prognos
Wir geben Orientierung.

Endbericht

Bilanzierung des Nationalen Radverkehrsplan 2020

© iStock / David Schunack

prognos
Wir geben Orientierung.

Endbericht

Bilanzierung des Nationalen Radverkehrsplan 2020

Von
Sven Altenburg
Maike Breitzke
Alexander Labinsky
Im Auftrag des
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
Abschlussdatum
März 2020

Das Unternehmen im Überblick

Prognos – wir geben Orientierung.

Wer heute die richtigen Entscheidungen für morgen treffen will, benötigt gesicherte Grundlagen. Prognos liefert sie – unabhängig, wissenschaftlich fundiert und praxisnah. Seit 1959 erarbeiten wir Analysen für Unternehmen, Verbände, Stiftungen und öffentliche Auftraggeber. Nah an ihrer Seite verschaffen wir unseren Kunden den nötigen Gestaltungsspielraum für die Zukunft – durch Forschung, Beratung und Begleitung. Die bewährten Modelle der Prognos AG liefern die Basis für belastbare Prognosen und Szenarien. Mit rund 150 Experten ist das Unternehmen an acht Standorten vertreten: Basel, Berlin, Bremen, Brüssel, Düsseldorf, Freiburg, München und Stuttgart. Die Projektteams arbeiten interdisziplinär, verbinden Theorie und Praxis, Wissenschaft, Wirtschaft und Politik. Unser Ziel ist stets das eine: Ihnen einen Vorsprung zu verschaffen, im Wissen, im Wettbewerb, in der Zeit.

Geschäftsführer
Christian Böllhoff

Präsident des Verwaltungsrates
Dr. Jan Giller

Handelsregisternummer
Berlin HRB 87447 B

Umsatzsteuer-Identifikationsnummer
DE 122787052

Rechtsform
Aktiengesellschaft nach schweizerischem Recht; Sitz der Gesellschaft: Basel
Handelsregisternummer
CH-270.3.003.262-6

Gründungsjahr
1959

Arbeitssprachen
Deutsch, Englisch, Französisch

Hauptsitz

Prognos AG
St. Alban-Vorstadt 24
4052 Basel | Schweiz
Tel.: +41 61 3273-310
Fax: +41 61 3273-300

Weitere Standorte

Prognos AG
Goethestr. 85
10623 Berlin | Deutschland
Tel.: +49 30 5200 59-210
Fax: +49 30 5200 59-201

Prognos AG
Domshof 21
28195 Bremen | Deutschland
Tel.: +49 421 845 16-410
Fax: +49 421 845 16-428

Prognos AG
Résidence Palace, Block C
Rue de la Loi 155
1040 Brüssel | Belgien
Tel: +32 280 89-947

Prognos AG
Schwanenmarkt 21
40213 Düsseldorf | Deutschland
Tel.: +49 211 913 16-110
Fax: +49 211 913 16-141

Prognos AG
Heinrich-von-Stephan-Str. 23
79100 Freiburg | Deutschland
Tel.: +49 761 766 1164-810
Fax: +49 761 766 1164-820

Prognos AG
Nymphenburger Str. 14
80335 München | Deutschland
Tel.: +49 89 954 1586-710
Fax: +49 89 954 1586-719

Prognos AG
Eberhardstr. 12
70173 Stuttgart | Deutschland
Tel.: +49 711 3209-610
Fax: +49 711 3209-609

info@prognos.com | www.prognos.com | www.twitter.com/prognos_ag

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis		VI
Abbildungsverzeichnis		VII
Abkürzungsverzeichnis		IX
Zusammenfassung		X
Abstract		XIII
1	**Hintergrund und Aufgabenstellung**	**1**
1.1	Hintergrund	1
1.2	Zielsetzung	1
1.3	Aufbau des Berichts	1
2	**Vorgehensweise**	**2**
2.1	Untersuchungs- und Bilanzierungsebenen	2
2.2	Methodik	2
3	**Strategieebene**	**4**
3.1	Bedeutung des NRVP als Grundsatzstrategie	4
3.2	Oberziele	5
3.3	Übergreifende Maßnahmen im NRVP	14
4	**Handlungsfelder und spezifische operative Ziele**	**22**
4.1	Radverkehrsplanung und -konzeption	25
4.2	Infrastruktur	28
4.3	Verkehrssicherheit	35
4.4	Kommunikation	41
4.5	Fahrradtourismus	45
4.6	Elektromobilität	50
4.7	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	54

