.1 Ausgangssituation

Viele Menschen sind inter- oder multimodal unterwegs. Das heißt, sie sind nicht auf ein Verkehrsmittel festgelegt, sondern nutzen verschiedene Verkehrsmittel – innerhalb einer Wegstrecke oder an unterschiedlichen Tagen in der Woche. In einem Drittel der Fälle ist dabei das Fahrrad mit im Spiel.[21]

Was bedeutet „Inter- und Multimodalität"?

Als „multimodal" werden Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bezeichnet, die im Verlauf einer Woche regelmäßig unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen. Ihr Anteil ist in den vergangenen Jahren stetig gestiegen und beträgt heute bereits 44 % der Bevölkerung.[22] Die zunehmende Verbreitung von flexiblen Nutzungsangeboten wie Car-Sharing, Fahrradverleihsystemen sowie neuen Mobilitätsdienstleistungen unterstützt diesen Trend und verstärkt ihn weiter.

Die so genannte „Intermodalität" bedeutet dagegen die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Laufe eines Weges. Eine klassische Verknüpfung ist beispielsweise die Fahrt mit dem Fahrrad zum Bahnhof, dann das Umsteigen in einen Zug und dann die Weiterfahrt etwa mit dem Bus.

Wenn das Fahrrad in Kombination mit einem anderen Verkehrsmittel benutzt wird, ist häufig der ÖPNV der ideale Partner, denn Busse und Bahnen vergrößern den Aktionsradius des Fahrrades, während das Fahrrad zugleich den ÖPNV bei der Erschließung der Fläche stärkt. In einigen Fällen kann das Fahrrad auch in Spitzenzeiten die Busse und Bahnen entlasten.

Dabei sind ausreichende und qualitativ hochwertige Abstellanlagen – möglichst überdacht – eine wesentliche Voraussetzung für die Verknüpfung der Verkehrsmittel. Hier sehen Nutzerinnen und Nutzer derzeit noch erhebliche Defizite.[23] Neben der ausreichenden Zahl von Stellplätzen spielt auch die Sicherheit der Abstellanlagen eine Rolle. Besonders an Knotenpunkten des ÖPNV haben sich Fahrradstationen bewährt. Vor allem in Nordrhein-Westfalen

21 BMVBS (Hrsg.): Deutsches Mobilitätspanel, Bericht 2011, Karlsruhe 2011
22 ebd.
23 Sinus Markt- und Sozialforschung: Fahrrad-Monitor Deutschland, Heidelberg 2011

gibt es solche vom Land geförderten Einrichtungen, die neben dem sicheren und wettergeschützten Abstellen meist auch noch zusätzlichen Service rund ums Fahrrad anbieten.

Die Alternative zum Abstellen ist die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen. Sie ist fahrzeugseitig oft nicht oder nur eingeschränkt möglich (geringe Anzahl von Fahrradstellplätzen, schwere Zugänglichkeit). Vereinzelt wurden daher – vor allem in touristischen Gegenden während der Saison – spezielle Angebote zum Beispiel mit Anhängern für die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen entwickelt. Häufig schließen die Beförderungsbedingungen eine Mitnahme von Fahrrädern aber generell oder in bestimmten Fahrzeugen bzw. Fahrzeugteilen und/oder zu bestimmten Uhrzeiten aus.

Eine dritte Möglichkeit der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln eröffnen öffentliche Fahrradverleihsysteme. Sie gewähren einen einfachen Zugang zu dezentral im öffentlichen Straßenraum – häufig an ÖPNV-Haltestellen – bereitgestellten Fahrrädern und erlauben damit die flexible Nutzung eines Leihfahrrades in Kombination mit dem ÖPNV. Das Angebot entsprechender Systeme ist in den vergangenen Jahren dynamisch gewachsen.

7.2 Handlungserfordernisse

Für die Attraktivität einer inter- oder multimodalen Verkehrsmittelnutzung sind die Qualitäten der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und ein reibungsloser Übergang entscheidend. Die verschiedenen Mobilitätsangebote sollten stärker als Teile eines einheitlichen Systems begriffen werden, so dass jedes Verkehrsmittel nach seinen spezifischen Stärken zur Anwendung kommen kann. Das eigenständige „System Radverkehr“ muss darin integriert werden.

Das Fahrrad, der ÖPNV und weitere alternative Verkehrsmittel (z.B. CarSharing) sollten flexibel und kombiniert genutzt werden können. Dazu ist eine durchgehende Mobilitätskette von Haustür zu Haustür erforderlich, die auch aktiv vermarktet wird. Die dazu nötigen Ansätze im Bereich des Mobilitätsmanagements sind vielfach noch die Ausnahme. Eine bessere Koordinierung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote ist erforderlich.

Dazu gehört auch, dass die tariflichen Voraussetzungen für eine Nutzung verschiedener Verkehrsmittel geschaffen werden, etwa in Form integrierter Mobilitätsdienstleistungen im Rahmen einer „MobilCard“, die die unkomplizierte Nutzung von Bussen und Bahnen, CarSharing, Taxi, Leihrädern und Fahrradstationen sowie weiterer Dienstleistungen auf eine Rechnung mit einer Karte ermöglichen. Dabei kann man an bestehenden Systemen wie zum Beispiel der BahnCard der Deutsche Bahn AG (DB AG) anknüpfen.

In Zukunft sollte es zudem idealerweise keinen Haltepunkt des ÖPNV geben, an dem keine geeigneten, leicht zugänglichen Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden sind.

7.3 Lösungsstrategien

Der **Bund** wird sich für eine Verbesserung der Abstellsituation an Bahnhöfen einsetzen. Er wird dazu Gespräche mit der DB AG und den Ländern dahingehend führen, entsprechende Verbesserungen für typische Fälle im Rahmen von Modellvorhaben zu entwickeln und zu erproben. Ferner erwartet der Bund von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, dass sie für die Kunden des Fernverkehrs in eigener Verantwortung attraktive Angebote für die Fahrradmitnahme bereitstellen.

Gute Beispiele der Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV werden vom Bund zusammengestellt und verbreitet. Der Bund hat gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) einen elektronischen Standard für einen einheitlichen Zugang zu Bussen und Bahnen mittels elektronischer Fahrkarte („eTicket“) entwickelt. Er kann im Sinne einer Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr auch für Fahrradverleihsysteme als einfacher, anbieterübergreifender Zugang genutzt werden. Es wird den Anbietern von Fahrradverleihsystemen daher empfohlen, zukünftig verstärkt einen gemeinsamen Standard als Zugangsmöglichkeit zu verwenden.

Die **Länder** können im Rahmen der Förderung des ÖPNV für eine Verbesserung der Abstellsituation besonders an bestehenden Bahnhofsanlagen und wichtigen Bushaltestellen sorgen, indem sie die Finanzierung von Bahnhofsumbauten an die Schaffung von B+R-Anlagen kop-

peln und zusätzliche B+R-Programme auflegen. Dabei sollte verstärkt auch die Realisierung von Fahrradstationen in die Maßnahmen einbezogen werden.

Die Bedingungen für die Fahrradmitnahme können in den ÖPNV-Gesetzen so geregelt werden, dass eine kombinierte Nutzung unterstützt wird. Bei der Bestellung der Betriebsleistung und insbesondere der Beschaffung von Fahrzeugen sind die Bedingungen für die Fahrradmitnahme als wichtiger Faktor einzubeziehen. Eine zusätzliche Option ist die Vereinbarung einer kostenlosen Fahrradmitnahme im Rahmen der Verkehrsverträge mit den ÖPNV-Anbietern.

Auf lokaler Ebene sollten die jeweiligen **Aufgabenträger des ÖPNV** – häufig die Kommunen selbst – die Nahverkehrspläne nutzen, um im Hinblick auf Fahrradmitnahme sowie die Angebote für Abstellanlagen optimale Bedingungen zu schaffen. Für die Umsetzung – insbesondere bei den Abstellanlagen – sind im Einzelfall die Städte und Gemeinden verantwortlich. Hinsichtlich der Fahrradmitnahme ist dabei ein einfacher und sicherer Zugang zu Haltestellen und Bahnsteigen erforderlich. Dafür sind ggf. neben den Städten und Gemeinden auch andere Akteure (z.B. Verkehrsunternehmen) zuständig.

Zusammen mit den Aufgabenträgern des ÖPNV sowie den Verkehrsunternehmen sind die **Kommunen** darüber hinaus aufgefordert, möglichst optimale Bedingungen für durchgängige Mobilitätsketten zu schaffen und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote zu entwickeln und zu vermarkten. Dazu soll ein kommunales Mobilitätsmanagement eingeführt werden, das als Querschnittsaufgabe in den Kommunalverwaltungen verankert ist.

8 Mobilitätserziehung und Bildung

Bei Kindern und Jugendlichen werden die wesentlichen Grundlagen für das spätere Mobilitätsverhalten als Erwachsene gelegt. Voraussetzung dafür, später die Verkehrsmittel entsprechend der jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse flexibel nutzen zu können, ist die Ausbildung entsprechender Kompetenzen und Erfahrungen. Das Fahrrad spielt hierbei eine wichtige Rolle, weil es gerade den Heranwachsenden die Chance bietet, sich selbstbestimmt über den vergleichsweise engen fußläufigen Aktionsradius hinaus zu entfalten.