4.8 Mobilitäts- und Verkehrserziehung 59

4.9 Qualitäten schaffen und sichern 64

5 NRVP-Leitprojekte 67

5.1 Nationaler Radverkehrskongress (NRVK) 67

5.2 Fahrradklima-Test 69

5.3 Fahrrad-Monitor 71

5.4 Deutscher Fahrradpreis 73

5.5 Fahrradportal 75

5.6 Fahrradakademie 78

5.7 Förderfibel 81

6 Schlussfolgerungen 83

6.1 Fazit 83

6.2 Empfehlungen für die Neuaufstellung des NRVP 3.0 84

Quellenverzeichnis 89

Impressum IX

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entwicklung der jährlichen Pkm mit dem Rad in Mrd. 9

Tabelle 2: Beitrag zu Klimaschutz, Umweltschutz und Energie 12

Tabelle 3: Förderprogramme auf Bundesebene 17

Tabelle 4: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehrsplanung und -konzeption 26

Tabelle 5: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur 30

Tabelle 6: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Verkehrssicherheit 36

Tabelle 7: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Kommunikation 42

Tabelle 8: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Fahrradtourismus 46

Tabelle 9: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Elektromobilität 51

Tabelle 10: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln 55

Tabelle 11: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilitäts – und Verkehrserziehung 60

Tabelle 12: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Qualitäten schaffen und sichern 65

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungs- und Bilanzierungsebenen 2

Abbildung 2: Ebenen und angewendete Methoden 3

Abbildung 3: Entwicklung des Fahrradbestandes in Deutschland 6

Abbildung 4: Anzahl der Wege mit dem Rad bezogen auf die Gesamtbevölkerung (in Mio./Tag) 7

Abbildung 5: Personenkilometer mit dem Fahrrad (Gesamtbevölkerung, in Mio. Pkm/Tag) 7

Abbildung 6: Modal Split der Personenkilometer mit dem Fahrrad 8

Abbildung 7: Modal Split der Wege mit dem Fahrrad 9

Abbildung 8: Radverkehrsanteil nach Wegelängen 10

Abbildung 9: Radnutzung nach Kreis- und Raumtypen 11

Abbildung 10: Fahrradnutzung von Kindern und Senioren 13

Abbildung 11: Länge der Radwege in km 15

Abbildung 12: Ausstattung entlang Bundes-, Landes- und Kreisstraßen 15

Abbildung 13: Mittel für die Radverkehrsförderung im BMVI 16

Abbildung 14: Beispiele für Vernetzungsformate auf Länderebene 19

Abbildung 15: Verteilung der Maßnahmen auf die Handlungsfelder 23

Abbildung 16: Verteilung der Maßnahmen auf die Ebenen 23

Abbildung 17: Umsetzungsgrad der Maßnahmen auf Bundesebene 24

Abbildung 18: Umsetzungsgrad der Maßnahmen auf Länderebene 25

Abbildung 19: Umsetzungsgrad der Maßnahmen 28

Abbildung 20: Umsetzungsgrad der Maßnahmen 34

Abbildung 21: Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit Radfahrer 38

Abbildung 22: Entwicklung des subjektiven Sicherheitsempfindens von Radfahrenden 39

Abbildung 23: Berichtete Übertretungswahrscheinlichkeit der Radfahrenden 39

Abbildung 24: Umsetzungsgrad der Maßnahmen 40

Abbildung 25: Umsetzungsgrad der Maßnahmen 44

Abbildung 26: Entwicklung der Anzahl von Radtouristen 48

Abbildung 27: Entwicklung der Anzahl der Tagesausflüge mit dem Rad 49

Abbildung 28: Umsetzungsgrad der Maßnahmen 49

Abbildung 29: Entwicklung Anzahl Pedelecs 52

Abbildung 30: Umsetzungsgrad der Maßnahmen 53

Abbildung 31: Kombination von Rad und ÖV 57

Abbildung 32: Fahrradmitnahme im ÖV 58

Abbildung 33: Umsetzungsgrad der Maßnahmen 58

Abbildung 34: Modal Split des Radverkehrs von Kindern und Senioren 62

Abbildung 35: Umsetzungsgrad der Maßnahmen 63

Abbildung 36: Umsetzungsgrad der Maßnahmen 66

Abbildung 37: Nationaler Radverkehrskongress in Zahlen 68

Abbildung 38: Teilnehmerzahlen des Fahrradklima-Tests 70

Abbildung 39: Fahrrad-Monitor in Zahlen 72

Abbildung 40: Deutscher Fahrradpreis in Zahlen 74

Abbildung 41: Fahrradportal in Zahlen 77

Abbildung 42: Fahrradakademie in Zahlen 80

Abkürzungsverzeichnis

BMG	Bundesministerium für Gesundheit
BMI	Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
MKS	Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung
NRVK	Nationaler Radverkehrskongress
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
Pkm	Personenkilometer