Eine umfassende Mobilitätserziehung geht allerdings über die Schulung von Kindern und Jugendlichen weit hinaus. An Kindertagesstätten sowie Schulen zielt sie auch auf das Mobilitätsverhalten der Eltern sowie der Pädagoginnen und Pädagogen als den wesentlichen Vorbildern. Mobilitätsbildung ist unabhängig davon aber auch im Erwachsenenalter und vor allem bei Seniorinnen und Senioren im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit wichtig.

8.1 Ausgangssituation

Fahrradnutzung bei Schülerinnen und Schülern

Kinder und Jugendliche nutzen das Fahrrad für rund 20 % ihrer Wege und damit etwa doppelt so häufig wie andere Bevölkerungsgruppen.[24] Entgegen dem allgemeinen Trend ist in dieser Altersgruppe in den vergangenen Jahren jedoch ein kontinuierlicher und deutlicher Rückgang des Fahrradanteils zu verzeichnen.[25]

Mobilitätserziehung

Auf Basis allgemeiner Empfehlungen der Kultusministerkonferenz aus dem Jahr 1994 wurden in den Ländern eigene Curricula entwickelt, die vom reinen Erlernen der Verkehrsregeln bis hin zur Ausbildung von Mobilitätskompetenz reichen.

[24] BMVBS (Hrsg.): Deutsches Mobilitätspanel, Bericht 2011, Karlsruhe 2011
[25] ebd.

Für die Umsetzung der Rahmenvorgaben in den Schulen gibt es zahlreiche Beispiele, bei denen das Thema Mobilitätserziehung auf vielfältige Weise in den Schulalltag integriert oder in Form von Projekttagen und Aktionswochen vertieft behandelt wurde. Unabhängig davon absolvieren Grundschülerinnen und -schüler nahezu flächendeckend in der vierten Klasse eine Radfahrausbildung.

In der Regel werden die Schulen besonders von der Polizei und der Verkehrswacht bei ihren Aktivitäten unterstützt. Nicht zuletzt durch das mit Mitteln zur Umsetzung des NRVP zwischen 2008 und 2011 geförderte Projekt „RADschlag“ (www.radschlag-info.de) des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), des Auto Club Europa (ACE) und der Sporthochschule Köln gibt es zudem eine umfassende und fundierte Übersicht über die konkreten Möglichkeiten der Wissensvermittlung für unterschiedliche Altersgruppen.

Vereinzelt existieren Strukturen, die eine aktive Vermittlung des Themas Mobilitätserziehung in den Schulen mit einem einheitlichen Qualitätsstandard befördern. Als hilfreich hat sich beispielsweise die Beauftragung kommunaler Mobilitätsmanagerinnen und -manager mit der Koordinierung von Mobilitätserziehung erwiesen. Bei der Wissensvermittlung kommt den Fortbildungseinrichtungen der Lehrerinnen und Lehrer eine wesentliche Bedeutung zu.

Mobilitätsbildung Erwachsener

Mobilitätserziehung endet in Deutschland im Jugendalter, in der Regel mit der Führerscheinprüfung. Neuerungen etwa im Bereich der Verkehrsregeln werden dann meist nur noch zufällig und partiell wahrgenommen. Auch wird das nötige Wissen über neue Mobilitätsformen (z.B. Leihfahrradsysteme, aber auch Car-Sharing) nur selten vermittelt, und es bestehen wenige Möglichkeiten für ungeübte Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer im Erwachsenenalter, unter Anleitung Fahrpraxis zu sammeln.

8.2 Handlungserfordernisse

Um die Vorteile des Radverkehrs auch in den nächsten Generationen zu verdeutlichen, besteht Bedarf nach einer umfassenden Mobilitätserziehung. Kinder und Jugendliche müssen in die Lage versetzt werden – nicht zuletzt im Hinblick auf ihr späteres Verhalten als Erwachse-

ne –, eine an den jeweiligen Stärken orientierte Verkehrsmittelwahl vorzunehmen. Das Fahrrad sollte hierbei einen festen Platz haben. Die Wissensvermittlung muss dafür schon in den Kindertagesstätten, vor allem jedoch in den Schulen und auch unter Einbeziehung der Eltern deutlich ausgebaut werden. Dabei ist es wenig hilfreich und zugleich rechtlich nicht erforderlich, wenn Kindern von der Schule verboten wird, vor der Radfahrprüfung mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen. Denn bekanntermaßen fördert gerade eine regelmäßige Fahrpraxis die sichere Beherrschung des Fahrrades. Gleiches gilt auch, wenn Eltern Kinder selbst über kurze Distanzen mit dem Auto fahren.

In der Praxis sind die zahlreichen guten Beispiele zu integrierten Ansätzen der Mobilitätserziehung und Radfahrausbildung nach wie vor zu wenig bekannt. Zudem hängt die Frage, ob gute Beispiele überhaupt aufgegriffen werden, wiederum vom Engagement einzelner Schulen, Lehrerinnen und Lehrer oder Eltern ab.

Die mit einem umfassenden Ansatz der Mobilitätserziehung verbundenen Chancen und Potenziale werden noch nicht in ausreichendem Maße genutzt. Gerade die Unfallzahlen bei den über zehnjährigen Kindern und Jugendlichen unterstreichen den Bedarf. Bedenkt man, dass Mobilitätserziehung vielfach nach der Radfahrausbildung endet, dass es meist keine Einbindung des Themas in den Unterricht gibt und dass immer mehr junge Menschen keinen Führerschein machen oder ihn erst später erwerben, wird das Defizit in der Vermittlung von mobilitätsbezogenen Inhalten deutlich.

8.3 Lösungsstrategien

Der **Bund** wird unterstützend dafür sorgen, dass die vorhandenen Informationen, Erfahrungen und Materialien im Hinblick auf eine umfassende Mobilitätserziehung weiter verbreitet werden.

Die **Länder** haben in ihrer Verantwortung für die Lehrpläne der Schulen eine der wichtigsten Aufgaben im Bereich Mobilitätserziehung. Als Vorbild für Lehrpläne kann das „Curriculum Mobilität“ aus Niedersachsen dienen. Eine Fortführung entsprechender Angebote bei weiterführenden Schulen ist sinnvoll. Gleichzeitig sollte die Mobilitätserziehung mehr als bisher auf

den vorschulischen Bereich sowie auf die Klassenstufen nach der Fahrradprüfung ausgedehnt werden. Die Lehrkräfte aller Schultypen sollten entsprechend ausgebildet bzw. geschult werden. Durch den Aufbau von Netzwerke zum Thema Schulwegsicherheit können die Länder Kompetenzen aufbauen und Aktivitäten lokaler Akteure fördern.

Die **Kommunen** können die Schulen bei ihren Aktivitäten unterstützen, indem sie durch eine gute Infrastruktur die Rahmenbedingungen für eine selbständige und sichere (Fahrrad-) Mobilität von Kindern und Jugendlichen gestalten. Hierzu zählt auch die Einrichtung von Tempo 30 vor Schulen aus Verkehrssicherheitsgründen. Als Schulträger oder allgemein als Träger von Kinder- und Bildungseinrichtungen können sie wichtige Impulse zur Umsetzung der Landesvorgaben setzen und als Vorbild für freie Träger fungieren. Die Benennung einer zentralen Ansprechpartnerin bzw. eines zentralen Ansprechpartners kann hilfreich sein, um die Zuständigkeiten zu bündeln und die einzelnen Einrichtungen für eine Mitwirkung zu gewinnen.

Wesentliche Akteure sind jedoch **Kindertagesstätten und Schulen** selbst. Hier sind die Aktivitäten im Rahmen der vorhandenen personellen und finanziellen Möglichkeiten zu intensivieren. Denn eine aktive Mobilitätserziehung bedeutet nicht unbedingt mehr Aktivitäten, sondern lediglich veränderte Schwerpunkte bei der Arbeit mit den Kindern. Sie kann beispielsweise ganz einfach in den regulären Unterricht integriert werden. Dabei sind auch ältere Jahrgänge einzubeziehen. Ergänzt werden kann sie zudem durch ein Mobilitätsmanagement zur Verkehrsmittelwahl von Eltern sowie Pädagoginnen und Pädagogen. Fahrrad-Schulweg-Pläne, die auch gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern erarbeitet werden können, erleichtern eine eigenständige und sichere Mobilität der Kinder und Jugendlichen.

Nur durch das Engagement **weiterer staatlicher und gesellschaftlicher Akteurinnen und Akteure** wie der Polizei, den Verkehrswachten, von Versicherungen und Interessenverbänden, kann Mobilitätserziehung in Deutschland umfassend erfolgen. Dieses Engagement ist daher unbedingt anzuerkennen, weiterzuführen und – wo möglich – auszubauen.

Dies bezieht sich auch auf die **Mobilitätsbildung Erwachsener**. Die Kommunen sollten entsprechende Angebote wie zum Beispiel das Radverkehrstraining von Seniorinnen und Senioren oder Migrantinnen und Migranten stärker in ihre Aktivitäten zur Radverkehrsförderung integrieren. Hier wird der Bund bei Bedarf ergänzend und unterstützend die Lehrinhalte der Fahrschulausbildung und der Fahrerlaubnisprüfungen sowie – in Abstimmung mit den Län-

dern – auch der Ausbildung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern kontinuierlich überprüfen und anpassen.

9 Qualitäten schaffen und sichern

Eine wesentliche Grundlage für die Qualität der Radverkehrsförderung sind die Bausteine Forschung und Innovation sowie die Wissensvermittlung an die Praktiker in den öffentlichen Verwaltungen, bei der Polizei, den Verbänden und in der Privatwirtschaft.

9.1 Ausgangssituation

Forschung und Innovation

In den letzten Jahren wurde insbesondere im Rahmen der Unfall- und Sicherheitsforschung der BASt, des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FOPS) des BMVBS, des Modellvorhabens „Fahrradfreundliche Stadt“ und anderer Projekte des Umweltbundesamtes sowie im Rahmen der Mobilitätsforschung von Bundeswirtschafts- und forschungsministerium ressortbezogen zum Radverkehr geforscht. Spezielle Forschungsfragen wurden auch im Auftrag einzelner Bundesländer und Kommunen von Universitäten und anderen Forschungsinstituten bearbeitet.

Parallel dazu wurden auf EU-Ebene in verschiedenen Programmen und Projekten wegweisende Erkenntnisse zum Radverkehr gewonnen, beispielsweise durch die Entwicklung eines Qualitätsmanagementsystems für den Radverkehr (BYPAD).

Wissensvermittlung und Fortbildung

Die gezielte Vermittlung von Informationen über den Stand der Technik, gute Beispiele, erfolgreiche Modellprojekte und aktuelle Forschungsergebnisse für die Praxis vor Ort wird derzeit mit Förderung des Bundes vor allem durch die Fahrradakademie und das Fahrradportal des Nationalen Radverkehrsplans (www.nrvp.de) erfolgreich realisiert. Darüber hinaus werden im Forschungsinformationssystem des BMVBS aktuelle Forschungsergebnisse bereitgestellt. Der internationale Wissenstransfer wird durch die mit Mitteln zur Umsetzung des NRVP finanzierte Publikationsreihe „Forschung Radverkehr“ / „Cycling Expertise“ unterstützt.

Im europaweiten Vergleich nimmt Deutschland dabei heute mit seiner langen Tradition an radverkehrsbezogener Forschungsarbeit, zahlreichen innovativen Praxislösungen und einer gezielten Vermittlung aktueller Forschungsergebnisse in der Radverkehrsförderung eine besondere Stellung ein.

9.2 Handlungserfordernisse

Forschung und Innovation

Um der Dynamik der Wissensgebiete Mobilität und Radverkehr auch weiterhin zu entsprechen und für künftige Entscheidungen in Politik, Verwaltung und Planung die nötigen Grundlagen zu entwickeln, muss es ein vorrangiges Ziel sein, die bewährte Qualität im Stand der Forschung in Deutschland aufrecht zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Wissensvermittlung und Fortbildung

Das NRVP-Portal im Internet gibt in Ansätzen einen Überblick über aktuelle Praxisfragen und Forschungsthemen. Allerdings sind diese nicht systematisch aufbereitet und vor allem die Darstellung der Forschung ist auf Aktivitäten auf Bundesebene beschränkt. Selbst dort ist die Informationsfülle bereits so groß, dass es nicht immer einfach ist, einen Überblick zu gewinnen.

Der Fachöffentlichkeit (Planerinnen und Planer, Fahrradbeauftragte, etc.) hilft eine systematische Auswertung der bereits bestehenden Erfahrungen bei der Radverkehrsförderung. Das Angebot an Weiterbildungs-, Informations- und Vernetzungsmöglichkeiten erreicht inzwischen einen immer größeren Personenkreis. Es gibt aber weiteren Handlungsbedarf etwa in Bezug auf die Ansprache von Kommunen, Verwaltungsabteilungen, privaten Planungsbüros und weiteren Akteuren mit bisher nur geringem Bezug zum Radverkehr sowie auf neue Vermittlungsformen. Auch der internationale Transfer von Forschungsergebnissen kann noch weiter verbessert werden.

9.3 Lösungsstrategien

Der **Bund** wird das Fahrradportal zu einer Transferstelle insbesondere im Hinblick auf den Erfahrungsaustausch weiter entwickeln. Dazu sollen ergänzend spezielle Fachwerkstätten gehören, in denen aktuelle Themen im Dialog vertieft werden können.

Im Rahmen des Fahrradportals wird ferner eine Forschungsdatenbank aufgebaut und mit dem Ziel gepflegt, eine Übersicht über die Forschungsvorhaben der unterschiedlichen Akteure (insbesondere Länder, Verbände, Stiftungen etc.) zu liefern. Aktuelle Forschungsergebnisse sollen dort im Hinblick auf ihre Relevanz bei den Praktikerinnen und Praktikern in Ländern und Kommunen aufbereitet und für eine leichte Zugänglichkeit systematisiert werden. Dies soll gleichzeitig auch die Identifizierung von Lücken innerhalb des Forschungsbereichs ermöglichen. Stärker als bisher wird auf dem Fahrradportal auch der internationale Wissenstransfer unterstützt.

Um den Forschungsbedarf kontinuierlich bearbeiten zu können, werden neben dem FOPS auch Mittel zur Umsetzung des NRVP für aktuelle Forschungsfragen bereitgestellt, zum Beispiel bezüglich des Verkehrsverhaltens, der Motivation sowie der Zielgruppen des Radverkehrs. Ausgangspunkt für alle weiteren Aktivitäten wird eine Grundlagenuntersuchung mit einer Bestandsaufnahme zur Situation der Radverkehrsförderung in der Bundesrepublik sein.

Die Fahrradakademie wird als zentrales Instrument der Weiterbildung und Vernetzung auf Bundesebene fortgeführt und mit Blick auf neue Zielgruppen (z.B. Planerinnen und Planer, unterschiedliche Multiplikatoren) sowie neue Veranstaltungsformate weiter entwickelt.

Zusätzlich werden durch den Bund Leitfäden und Sammlungen guter Beispiele zu verschiedenen Einzelthemen veröffentlicht, um damit das vorhandene Wissen zu bündeln und für die praktische Anwendung nutzbar zu machen.

Leitfäden:

Die Leitfäden und Sammlungen guter Beispiele sollen im Rahmen eigener Publikationsreihen mit einem einheitlichen Erscheinungsbild entsprechend der neuen Dachmarke publiziert werden.

Themen können beispielsweise sein:

- Radverkehrskonzeption
- Radverkehr im Planungsrecht
- Fahrradabstellen
- Kommunikation
- Serviceeinrichtungen
- Mobilitätserziehung
- Monitoring

Den **Ländern** kommt bei der Finanzierung und Umsetzung eigener Forschungsvorhaben sowie in der Unterstützung laufender Forschungsprojekte und Mobilitätsdatenerhebungen ein großes Gewicht zu. Ihre Maßnahmen sollten in die aufzubauende Forschungsdatenbank im Fahrradportal eingebunden werden.

Für einen verbesserten Wissenstransfer könnten die Länder Paten-Modelle für Kommunen einführen. Den Ländern wird außerdem empfohlen, die Kenntnisse im Bereich integrierter Mobilität in der universitären Ausbildung von Planerinnen und Planern und anderen Berufsgruppen stärker zu verankern.

Die **kommunalen Akteurinnen und Akteure** sollten die mittlerweile vorhandenen unterschiedlichen Möglichkeiten zur Fort- und Weiterbildung aktiv nutzen. Dies betrifft insbesondere solche Kommunen, die am Beginn der Radverkehrsförderung stehen („Einsteiger“).

C Instrumente

Die Förderung des Radverkehrs braucht eine solide Basis, um die mit ihr verfolgten Ziele erreichen zu können. Kontinuität und eine angemessene Ausstattung mit Personal und Finanzmitteln sind wesentliche Erfolgsfaktoren. Effiziente Organisationsstrukturen müssen zudem deren optimalen Einsatz gewährleisten und die relevanten Akteurinnen und Akteure einbinden.

Der NRVP 2002-2012 hat gezeigt, dass ein koordiniertes Vorgehen von Bund, Ländern und Kommunen in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen der richtige Ansatz für die Umsetzung einer fahrradfreundlichen Politik ist. Dieses gilt es fortzusetzen und zu intensivieren. Darüber hinaus haben aber auch die nicht-staatlichen Akteure wichtige Aufgaben bei der Förderung des Radverkehrs.

Organisationsstrukturen

In vielen Verwaltungen gibt es bereits Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter, die für das Thema Radverkehr umfassend verantwortlich sind (z.B. Radverkehrsbeauftragte) und die sowohl im Hinblick auf das verfügbare Zeitbudget als auch die jeweiligen Einflussmöglichkeiten eine starke Position besitzen. Dies hat sich gerade auf kommunaler Ebene als erfolgreiches Modell herausgestellt. Es wird daher empfohlen, klare Zuständigkeiten für den Radverkehr – zunehmend auch in Landkreisen und über die kommunale Ebene hinaus – zu schaffen und die nötigen personellen und finanziellen Ressourcen bereitzustellen.