Zusammenfassung

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2020 ist ein strategisches Instrument für die Radverkehrsentwicklung in Deutschland mit einer Laufzeit von 2013 bis 2020. Er enthält übergeordnete strategische Ziele zur Radverkehrspolitik und richtet sich an alle Aufgaben- und Baulastträger der Radverkehrsförderung in Deutschland. Die konkrete Ausgestaltung der Radverkehrsförderung findet darin ihren Niederschlag in neun Handlungsfeldern mit konkreten Maßnahmenempfehlungen.

Das Ziel der vorliegenden Bilanzierung des NRVP 2020 ist eine Bewertung des erreichten Standes der Radverkehrsförderung innerhalb der Laufzeit des NRVP. Dabei wird insbesondere der Umsetzungsgrad sowohl der übergreifenden als auch der spezifischen in den Handlungsfeldern enthaltenen Maßnahmen bewertet. Die Bilanzierung des NRVP 2020 dient als Grundlage für Handlungsempfehlungen, die für die Erstellung des neuen NRVP 3.0 abgeleitet werden können.

Die hier vorgenommene Bewertung der Radverkehrsförderung und -entwicklung beschränkt sich auf all jene Bereiche, die im NRVP explizit thematisiert worden sind. Es ist demnach nicht das Ziel, die allgemeine Entwicklung des Radverkehrs in Gänze im Betrachtungszeitraum zu bewerten. Die Wirkung des NRVP auf die Radverkehrsentwicklung kann oftmals nur indirekt und qualitativ abgeleitet werden, da es sich um ein strategisches Dokument handelt. Der Einfluss des NRVP auf die Gesamtentwicklung im Radverkehr kann daher nicht monokausal nachgewiesen werden, da auch gesellschaftliche Einflüsse und andere Faktoren einen starken Einfluss auf die Entwicklung des Radverkehrs ausüben.

Der NRVP hat als strategisches Instrument seine Ziele erreicht: Er hat Impulse zur Stärkung des Radverkehrs gegeben und etabliert ihn als Handlungsfeld auf der politischen Agenda. In seiner Laufzeit hat der NRVP einen wichtigen Beitrag zur Radverkehrspolitik in Deutschland geleistet, da er durch seinen strategischen Ansatz einen Rahmen für die Radverkehrsförderung bildet und als Orientierungs- und Argumentationsgrundlage für Radverkehrsmaßnahmen auf den unterschiedlichen Akteursebenen dient. Als besondere Ergebnisse sind zu nennen:

- Der NRVP konnte vielschichtige Verbesserungen anzustoßen, die den Radverkehr insgesamt stärken und z. T. zu einer direkten **Aufwertung der Rahmenbedingungen** und damit indirekt zu einer verstärkten Radnutzung beigetragen haben.
- Die Etablierung des **Radverkehrs als Teil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik** gelingt bereits in Teilen. Die Einbindung des Radverkehrs in weitere für die Verkehrsentwicklung relevante Bundesstrategien sollte perspektivisch weiter ausgebaut werden.
- Der NRVP 2020 erfüllt den Anspruch, den **Radverkehr als System** zu fördern. Die Maßnahmen aus den Bereichen fahrradfreundliche Infrastruktur, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sowie Service und Dienstleistungen greifen ineinander, um mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen. In der Umsetzung wird bislang dennoch oft noch zu sektoral agiert, so dass Verbundeffekte nicht immer ausgeschöpft werden können. Aus diesem Grund sollten investive und nicht investive Maßnahmen noch stärker als bisher auf einander abgestimmt werden.
- Das Potenzial des Radverkehrs für die **Lösung gesellschaftlicher Herausforderungen** konnte noch nicht voll ausgeschöpft werden.