Netzwerke sind darüber hinaus eine entscheidende Basis, um die Zusammenarbeit verschiedener Akteure mit unterschiedlichen Interessen zu ermöglichen. Sie sollten auf allen Ebenen genutzt werden, um Informationen auszutauschen, Positionen und Maßnahmen abzustimmen und eine breite Unterstützung für die Umsetzung zu erreichen. Zu beachten ist dabei, dass der Radverkehr als Querschnittsthema in verschiedenen Aufgabenbereichen (z.B. Verkehr, Gesundheit, Stadtplanung, Sicherheit) und damit auch verschiedenen Ressorts verankert ist, die in geeigneter Weise (z.B. in gemeinsamen Arbeitsgruppen) einbezogen werden sollten.

Für eine effiziente Arbeit sollte sowohl in den Landkreisen als auch in den Ländern sowie auf Bundesebene angestrebt werden, ein „Netz von Netzen“ zu etablieren. Mit den Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen in Nordrhein-Westfalen, in Baden-Württemberg, in Bayern und – teilweise in ähnlicher Form – auch in anderen Ländern sowie unterschiedlichen Strukturen in den Kommunen sind dabei auf ganz verschiedene Weise gute Beispiele entstanden, deren Erfahrungen genutzt werden sollten. Besonders die Länder sind vor diesem Hintergrund aufgerufen dort, wo noch nicht geschehen, interkommunale Netzwerke nach diesem Vorbild zu initiieren und Netzwerke auf Ebene der Kreise und Regionen aktiv zu unterstützen.

Der Bund unterstützt als Koordinator und Moderator eine Zusammenarbeit der verschiedenen Ländernetzwerke. Er wird zudem die bereits eingeführten und erprobten Vernetzungsinstrumente fortführen und weiter ausbauen. Mit dem Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr ist ein Gremium zur Koordinierung von Bund, Ländern und weiteren Akteuren geschaffen worden. Die Fahrradkommunalkonferenz ergänzt dieses im Hinblick auf den Austausch von Bund und Kommunen. Der Nationale Radverkehrskongress dient dem Austausch von Politik, Verwaltung und Fachöffentlichkeit. Der Beirat Radverkehr hat sich als Beratungsgremium zur Steuerung der Radverkehrspolitik bewährt. Diese Strukturen wird der Bund fortführen und weiter stärken.

Finanzausstattung

Ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen sind wesentliche Grundlagen der Radverkehrsförderung. Investitionsmittel für die Infrastruktur umfassen den Neu-, Aus- und Umbau ebenso wie die laufende Erhaltung und Erneuerung vorhandener Radverkehrsanlagen. Erforderlich sind außerdem Mittel für Kommunikation, Service und weitere nicht-investive Maßnahmen. Ein Vorteil ist, dass Maßnahmen im Radverkehr meist sehr kosteneffizient sind. Den Ausgaben für den Radverkehr stehen zudem Einsparungen an anderer Stelle, zum Beispiel im Gesundheitsbereich, bei den Umweltkosten sowie bei anderen Infrastrukturausgaben gegenüber.

Finanzbedarf der Kommunen

Vor dem Hintergrund, dass ein Hauptteil der Aufgaben der Radverkehrsförderung sowohl in Bezug auf die Infrastruktur als auch in Bezug auf die so genannten weichen Maßnahmen auf Seiten der Kommunen liegt, wurde im Rahmen der Weiterentwicklung des NRVP ein Kurzgutachten beauftragt, das in einer ersten Abschätzung u.a. den Finanzbedarf der Städte, Gemeinden und Landkreise in Relation zur Einwohnergröße ermittelt hat.[26]

Die Abschätzung basiert auf umfangreichen Recherchen vorhandener Mittelansätze und -bedarfe im In- und Ausland. Die konkreten Angaben wurden dabei differenziert nach den unterschiedlichen Ausgangslagen („Einsteiger", „Aufsteiger" und „Vorreiter") aufbereitet und können den kommunalen Akteurinnen und Akteuren als Orientierungshilfe dienen (Details siehe Tabelle).

Demnach kann bei den Städten und Gemeinden unabhängig von der jeweiligen Stadt- bzw. Gemeindegröße für Neubau, Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur ein Wert von rund 6 bis 15 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr (davon zwischen etwa 1 und 3 Euro allein für die betriebliche Unterhaltung) als Mittelbedarf angenommen werden. Hinzu kommen Maßnahmen für Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum in Höhe von jährlich etwa 1 bis 2,50 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und für die so genannten weichen Maßnahmen (Kommunikation, Service etc.) von 0,50 bis 2 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr. Zusammen mit weiteren Maßnahmen (z.B. Fahrradverleihstation) ergibt sich bei dem Ziel, sowohl bei der Infrastruktur als auch bei Abstellmöglichkeiten, Kommunikation und Service einen guten Standard zu erreichen, abhängig von vom bisherigen Ausgangsniveau und dem zukünftigen Anspruch ein Mittelbedarf für die einzelnen Städte und Gemeinden von 8 bis 19 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr.

Bei den Landkreisen ist der Finanzbedarf insgesamt niedriger. Hier sind für die Infrastruktur je nach Ausgangslage 0,30 bis 4,70 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr anzusetzen sowie für die sonstigen nichtinvestiven Maßnahmen zwischen 0,50 und 1,50 Euro jährlich für jede Einwohnerin bzw. jeden Einwohner. Insgesamt liegt der Mittelbedarf hier zwischen ca. 1 und 6 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner.

		Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	**Infrastruktur** (betriebliche Unterhaltung)	**Summe** (Spalten 1+2)	**Abstellanlagen**	**Nichtinvestive Maßnahmen** (u.a. Kommunikation)	**Weitere Maßnahmen** (Fahrradverleihsystem, Fahrradstation)	**Gesamtsumme** (Spalten 3+4+5+6) ***gerundet***
		1	2	3	4	5	6	7
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 – 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18
	Vorreiter	12	3	15	0,10 - 0,80	1	2	18 - 19
Landkreise	Einsteiger	0,20 - 4,60	0,10	0,30 - 4,70	0,50 - 1			1 - 6
	Aufsteiger	0,30 - 4,10	0,10 - 0,40	0,40 - 4,50	0,50 - 1,50			1 - 6
	Vorreiter	2,40 – 3,00	0,50 - 0,70	2,90 - 3,70	1 - 1,50			4 - 5

Tabelle: Finanzbedarf von Städten, Gemeinden und Landkreisen für verschiedene Aufgabenbereiche (in Euro pro Einwohner und Jahr; Spannbreiten entsprechend unterschiedlicher Ausgangssituationen bzw. Perspektiven)

[26] PGV Hannover: Kurzgutachten „Finanzierung des Radverkehrs", Hannover 2012

Finanzierung und Förderkulisse

Im Zusammenhang mit dem Ziel der weiteren Förderung des Radverkehrs nimmt der Bund seine Verantwortung wahr und wird die Investitionsmittel für die Fahrradinfrastruktur unter der Voraussetzung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel am Bedarf für den Neubau und die Erhaltung der Radverkehrsanlagen entlang von Bundesverkehrswegen ausrichten. Zur Ermittlung der erforderlichen Haushaltsmittel wird der Bund eine vertiefende Untersuchung zum Finanzbedarf für die Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur in den kommenden zehn Jahren erarbeiten, die als umfassende Studie zum Investitionsbedarf auch die Situation in den Ländern und Kommunen einbezieht.

Um darüber hinaus seine Funktion als Impulsgeber der Radverkehrsförderung auszubauen, wird der Bund die Förderung innovativer Projekte zielgenauer ausrichten und verstärken. Die bisherige Förderung im Rahmen der Umsetzung des NRVP wird in diesem Zusammenhang neu aufgestellt und im Hinblick auf konkrete thematische Schwerpunkte gebündelt. Die unterschiedlichen Ausgangslagen („Einsteiger“, „Aufsteiger“, „Vorreiter“) werden dabei verstärkt beachtet. Je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln soll diese Förderung ergänzt werden um integrierte Modellvorhaben nach dem Leitbild „Radverkehr als System“ bzw. um so genannte „Leuchtturmprojekte“, die in allen Bereichen der Radverkehrsförderung initiiert werden können (z.B. zu Radschnellwegen oder zu Fahrradabstellanlagen). Damit sollen vor dem Hintergrund der bundespolitischen Aufgabenstellung im Rahmen der Klima- und Umweltpolitik sowie der Verkehrssicherheit aktuelle Entwicklungen im Radverkehr gefördert und eine Vorbildwirkung erzielt werden.

Durch die Fortführung der Förderfibel im Fahrradportal über die gesamte Laufzeit des NRVP 2020 werden die Akteure der Radverkehrsförderung über vorhandene Fördermöglichkeiten auf allen Ebenen informiert.

Den Ländern wird empfohlen, vergleichbare Förderinstrumente zu entwickeln. Dies betrifft insbesondere nicht-investive Maßnahmen in den Bereichen Kommunikation und Service. Wichtig ist gleichermaßen, dass für investive Vorhaben in den Kommunen die Voraussetzung für eine Förderung im Rahmen von Förderprogrammen bzw. der dazu gehörenden Richtlinien geschaffen bzw. ausgeweitet und die entsprechenden Mittel bereitgestellt werden. Dabei sollten vorhandene Bagatellgrenzen im Sinne einer Förderung kostengünstiger Maßnahmen im

Radverkehrsbereich abgeschafft bzw. (deutlich) reduziert werden. Die Fördermittelvergabe ist grundsätzlich mit einer Evaluation zu verbinden.