Der Umsetzungsgrad der Maßnahmen ist insgesamt hoch, aber in einigen Handlungsfeldern reichen sie für flächenhaft positive Effekte noch nicht aus. Auf Bundesebene wurden rund 75 Prozent und auf Länderebene 64 Prozent der Maßnahmen aus den Handlungsfeldern umgesetzt. Dabei wurde in jedem Handlungsfeld ein Umsetzungsgrad von über 50 Prozent erreicht. Rückstände in der Umsetzung bestehen insbesondere in den Handlungsfeldern Elektromobilität und Mobilitäts- und Verkehrserziehung, überdurchschnittliche Umsetzungsgrade wurden in den Handlungsfeldern Infrastruktur und Verkehrssicherheit erreicht. Die empfohlenen Maßnahmen auf kommunaler Ebene wurden allerdings bislang überwiegend nur punktuell umgesetzt und weisen noch keine flächenhafte Implementierung auf. Es besteht daher der Bedarf für eine verstärkte flächendeckende Umsetzung der Handlungsempfehlungen des NRVP auch in Kommunen mit bisher geringer Radverkehrsförderung. Generell zeigt die Bilanz jedoch, dass die Akteure insgesamt bereits eine Vielzahl der Maßnahmen in Angriff genommen haben.

Die NRVP Leitprojekte wurden kontinuierlich weitergeführt und konnten überwiegend stärker in der Community etabliert werden. Besonders überzeugen kann der NRVK aufgrund seiner breiten Öffentlichkeitswirksamkeit sowie der Fahrradklimatest als viel beachtete Kampagne, die mittlerweile im Ausland in ähnlichen Formaten aufgegriffen wird. Dagegen besteht Verbesserungsbedarf u.a. bei der Fahrradakademie, die zwar für Kommunen mit „Einsteiger-Status“ als ein wichtiges Ausbildungsformat dient, darüber hinaus allerdings stagnierende Teilnehmerzahlen verzeichnet und ihrer Vernetzungsfunktion nur eingeschränkt gerecht wird.

Für den neuen NRVP 3.0 können folgende Empfehlungen abgeleitet werden:

Die Funktion des NRVP als übergreifende Strategie muss weiter gestärkt werden:

- Andere Ressorts stärker in die Umsetzung des NRVP einbeziehen und Schnittstellen definieren
- Einbindung des Radverkehrs in Umwelt- und Klimaschutz sowie weitere angrenzende Ressort-Politiken
- Akteursvernetzung weiterführen und über Bund-, Länder- und kommunale Ebene auf weitere Akteursgruppen ausweiten; kommunale Ebene verstärkt aktivieren
- Handlungsempfehlungen nach Akteursebenen unterscheiden und ggf. weiter nach Raumtyp differenzieren
- Ziele, Maßnahmen und Akteursebenen übersichtlicher darstellen
- Erfolge des NRVP zur Halbzeit evaluieren und ggf. nachsteuern.

Eine Vielzahl alter und neuer Themen empfiehlt sich bereits heute als Schwerpunkte des neuen NRVP, die beispielsweise in Handlungsfelder überführt werden könnten:

- Lückenloses Radverkehrsnetz
- Fahrradparken an wichtigen Quell- und Zielpunkten, sichere Abstellanlagen, etc.
- Stärkung des Radverkehrs im ländlichen Raum
- Herausforderungen für den Radverkehr im städtischen Raum
- Verkehrssicherheit (subjektive und objektive)
- Nutzung der Radinfrastruktur durch neue Mobilitätsformen
- Wirtschaftsverkehr auf dem Rad in urbanen Gebieten
- Einbindung des Radverkehrs in integrierte Mobilitätsplattformen
- Digitalisierung im Radverkehr.

Darüber hinaus ist feststellbar, dass sich ein Teil der NRVP-Leitprojekte den veränderten Akteurskonstellationen im Radverkehr anpassen und sich strukturell und vom Angebot her weiterentwickeln müssen, um neue Nutzerkreise zu erschließen:

- Weiterentwicklung der Zielkonzeption
- Breitenwirkung erhöhen
- Anpassung an neue Kompetenzen und Formate.

Abstract

The National Cycling Plan 2020 (NRVP) serves as a strategic instrument for the bicycle traffic development in Germany from 2013 to 2020. The NRVP defines strategic goals for the cycling policy and addresses all stakeholders with specific recommended measures in nine fields of action.

The purpose of the evaluation of the NRVP 2020 is to assess the effectiveness of cycling promotion from 2013 to 2020. Therefore, the state of implementation of the comprehensive and specific recommended measure within the fields of action was evaluated. The accounting of the NRVP 2020 serves as the foundation for recommended measures for the new NRVP 3.0.

The present evaluation of the development of the promotion of cycling only includes the topics which were explicitly themed in the NRVP. The effect of the NRVP on the development of cycling in Germany can most of the times be determined only indirectly and qualitatively because of its character as a strategic political document. Hence the effect of the NRVP on the overall development of cycling in Germans cannot be proven monocausally because social developments and other factors have an immense influence as well.