Regelmäßige Beobachtung – Monitoring

Eine regelmäßige Beobachtung der Situation des Radverkehrs in Deutschland ist wichtig, um weitere Entwicklungen einschätzen, die Maßnahmen der Radverkehrsförderung bei Bedarf nachsteuern und um ggf. die Effektivität des Mitteleinsatzes überprüfen zu können. Ebenso wie die Radverkehrsförderung stellt sich auch diese Aufgabe Bund, Ländern und Kommunen gleichermaßen.

Der Bund wird ein effizientes Instrument für eine deutschlandweite Beobachtung mit folgenden Eckpunkten entwickeln und umsetzen: In einem Turnus von zwei Jahren werden die wichtigsten Daten zum Fahrradbestand, zur Radverkehrsinfrastruktur, dem Verkehrsaufkommen, der Verkehrssicherheit sowie Angaben zum Fahrradtourismus zusammengestellt und veröffentlicht. Dabei wird auf vorhandene oder mit begrenztem Aufwand zu erhebende Daten zurückgegriffen. Als Ergänzung dazu wird der Fahrrad-Monitor in der Regie des BMVBS fortentwickelt und ebenfalls alle zwei Jahre durchgeführt, um Einstellungen, Stimmungen und Meinungen zum Fahrrad, zur Fahrradnutzung und zur Radverkehrspolitik zu ermitteln. Der Bund wird zudem prüfen, inwieweit er zusammen mit den Ländern die vorhandenen Mobilitätsuntersuchungen aufeinander abstimmt bzw. in die Untersuchungen zu ausgewählten Themen (z.B. Verkehrsverhalten) einheitliche Fragen aufgenommen werden, um damit die Vergleichbarkeit zu verbessern.

Der Fahrradbericht der Bundesregierung erhält in diesem Zusammenhang eine übergeordnete Funktion. Er wird dazu dienen, auf Basis der regelmäßig erhobenen Daten die Schlussfolgerungen für die Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung auf Bundesebene zu ziehen.

Den Ländern und Kommunen wird empfohlen, eigene Monitoringsysteme zu entwickeln, um die Auswirkungen der von ihnen ergriffenen Maßnahmen vor Ort ermitteln und die weitere Ausrichtung ihrer Radverkehrsförderung wirkungsvoll steuern zu können.

Länder und Kommunen sollten eigene Befragungen und (automatische) Zählungen initiieren. Der Bund stellt in diesem Zusammenhang ein Berechnungswerkzeug zur Verfügung, mit dem auch Kurzzeitzählungen sinnvoll genutzt werden können. Das entsprechende Hochrechnungsverfahren wurde im Rahmen eines Forschungsvorhabens des BMVBS entwickelt. Damit können vertiefende Analysen und Aussagen zu Entwicklung des Radverkehrs gemacht und dadurch die Grundlagen für die Planung verbessert werden. Darüber hinaus sollten die Länder kommunale Erhebungen oder Vertiefungen für Städte und Gemeinden bei bundesweiten Verkehrserhebungen fördern. Neben der reinen Erfassung der Radverkehrsstärken sollten weitere Indikatoren berücksichtigt werden. Dies betrifft vor allem solche, die auch vom Bund für die regelmäßige Beschreibung des Radverkehrs verwendet werden. Zusätzlich können auf Landes- und kommunaler Ebene detailliertere Angaben zur Zufriedenheit der Radfahrerinnen und Radfahrer, vergleichbar mit einem Kundenbarometer, hilfreich sein.

D Rahmenbedingungen

Stand der Radverkehrsförderung in Deutschland

Bisherige Aktivitäten

Die Bundesregierung begann bereits Ende der 1970er Jahre mit der Radverkehrsförderung, u.a. mit dem „Modellvorhaben Fahrradfreundliche Stadt“. In den 1980er Jahren wurde im Rahmen des Haushaltstitels „Erneuerung, Um- und Ausbau und Neubau von Bundesstraßen“ ein Programm für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen geschaffen. Seit 2002 steht für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen ein eigener Haushaltstitel zur Verfügung, aus dem bundesweit seitdem insgesamt 877 Mio. Euro investiert wurden.

Parallel dazu haben auch die Bundesländer verstärkt in den Bau von Radwegen an Landesstraßen investiert. Ein wichtiger Meilenstein der Radverkehrsförderung auf Länderebene war die Gründung der ersten Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in den 1990er Jahren in Nordrhein-Westfalen, die inzwischen eine Vorbildwirkung für die Zusammenarbeit von Land und Kommunen sowie zwischen den Kommunen hat.

Auch auf der kommunalen Ebene begannen einzelne Städte bereits in den 1970er Jahren mit einer strategischen Radverkehrsförderung (z.B. Projektgruppe „Radwege“ in Bonn, Radwegkommission in Freiburg). In den 1990er Jahren kamen Städte wie Kiel und Leipzig, später Karlsruhe, Frankfurt/M, Berlin und Landkreise wie Nienburg/Weser, Euskirchen, Ostvorpommern hinzu.

Im Mai 2002 wurde der erste Nationale Radverkehrsplan beschlossen. Ziele des NRVP 2002-2012 waren die Steigerung des Radverkehrsanteils, die Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik und einer modernen, sozial- und umweltverträglichen Nahmobilität sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Um die Potenziale des Radverkehrs im Alltagsverkehr stärker zu aktivieren, wurde das Leitbild „Radverkehr als System“ entwickelt. Danach sind Infrastruktur, Service und Dienstleis-

tungen sowie Kommunikation als gleichberechtigte Säulen der Radverkehrsförderung anzusehen und zu fördern.

Radverkehrsförderung unter dem NRVP 2002-2012

Im Rahmen des NRVP 2002-2012 hat der Bund eine Fördermöglichkeit für „nicht investive Maßnahmen“ im Bereich des Radverkehrs geschaffen, die in besonderem Maße innovativ und auf andere Kommunen und Akteurinnen und Akteure übertragbar sind. Hierzu wurden zunächst Haushaltsmittel in Höhe von jährlich 2 Mio. Euro, seit 2008 in Höhe von 3 Mio. Euro jährlich bereitgestellt.

Insgesamt wurden mehr als einhundert Projekte gefördert, deren Bandbreite von Wettbewerben, Modellvorhaben, öffentlichkeitswirksamen Kampagnen, Forschungsvorhaben und Aufklärungsmaßnahmen bis hin zu Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit reicht. Machbarkeitsuntersuchungen zu Radschnellwegen (Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen) zählen ebenso dazu, wie der jährlich verliehene Deutsche Fahrradpreis (früher: „best for bike“) oder Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“ und „Fahrradfreundliche Arbeitgeber“.

Eine neue Qualität der Radverkehrsförderung auf Bundesebene wurde durch die Einrichtung des Fahrradportals www.nrvp.de und die „Fahrradakademie“ des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) erreicht. Beide werden vom Bund maßgeblich unterstützt und sind ein wichtiges Informations- und Fortbildungsangebot für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kommunalen Verwaltungen, Landesbehörden, Planungsbüros und Verbände. Gerade die Fahrradakademie hat hierbei einen wichtigen Beitrag geleistet, indem sie seit 2007 in über einhundert Veranstaltungen mehr als 6.000 Personen in Rechtsfragen, im technischen Regelwerk und in der Entwicklung und Umsetzung fahrradfreundlicher Strategien geschult hat.

Bei der Umsetzung des NRVP 2001-2012 und bei der Auswahl der Projekte wurde das BMVBS durch einen Beirat aus Vertreterinnen und Vertretern der Wissenschaft, von Verbänden und von Ländern und Kommunen beraten. Die Koordination mit Ländern und Gemeinden erfolgt durch den zweimal jährlich tagenden Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr.

Darüber hinaus wurden im Rahmen des NRVP 2002-2012 der Ausbau von Radwegen an Bundesstraßen und Forschungsprogramme der Verkehrs- und Sicherheitsforschung mit erhöhter Intensität fortgeführt. Hinzu kamen Haushaltsmittel für die Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für Zwecke des Radverkehrs und einzelne gesonderte Programme wie der Wettbewerb „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten“ des BMVBS.

Wirtschaftsfaktor Fahrrad

In Deutschland wurden zuletzt jährlich rund 4 Mio. Fahrräder verkauft. Der Gesamtumsatz inklusive Zubehör liegt bei geschätzten 5 Mrd. Euro pro Jahr. Damit hat sich der Markt auf einem recht hohen Niveau stabilisiert. Der durchschnittliche Verkaufspreis von Fahrrädern

erhöhte sich nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) auf inzwischen 495 Euro im Jahr 2011.[27] Dabei steigt die Nachfrage nach Fahrrädern weiter: Bei einer Befragung im Rahmen des Fahrrad-Monitor 2011 gaben 29 % der Deutschen an, in den nächsten zwölf Monaten ein neues Fahrrad zu kaufen. Dafür wollen die Befragten durchschnittlich 620 Euro ausgeben. Zwei Jahre zuvor hatten bei der gleichen Umfrage nur 13 % Interesse an einem neuen Fahrrad geäußert. Der geplante durchschnittliche Kaufpreis lag damals lediglich bei 570 Euro. [28] Zu einem wichtigen Teil des Umsatzes tragen inzwischen die Pedelecs bei.