The NRVP as a strategic document fulfilled its goals and was able to give impulses to strengthen cycling also on the political agenda. During its running time the NRVP was able to provide stakeholders with arguments for cycling measures.

- The NRVP was able to kick off broad improvements to strengthen cycling in general and to directly improve the basic conditions which led to increased cycling.
- Establishing cycling as a part of an integrated transport policy was partly successful and must be fostered by addressing cycling within other federal strategies.
- The NRVP 2020 fosters cycling as a system and links several measures to increase the amount of people using the bike. Nevertheless, the implementation still happens mainly sectoral focused which calls for an even more coordinated measure to improve the potential.

In general, the state of implementation of the measures is high, whereas in some fields of action the positive effects cannot be determined for all areas yet. Of the measures in the fields of action, 75 percent were implemented on federal level and 64 percent on state level. In general, the implementation rate was over 50 percent in all fields of action. The fields of action ‘Electromobility” and ‘traffic education’ have the lowest implementation rate and ‘Infrastructure’ and ‘Road Safety’ the highest. The recommended measures on municipal level were mainly implemented selectively and not for all areas. Therefore, it is necessary to promote the overall implementation of recommended measures as well in municipalities which did not have a great focus on fostering cycling yet. Generally, various measures were however already implemented.

The NRVP lead projects were continued and are overall well established within the stakeholder community. Especially the National cycling congress convinces with only very few criticisms and a broad publicity. The concept for the Cycling Monitor got copied in other countries and therefore is a successful campaign.

There are several recommendations which can be used for the new NRVP 3.0:

The role of the NRVP as an overall strategy must be strengthened:

- Other federal departments should be included in the implementation of the NRVP and intersection points between these departments and the NRVP should be defined.
- Cycling should be included in further actions for environment and climate protection.
- Networking for stakeholders should be continued and additionally expanded to include further interest groups. Furthermore, the municipal level should be activated additionally.
- Recommended measures should be distinguished between the stakeholder levels.
- Goals, measures and stakeholders should be defined clearly.
- NRVP successes should be evaluated midway through and possibly readjusted.

Multiple old and new Topics can be recommended to focus on in the new NRVP 3.0:

- Complete the cycle network
- Bicycling parking at important hubs, save storage options for bikes etc.
- Fostering biking in rural areas
- Addressing challenges for cycling in urban areas
- Road safety (subjective and objective)
- Cycling infrastructure use by new forms of mobility
- Goods transport with bikes in urban areas
- Integration of cycling in integrated mobility platforms
- Using and extend digitalization for cycling.

The NRVP lead projects must be further developed and new user groups should be included:

- Further development of goal conception
- Increase of the broader impact
- Adjustment to new competences and formats.

1 Hintergrund und Aufgabenstellung

1.1 Hintergrund

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2020 ist ein strategisches Instrument für die Radverkehrsentwicklung in Deutschland in der Laufzeit von 2013 bis 2020. Er enthält übergeordnete strategische Ziele zur Radverkehrspolitik.

Die konkrete Ausgestaltung der Radverkehrsförderung findet ihren Niederschlag in neun Handlungsfeldern:

- Radverkehrsplanung und -konzeption
- Infrastruktur
- Verkehrssicherheit
- Kommunikation
- Fahrradtourismus
- Elektromobilität
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Mobilitäts- und Verkehrserziehung
- Qualitäten schaffen und sichern

Zudem stecken die Handlungsempfehlungen mit konkreten Maßnahmenempfehlungen den Rahmen für die Radverkehrsförderung ab. Der NRVP richtet sich an alle Aufgaben- und Baulastträger der Radverkehrsförderung in Deutschland.

1.2 Zielsetzung

Das Ziel der Bilanzierung des NRVP 2020 ist eine Bewertung des erreichten Standes der Radverkehrsförderung in der Laufzeit des NRVP (2013 bis 2020). Dabei wird der Umsetzungsgrad sowohl der übergreifenden als auch der spezifischen in den Handlungsfeldern enthaltenen Maßnahmen bewertet. Die Bilanzierung des NRVP 2020 dient als Grundlage für Handlungsempfehlungen, die für die Erstellung des neuen NRVP 3.0 abgeleitet werden können. Der nachfolgende Bericht dokumentiert das Ergebnis der Bilanzierung des NRVP 2020.

1.3 Aufbau des Berichts

Der Bericht gliedert sich nach den drei Untersuchungsebenen. Im ersten Teil wird die Strategieebene mit den Oberzielen und den übergreifenden Maßnahmen betrachtet (Kapitel 3). Die Ziele in den Handlungsfeldern und die Umsetzung der jeweils empfohlenen Maßnahmen werden in Kapitel 4 untersucht. Kapitel 5 beinhaltet die Analyse der NRVP-Leitprojekte. Kapitel 0 enthält die Schlussfolgerungen sowie Handlungsempfehlungen für die Neuaufstellung des NRVP 3.0.

2 Vorgehensweise

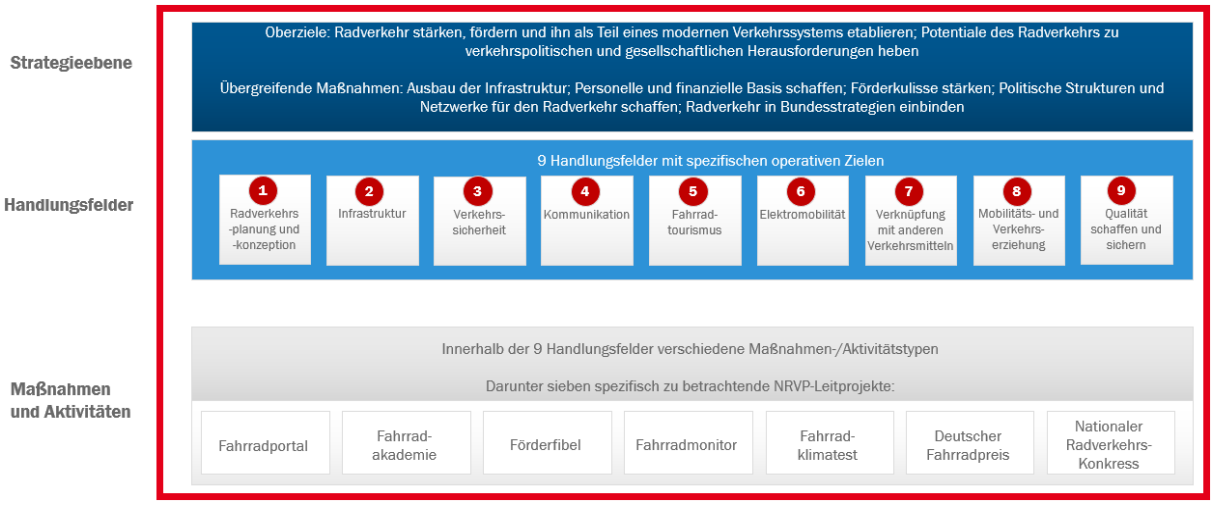
2.1 Untersuchungs- und Bilanzierungsebenen

Die Bilanzierung des NRVP wurde in drei Untersuchungs- bzw. Bilanzierungsebenen eingeteilt (Abbildung 1) und orientiert sich damit an dem strukturellen Aufbau des NRVP:

- Strategieebene,
- neun Handlungsfelder mit insgesamt 142 Maßnahmen,
- sieben NRVP-Leitprojekte.

Diese drei Untersuchungsebenen wurden mit Indikatoren hinterlegt und waren Teil der Bilanzierung.