Auch über den reinen Verkauf von Fahrrädern hinaus ist die Fahrradbranche ein wichtiger Wirtschaftszweig. Einen besonderen Beitrag liefert dabei der Fahrradtourismus. Insgesamt beträgt der jährliche Umsatz der Fahrradbranche in Deutschland – einschließlich fahrradtouristischer Umsätze – rund 16 Mrd. Euro. Dadurch werden rund 278.000 Vollzeit-Arbeitsplätze in Deutschland gesichert.[29]

Die Unternehmen der deutschen Fahrradindustrie und des Fahrradhandels sowie die vielfältigen sonstigen Dienstleisterinnen und Dienstleister rund ums Fahrrad sind überwiegend mittelständisch geprägt. Die Förderung des Radverkehrs unterstützt damit auch Wachstum und Beschäftigung im Mittelstand.

Akteure der Radverkehrsförderung und deren Aufgaben

Die Rollen von Bund, Ländern und Kommunen

Nur durch ein abgestimmtes Handeln von Bund, Ländern und Kommunen wird eine Stärkung des Fahrradverkehrs in Deutschland insgesamt erreicht werden können. Dazu ist es nötig, die Radverkehrsförderung als eine gemeinschaftliche Aufgabe aller staatlichen Ebenen anzuerkennen.

Der Bund trägt zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik in Bezug auf den Radverkehr bei, indem er den Ordnungsrahmen gestaltet und im Rahmen seiner Zuständigkeiten Finanzmittel bereit-

---

27 Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV), 2012

28 Sinus Markt- und Sozialforschung: Fahrrad-Monitor Deutschland, Heidelberg 2011

29 Angaben auf Basis von Daten des ZIV, des BMWi und des statistischen Bundesamts (zusammengestellt durch VSF e.V.), 2012

stellt. In diesem Zusammenhang hat der Bund u.a. eine wichtige Aufgabe als Baulastträger, indem er an den Bundesstraßen für eine sichere Radverkehrsinfrastruktur sorgt. Mit dem NRVP hat er aber auch erfolgreich die Funktion als Moderator, Koordinator und Impulsgeber übernommen, indem er innovative und übertragbare Projekte und Modellvorhaben fördert, gute Beispiele aus der Praxis vermittelt und die Forschung unterstützt. Nicht zuletzt durch die Aktivitäten des Bundes wurden viele staatliche und nicht-staatliche Akteure dazu motiviert, unter Bezugnahme auf den NRVP eigene Programme, Projekte und Initiativen der Radverkehrsförderung zu starten. Mit den bisher im Rahmen des NRVP eingesetzten Haushaltsmitteln wurden damit zahlreiche wichtige Impulse und positive Effekte ausgelöst.

Die Länder und Kommunen sind aufgerufen, ihre Verantwortung gleichfalls wahrzunehmen. Viele tun dies bereits. Die Länder haben dabei selbst eine aktive Rolle als Baulastträger für eigene Straßen und im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes sowie gleichermaßen als Koordinator auf Landesebene. Darüber hinaus sind sie in der Situation, die Förderung des Radverkehrs in den Kommunen finanziell direkt unterstützen zu können. Dazu sind entsprechende investive und nicht-investive Förderinstrumente erforderlich. Die Länder werden ermuntert, diese zu schaffen bzw. vorhandene stärker für die Förderung des Radverkehrs einzusetzen. Die Kommunen haben schließlich die zentrale Verantwortung zur Umsetzung konkreter Maßnahmen vor Ort. Sie sind aufgerufen, dieses konsequent im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik und vor dem Hintergrund des Leitbildes „Radverkehr als System“ zu tun.

Radverkehrsförderung in ländlichen Räumen

Ausgangslage und Herausforderungen

Der Radverkehr in ländlichen Räumen verdient ein besonderes Augenmerk. Neben der teilweise hohen touristischen Nutzung ist das Fahrrad in den ländlichen Regionen in allen Altersgruppen ein traditionelles Verkehrsmittel im Alltagsverkehr, insbesondere für diejenigen, die über kein eigenes Auto verfügen. Mit durchschnittlich 8 % der Wege liegt der Radverkehrsanteil in ländlichen Gemeinden unter dem der Städte mit 11 %. (MiD 2008).

Dafür ist eigentlich kein besonderer Grund ersichtlich. Denn auch in ländlichen Gemeinden sind viele Wege kurz. So werden 75% aller Wege im Binnenverkehr innerhalb der ländlichen Gemeinde zurückgelegt. 50% aller Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind auch hier kürzer als fünf Kilometer. Allerdings sind die Voraussetzungen für den Radverkehr in den einzelnen Landkreisen teilweise sehr unterschiedlich. Sie differieren etwa zwischen Kernort und Randgemeinden oder zwischen Tallage und Hang- bzw. Berglage. Zudem nimmt die Entflechtung von Wohnen, Einkaufen, Bildung und anderen Versorgungsfunktionen zu, weil die traditionellen Ortslagen vielfach Versorgungsfunktionen verlieren.

Lösungsmöglichkeiten

Die Landkreise sind die zentralen Akteure bei der Radverkehrsförderung in ländlichen Räumen. Im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben sind sie als Baulastträger und Straßenverkehrsbehörde tätig. Aktive Landkreise entwickeln als Aufgabenträger für die Verkehrsverbünde in Abstimmung mit Verkehrsbetrieben, Gemeinden und Nutzerverbänden zudem Konzepte einer kombinierten Mobilität, die neben Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen und Bahnhöfen auch Fahrradbusse oder Leihradsysteme umfassen sollten. Dabei können mehr und mehr auch spezielle Lösungen, wie zum Beispiel die Fahrradmitnahme im Anrufsammeltaxi oder Mietfahrräder in weitläufigen Gewerbegebieten, bedacht und umgesetzt werden. Die Beiträge des Wettbewerbs „Menschen und Erfolge“ (www.menschenunderfolge.de) bieten hierbei wertvolle Anregungen.

Darüber hinaus sollten die Landkreise den Gemeinden bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen sowie bei der Kommunikation zum Radverkehr als Koordinator, fachlicher Berater und Ansprechpartner für Finanzierung und Zuwendungsanträge zur Seite stehen. Dabei handelt es sich um eine wichtige Aufgabe, die jedoch freiwillig zu leisten ist.

Damit zumindest eine baulastträgerübergreifende Koordination der regionalen Radverkehrsnetze gewährleistet ist, sollten die Länder in ihren Straßen- und Wegegesetzen die Zuständigkeit dafür bei den Landkreisen festlegen. Diese wären dann offiziell Träger für Netzplanung und Realisierung der Radverkehrsanlagen. Damit die Landkreise diese Funktionen adäquat wahrnehmen können, müssen sie bei der Aufgabenwahrnehmung unterstützt werden. Die Länder sollten darüber hinaus Programme zur Aktivierung der Landkreise als zentraler Koordinator der Radverkehrsförderung in den Gemeinden auflegen.

Radverkehrsförderung geht alle an

Die Bemühungen von Bund, Ländern und Kommunen werden allerdings nur erfolgreich sein, wenn sie von einer breiten gesellschaftlichen Unterstützung getragen werden. Daher sind auch Institutionen, Vereine und Verbände sowie die Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, sich an der Förderung des Radverkehrs zu beteiligen: Alle können in ihrem eigenen Umfeld für das Radfahren werben und zu einem positiven Bild des Radverkehrs beitragen.

Dabei sind insbesondere jene nicht staatlichen Akteure angesprochen, die bisher (noch) keinen engen Bezug zum Radverkehr hergestellt haben. Der Einzelhandel kann durch steigende Umsätze davon genauso profitieren, wie die Wohnungswirtschaft durch eine höhere Nachfrage der Mieterinnen und Mieter oder wie Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber durch ein höheres Gesundheitsniveau der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Ein eigenes Interesse an der Radverkehrsförderung können darüber hinaus zum Beispiel auch Versicherungen, Krankenkassen, Schulen, Verkehrsverbünde, Kirchen oder Gewerkschaften haben.

Um eine größere Wirkung in die breite Öffentlichkeit oder auch in einzelne Gruppen hinein zu erreichen, sollen Multiplikatoren in Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft dafür gewonnen werden, für das Radfahren zu werben. Dies kann im Rahmen der Erarbeitung von Programmen und Konzepten zur Radverkehrsförderung genauso geschehen wie durch geeignete Kampagnen. Solche Aktivitäten sind insbesondere auch auf regionaler und lokaler Ebene nötig. Unterstützt werden sie bundesweit durch einen intensiveren Erfahrungsaustausch etwa über eine Weiterführung der „Fahrradakademie“ und eine Weiterentwicklung des Fahrradportals.

Beitrag des Radverkehrs zu gesamtgesellschaftlichen Zielen

Mit der Radverkehrsförderung kann ein Beitrag zur Lösung verschiedener gesellschaftlicher Herausforderungen und zur Umsetzung der in entsprechenden Plänen und Programmen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene festgelegten spezifischen Zielvorgaben geleistet werden.