Abbildung 1: Untersuchungs- und Bilanzierungsebenen



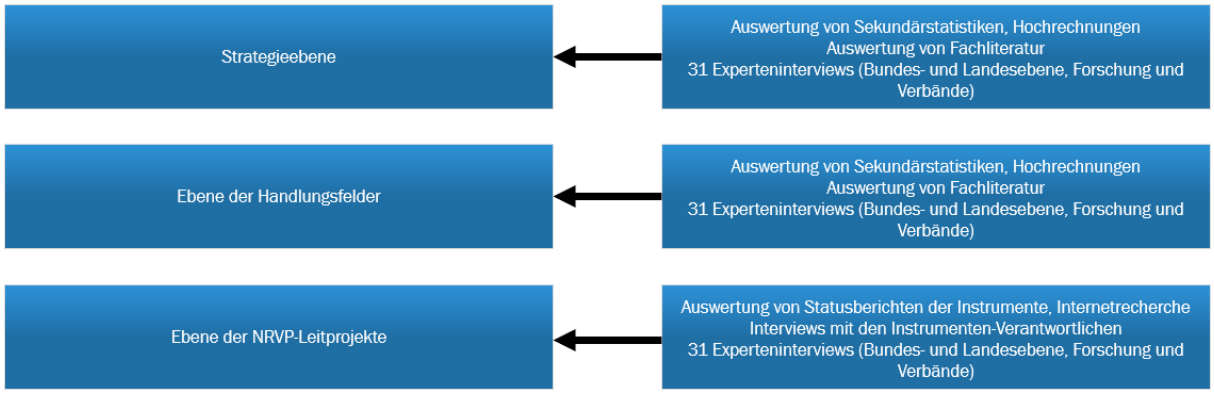
Quelle: Eigene Darstellung Prognos

2.2 Methodik

Die hier vorgenommene Bewertung der Radverkehrsförderung und -entwicklung beschränkt sich auf all jene Bereiche, die im NRVP explizit thematisiert worden sind. Die Wirkung des NRVP auf die Radverkehrsentwicklung kann dabei oftmals nur indirekt und qualitativ abgeleitet werden, da es sich um ein strategisches Dokument handelt. Der Einfluss des NRVP auf die Gesamtentwicklung im Radverkehr kann daher nicht monokausal nachgewiesen werde, da auch gesellschaftliche Einflüsse und andere Faktoren einen starken Einfluss auf die Entwicklung des Radverkehrs ausüben.

Für die Bilanzierung des NRVP wurden verschiedene quantitative und qualitative Methoden angewendet (Abbildung 2).

Abbildung 2: Ebenen und angewendete Methoden



Quelle: Eigene Darstellung Prognos

Literaturrecherche

Die Literaturanalyse sowie die Auswertung von Sekundärstatistiken dienten der Einordnung der Radverkehrsentwicklung in Deutschland. Quantitative und qualitative Auswertungen geben Auskunft über die Entwicklung und ermöglichen die Analyse der Wirkung des NRVP.

Experteninterviews

Es wurden 31 Experteninterviews mit Vertretern unterschiedlicher Akteurs- und Aufgabenträgergruppen geführt (Bund, Länder, Kommunale Spitzenverbände, AGFK, Verbände). In diesen wurde der Beitrag des NRVP zur Radverkehrsentwicklung in Deutschland qualitativ diskutiert. Die Interviews liefern Kontextwissen für die Bilanzierung. Sie wurden auf Basis eines standardisierten Interviewleitfadens in der Regel telefonisch vom Evaluationsteam durchgeführt.

Beirat

Zur Begleitung der Bilanzierung wurde vom Fachreferat des BMVI ein Beirat eingerichtet. In einer ersten Sitzung in Berlin wurden zunächst Hinweise zum Vorgehen der Bilanzierung erörtert. In der zweiten Sitzung wurden erste Ergebnisse und davon abgeleitete Handlungsempfehlungen diskutiert. Durch die Rückkopplung der Ergebnisse und der Feedbackschleife mit dem Beirat konnten die Bilanzierungsergebnisse abgesichert werden.

3 Strategieebene

3.1 Bedeutung des NRVP als Grundsatzstrategie

Der NRVP definiert die Förderung des Radverkehrs als bundesweite Aufgabe und richtet sich an alle Akteure und Handlungsebenen in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Ziel des NRVP ist es, den Radverkehr attraktiver und sicherer zu machen.

Zur Konkretisierung der Radverkehrsförderung wurden übergeordnete Leitbilder definiert:

- Rahmenbedingungen für den Radverkehr verbessern und Potenziale nutzen,
- Radverkehr als Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik fördern,
- das Leitbild „Radverkehr als System“ umsetzen sowie
- einen Beitrag zur Lösung gesellschaftlicher Herausforderungen leisten[1].

Die Leitbilder bilden den Rahmen für die Ziele und Maßnahmen in den Handlungsfeldern. Der NRVP zeigt in neun Handlungsfeldern die Handlungserfordernisse im Radverkehr auf und empfiehlt für die jeweiligen Zuständigkeiten konkrete Schritte und Maßnahmen für Bund, Länder und Kommunen. Der Bund versteht sich im Rahmen seiner föderalen Kompetenzen vor allem als Moderator, Koordinator und Impulsgeber und wirkt somit v.a. auf strategischer Ebene indirekt auf die Radverkehrsentwicklung.