Klimaschutz und Energie

Um die Folgen des Klimawandels zu begrenzen, sind massive Einsparungen der Treibhausgasemissionen erforderlich. Auch der Verkehrsbereich muss hierzu zukünftig einen angemessenen Beitrag leisten. Hinzu kommt, dass die weltweit wachsende Nachfrage nach Öl bei gleichzeitig stagnierenden bis abnehmenden Fördermengen mittelfristig zu stark steigenden Preisen beim Rohöl führen wird.

Die Herausforderung besteht darin, die derzeitige Abhängigkeit des Verkehrssystems von fossilen Energieträgern zu verringern und langfristig aufzuheben, ohne seine Effizienz zu gefährden oder die Mobilität einzuschränken. Eine Antwort darauf ist das Energiekonzept der Bundesregierung, das eine Reduktion des Endenergieverbrauchs im Verkehr vorsieht. Hierzu werden drei Handlungsstrategien (Effizienzpotenziale ausschöpfen, innovative Antriebe entwickeln, alternative Kraftstoffe erforschen) verfolgt, die zu einer Senkung von Energieverbrauch und CO_2-Ausstoss beitragen sollen.

Mit dem Fahrrad steht bereits heute ein emissionsfreies Individualverkehrsmittel zur Verfügung. Mit ihm können Mobilitätsbedürfnisse im Nahbereich schnell und kostengünstig befriedigt werden.

Mit dem **Energiekonzept** hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, den Endenergieverbrauch im Verkehrssektor um 10 % bis 2020 und um 40 % bis 2050 gegenüber 2005 zu senken.

Einen entsprechenden Orientierungswert hat die EU-Kommission mit dem **Weißbuch Verkehr 2011** („Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“) in die Debatte eingebracht: Es wird empfohlen, bis 2050 eine Treibhausgasminderung um 60% gegenüber 1990 anzustreben.

Umweltschutz

Über den Klimawandel hinaus besteht weiterer Handlungsbedarf im Umweltbereich. Luftverschmutzung und Verkehrslärm erzeugen erhebliche Gesundheitsrisiken.[30] Die Schadstoffemissionen im Bereich Feinstaub und Stickoxyd sind trotz verschärfter Abgasbestimmungen im Verkehrsbereich nicht wie erwartet zurückgegangen. Die zunehmende Versiegelung des Bodens durch Bau- und Verkehrsflächen trägt zum Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen und zum Verlust der Artenvielfalt bei. Vor diesem Hintergrund kann das Fahrrad einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität leisten.

Gemäß dem **6. Umweltaktionsprogramm der EU** soll langfristig europaweit eine Luftqualität erreicht werden, von der keine Gefahren für Mensch und Umwelt ausgeht. Als Zwischenziel sind bis zum Jahr 2020 konkrete Emissionsminderungen vorgesehen (Schwefeldioxid 82 %, Stickstoffoxide 60%, Feinstaub 59% etc.). Die Umgebungslärmrichtlinie der EU schreibt eine strategische Lärmkartierung insbesondere an Hauptverkehrsstraßen und in Ballungsräumen sowie die Erarbeitung von Aktionsplänen mit dem Ziel der Lärmbekämpfung vor. Entsprechende Bestimmungen sind im Bundes-Immissionsschutzrecht enthalten.

Aufbauend auf der „**Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt**“ aus dem Jahr 2007 besteht das Ziel, die zusätzliche Flächeninanspruchnahme für Siedlung und Verkehr deutschlandweit auf 30 ha täglich im Jahr 2020 zu begrenzen. Die EU-Umweltminister haben zudem 2010 beschlossen, den Verlust an Biodiversität bis zum Jahr 2020 auf Null zu reduzieren.

[30] WHO-Studie: The burden of desease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe, 2011

Gesundheit

In Deutschland ist Bewegungsmangel eine der zentralen Ursachen für klassische Zivilisationskrankheiten wie Übergewicht, Bluthochdruck sowie Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Altersdiabetes. Auf Basis von Daten der Weltgesundheitsorganisation WHO wurden Gesundheitseffekte in Höhe von 0,125 Euro je Fahrradkilometer bei aktiven Menschen ermittelt.[31]

Der Radverkehr bietet den Menschen die Möglichkeit, mit dem Fahrrad ausreichend Bewegung in die Alltagswege zu integrieren. Gerade im Distanzbereich ab fünf Kilometer, in dem Radverkehr vor allem Pendelfahrten substituiert, ist der Effekt für die Herz-Kreislauf-Prophylaxe am größten.

Im Jahr 2008 wurde vom Bundeskabinett der „**Nationale Aktionsplan zur Prävention von Fehlernährung, Bewegungsmangel, Übergewicht und damit zusammenhängenden Krankheiten**“ beschlossen. Ziel der Initiative ist die Förderung eines gesunden Lebensstils durch die nachhaltige Verbesserung des Ernährungs- und Bewegungsverhaltens, u.a. im Rahmen einer gesundheitsfördernden und umweltverträglichen Nahmobilität.

Auf internationaler Ebene haben die UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) sowie die Weltgesundheitsorganisation WHO mit dem 2009 beschlossenen „**Transport, Health and Environment Pan-European Programme**“ (THE PEP) das Ziel formuliert, sichere, umwelt- und gesundheitsfreundliche Mobilität zu fördern.

Die UN-Vollversammlung hat 2011 mit der **Resolution zur Prävention und Kontrolle nicht übertragbarer Krankheiten** einen neuen Impuls zur Bewegungsförderung durch eine aktivierende Stadt- und Verkehrsplanung beschlossen.

Demografie

Der demografische Wandel wird Deutschland in den kommenden Jahrzehnten tiefgreifend verändern. Die Bevölkerung wird aufgrund der steigenden Lebenserwartung immer älter, aufgrund der niedrigen Geburtenraten immer weniger und in ihrer Zusammensetzung vielfältiger. Insbesondere in ländlichen Regionen wird die Bevölkerungszahl überproportional sinken.

Mit dem wachsenden Anteil älterer Menschen und der Verringerung der Bevölkerungsdichte in ländlichen Räumen müssen neue Konzepte erarbeitet werden, um die verkehrliche Infrastruktur in ländlichen Regionen zu erhalten und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge sicherzustellen. Insbesondere soll die selbständige Mobilität für älteren Men-

schen und auch für Personen ohne eigenen Pkw gewährleistet bleiben. Dem Radverkehr kommt dabei gerade in Siedlungsstrukturen ohne Versorgungseinrichtungen in Fußwegdistanzen, über seine traditionelle Funktion als Zubringer zum ÖPNV hinaus und für kleinere Einkäufe eine wachsende Bedeutung zu. Er kann einen eigenständigen Beitrag im Rahmen eines integrierten Mobilitätskonzepts im ländlichen Raum leisten. Mit der zunehmenden Nutzung von Pedelecs können darüber hinaus größere Wegelängen zum Beispiel zu zentralisierten Einzelhandelsstandorten leichter zurückgelegt werden.

Die Bundesregierung hat begleitend zu ihrer Demografiestrategie im November 2011 die **Forschungsagenda „Alter hat Zukunft“** beschlossen, in deren Rahmen im Forschungsfeld „Gesellschaftliche Teilhabe: Mobil und in Verbindung bleiben“ u.a. neue Ansätze zur Mobilitätssicherung für ältere Menschen untersucht werden.

Ferner wird die Bundesregierung im Rahmen der Umsetzung ihrer **Demografiestrategie** im Dialog mit den Ländern und Kommunen u.a. beraten, in welcher Form die Mobilitätssicherung älterer Menschen durch Maßnahmen der Nahmobilität in die ebenen- und maßnahmenübergreifende Koordinierung eingehen kann. Die Möglichkeiten des Radverkehrs als Mobilitätsinstrument werden in diesen gemeinsamen Überlegungen eine wichtige Rolle einnehmen.

Stadtentwicklung

Attraktive Innenstädte sowie starke Orts- und Stadtteilzentren sind wichtige Standortfaktoren im Sinne des Leitbildes der „Stadt der kurzen Wege“. Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer tragen hier zu einem lebendigen öffentlichen Raum bei und erhöhen damit die Attraktivität innerstädtischer Einzelhandels-, Gastronomie- und Freizeitstandorte. Das häufige Einkaufen mit dem Rad verstärkt zudem die lokale Kaufkraftbindung. Nicht zuletzt Familien legen immer mehr Wert auf ein sicheres, ruhiges Wohnumfeld mit hoher Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Sie sind oft nur mit entsprechenden Angeboten in der Stadt zu halten. Das Fahrrad trägt aufgrund seiner Flächeneffizienz zur Vereinbarkeit hoher Bevölkerungsdichten mit den Ansprüchen an Mobilität und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei.

Das 2011 vom BMVBS vorgestellte „**Weißbuch Innenstadt** – Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden“ enthält ein breites Spektrum an Maßnahmen für mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in Innenstädten. Als ein wichtiger Baustein urbaner Mobilität werden hier neben attraktiven Fußwegenetzen sowie zuverlässigen und bezahlbaren öffentlichen Verkehrssystemen insbesondere auch Maßnahmen für attraktive Radwegenetze genannt.

[31] BMVBS (Hrsg.): Kosten-Nutzen-Analyse: Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen, 2008

Die im Rahmen der deutschen EU-Präsidentschaft im Jahr 2007 von den für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Ministern der EU-Mitgliedsstaaten beschlossene **„Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“** enthält Empfehlungen zur Herstellung und Sicherung qualitätsvoller öffentlicher Räume sowie der Sicherstellung eines preisgünstigen und leistungsstarken Stadtverkehrs unter besonderer Beachtung benachteiligter Stadtquartiere. Sie stellte explizit den Bezug zwischen der Stadtentwicklungspolitik und der Modernisierung der Netze des Fußgänger- und Radverkehrs her.

E Perspektiven

Potenziale bis 2020

Der aufkommensbezogene Anteil des Radverkehrs kann ausgehend vom bundesweiten Radverkehrsanteil von 10 % im Jahr 2008 im Zuge der Umsetzung des NRVP 2020 bis zum Jahr 2020 deutlich gesteigert werden. Bei entsprechenden fahrradfreundlichen Rahmenbedingungen ist das Potenzial dafür vorhanden (siehe Kasten).

Grundlage für die mögliche Steigerung sind die Veränderungen der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, die eine zunehmende Orientierung auf den Radverkehr ermöglichen sowie die derzeitige Verkehrsmittelnutzung, bei der ein erheblicher Anteil aus Wegen unter fünf Kilometern Länge besteht.

Möglicher Anteil des Radverkehrs im Jahr 2020

Im Rahmen einer Fachwerkstatt haben Expertinnen und Experten im Auftrag des BMVBS Einschätzungen für die mögliche Entwicklung des Radverkehrs bis 2020 in Deutschland erarbeitet.[32] Hierzu wurden Erkenntnisse und Prognosen von Expertinnen und Experten bundesdeutscher Großerhebungen zum Mobilitätsverhalten – „Mobilität in Deutschland“ (MiD), „Mobilität in Städten“ (SrV) und „Deutsches Mobilitätspanel“ (MOP) – zugrunde gelegt. Hinzu kamen Szenariobetrachtungen und Variationsrechnungen aus dem Projekt „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ im Auftrag des Umweltbundesamtes sowie entsprechende Ergebnisse aus dem Projekt „Einsparpotenziale des Radverkehrs im Stadtverkehr“ im Auftrag der BASt.

Im Ergebnis wird ein Radverkehrsanteil von 15 % an den zurückgelegten Wegen für möglich gehalten. Dieser Gesamtwert bedeutet für den ländlichen Raum eine Steigerung des durchschnittlichen Wertes von jetzt 8 % auf 13 % in 2020 und für städtische Kommunen einen Zuwachs von 11 % auf 16 %. Die Werte sind jedoch je nach Ausgangslage weiter zu differenzieren.

Einzelne Bundesländer und Kommunen haben sich bereits Zielwerte für die Erhöhung des aufkommensbezogenen Radverkehrsanteils gesetzt: So soll beispielsweise der Anteil des Radverkehrs in Baden-Württemberg bis 2015 von 8 % auf 16 % verdoppelt werden; im Jahr 2020 wird ein Anteil von 20 % angestrebt. Berlin setzt auf eine Steigerung von 13 % (2008) auf 18 bis 20 % (2025), Hamburg auf eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 18 %

[32] TU Dresden/Prof. Dr. Ing. Gerd-Axel Ahrens: Kurzgutachten „Expertenbasierte Potenzialanalyse Radverkehr“, Dresden 2011

(2015), Potsdam auf eine Steigerung von 20 % (2003) auf 27 % (2012) und Nürnberg von 11 % (2008) auf 20 % (2015). Dies kann die bundesweite Entwicklung unterstützen.

Welche Potenziale insgesamt bestehen, zeigt zudem beispielsweise der internationale Vergleich mit den Niederlanden, Dänemark oder Ungarn, die einen Radverkehrsanteil von 31 % bzw. 19 % erreichen konnten.

Im Zusammenhang mit der bundesweit möglichen Steigerung des Radverkehr sind jedoch auch hier die unterschiedlichen Ausgangslagen in den Ländern, Regionen und Kommunen (Stichwort: „Einsteiger“, „Aufsteiger“, „Vorreiter“) zu beachten. Vor diesem Hintergrund werden für die drei Gruppen konkret folgende Entwicklungen angeregt:

- Bei den „Einsteigern“ sind die größten Zuwächse anzustreben. Die entsprechenden Kommunen sind daher aufgerufen, alle nötigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Gruppe der „Aufsteiger“ zu erreichen.
- Die vergleichsweise hohe Dynamik, die bei den „Aufsteigern“ in der Radverkehrsförderung vorhanden ist, sollte weiter intensiviert werden. Diese Kommunen sollten den Radverkehrsanteil im Rahmen der Laufzeit des NRVP parallel zur möglichen Steigerung des Radverkehrs deutschlandweit verbessern.
- Die Aufgabe der „Vorreiter“ ist es, ihr derzeitiges Niveau zu halten und idealerweise weiter auszubauen. Empfohlen wird dazu, sich zum Beispiel auf die Verlagerung längerer Wege auf das Fahrrad zu konzentrieren, um so vor allem die Verkehrsleistung im Radverkehr weiter zu steigern.

Die angegebenen Steigerungspotenziale sind dabei nur als Orientierung für die einzelnen Entwicklungsstufen zu verstehen, die je nach ortsspezifischen Gegebenheiten eventuell variieren. Einflussfaktoren sind insbesondere die Topographie sowie die Siedlungs- und die Sozialstruktur, die sowohl Abweichungen nach oben als auch nach unten bedeuten können.

Ausblick auf 2050

Der Impuls des NRVP geht über das Jahr 2020 hinaus, weil mit ihm ein Beitrag dazu geleistet werden soll, die Potenziale des Radverkehrs auf kommunaler, Landes- und Bundesebene flächendeckend auszuschöpfen und ihn als Teil einer integrierten Verkehrspolitik stärker zu verankern. Welche Rolle der Radverkehr im Verkehrssystem des Jahres 2050 konkret spielen

wird, hängt von zahlreichen gesellschaftlichen Faktoren ab, deren unmittelbare Folgen jedoch derzeit nur schwer abschätzbar sind.

Das Fahrrad wird in jedem Fall einen wichtigen Platz einnehmen, weil es hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit, der Klimaverträglichkeit, des sparsamen Flächenverbrauchs sowie der Kosten für die Nutzer und die öffentliche Hand unschlagbare Vorteile aufweist. Wenn es gelingt, die Radverkehrssicherheit darüber hinaus nachhaltig zu verbessern sowie die Radverkehrsinfrastruktur an die steigende und geänderte Nachfrage anzupassen, wird sich Deutschland im Jahr 2050 zu Recht als fahrradfreundliches Land bezeichnen dürfen. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass alle Beteiligten engagiert daran mitwirken, die Rolle des Fahrrades als integralem und gleichwertigem Bestandteil des Verkehrssystems weiter zu stärken.

Literatur/Quellen

- BASt (Hrsg.): Sicherheitsrelevante Aspekte der Straßenplanung, Bergisch Gladbach 2010
- BASt: Kontinuierliche Erhebung zum Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern 2011
- BMVBS (Hrsg.): Kosten-Nutzen-Analyse: Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen, 2008
- BMVBS (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht, Bonn /Berlin 2010
- BMVBS (Hrsg.): Deutsches Mobilitätspanel, Bericht 2011, Karlsruhe 2011
- BMWi (Hrsg.): Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus, Forschungsbericht Nr. 583, Berlin 2009
- Europäisches Parlament: Das Europäische Fahrradnetzwerk EuroVelo – Herausforderungen und Chancen für einen nachhaltigen Fremdenverkehr, Brüssel 2009
- PGV Hannover: Kurzgutachten „Finanzierung des Radverkehrs“, Hannover 2012
- Sinus Markt- und Sozialforschung: Fahrrad-Monitor Deutschland, Heidelberg 2011
- Statistisches Bundesamt: Zweiradunfälle im Straßenverkehr, Wiesbaden 2011
- Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle 2011, Wiesbaden 2012
- TU Dresden/Prof. Dr. Ing. Gerd-Axel Ahrens: Kurzgutachten „Expertenbasierte Potenzialanalyse Radverkehr“, Dresden 2011
- WHO-Studie: The burden of desease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe, 2011
- Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV), 2012

Liste der verwendeten Abkürzungen

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
B+R	Bike+Ride
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BYPAD	Bicycle Policy Audit
FOPS	Forschungsprogramm Stadtverkehr
MiD	Mobilität in Deutschland
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrszulassung-Ordnung
VSF	Verbund Service und Fahrrad e.V.
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband e.V.

Impressum

Herausgeber
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Referat UI 31 - „Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme, Radverkehr"
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Satz und Gestaltung | Druck
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Referat Z 25

Bildnachweis
© anweber – Fotolia.com (oben links)
© DTV (oben rechts)
© SVLuma - Fotolia.com (unten links)
© Marco Richter – Fotolia.com (unten rechts)

Nachdruck und Vervielfältigung
Alle Rechte vorbehalten.

Stand
Berlin 2012