Aufgrund seines strategischen Charakters soll der NRVP damit eine wichtige Impulswirkung für die Radverkehrsförderung entfalten. Diese Signalwirkung zielt primär auf die Aufgabenträger auf Landes- und kommunaler Ebene und unterstützt die Radverkehrsförderung auf diesen Akteursebenen. So entstehen direkte Impulse auf Länderebene z. B. bei der Erstellung eigener Radverkehrsstrategien mit z. T. konkreter Orientierung an den Zielen und Empfehlungen des NRVP. Auch die kommunalen Strategien beziehen sich z. T. auf die Handlungsempfehlungen des NRVP. Besonders der quantitative Orientierungsrahmen (Richtwerte für Radverkehrsausgaben) für Maßnahmen dienen auf kommunaler Ebene als Argumentationsgrundlage für die Radverkehrsförderung.

[1] (BMVBS, 2012)

3.2 Oberziele

Auf seiner Strategieebene definiert der NRVP übergreifende Ziele (Oberziele):

- den Radverkehr stärken, fördern und ihn als Teil eines modernen Verkehrssystems etablieren:
  - Radnutzung insgesamt erhöhen,
  - Radnutzung auf kurzen Strecken erhöhen,
  - in ländlichen Räumen erhöhen,
  - Stärkung des gesamten Umweltverbunds.

- Potenziale des Radverkehrs zu verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen heben:
  - Emissionen und Energieverbrauch im Verkehr senken,
  - Beitrag zur Gesundheitsförderung,
  - Mobilität älterer Menschen sicherstellen[2].

Im Folgenden werden die Oberziele und deren Zielerreichung näher betrachtet.

Radnutzung insgesamt erhöhen

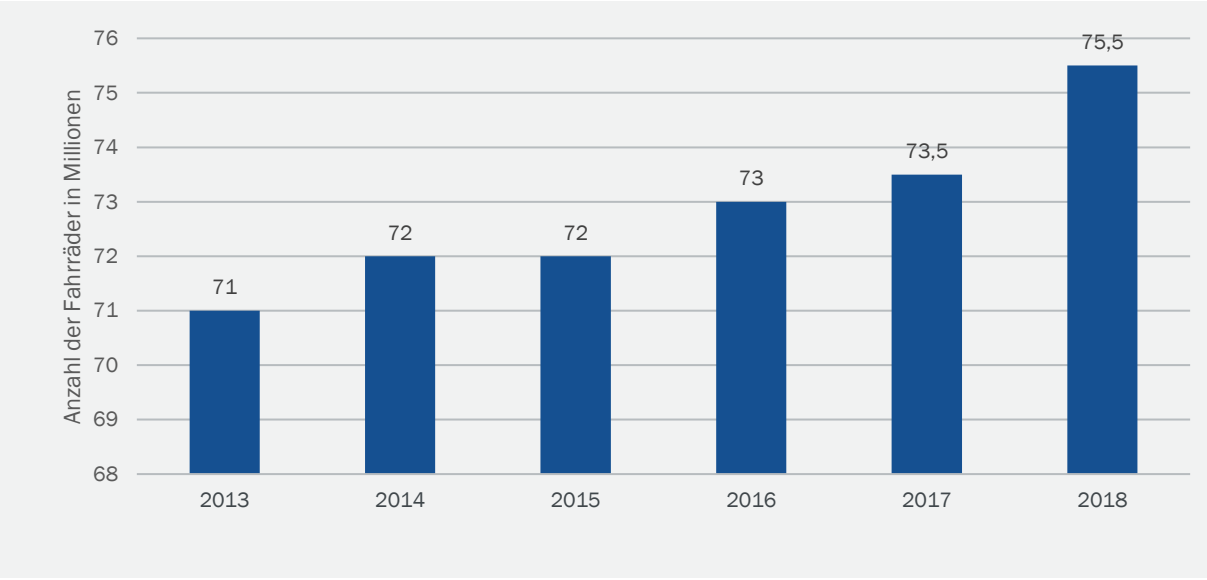
Für die Bewertung der Veränderung der Radnutzung insgesamt werden folgende Indikatoren herangezogen:

- Entwicklung des Besitzes an Rädern
- Anzahl der täglichen Wege mit dem Rad
- Zurückgelegte Personenkilometer (Pkm) mit dem Rad
- Modal Split des Radverkehrs (Aufkommen und Leistung)

Die Entwicklung des **Radbesitzes** bzw. Anzahl der verfügbaren Räder ist von 2013 bis 2018 um 6,3 Prozent gestiegen, sodass im Jahr 2018 auf fast jeden Bewohner in Deutschland ein Fahrrad kommt (Abbildung 3).

[2] (BMVBS, Nationaler Radverkehrsplan 2020, 2012)

Abbildung 3: Entwicklung des Fahrradbestandes in Deutschland



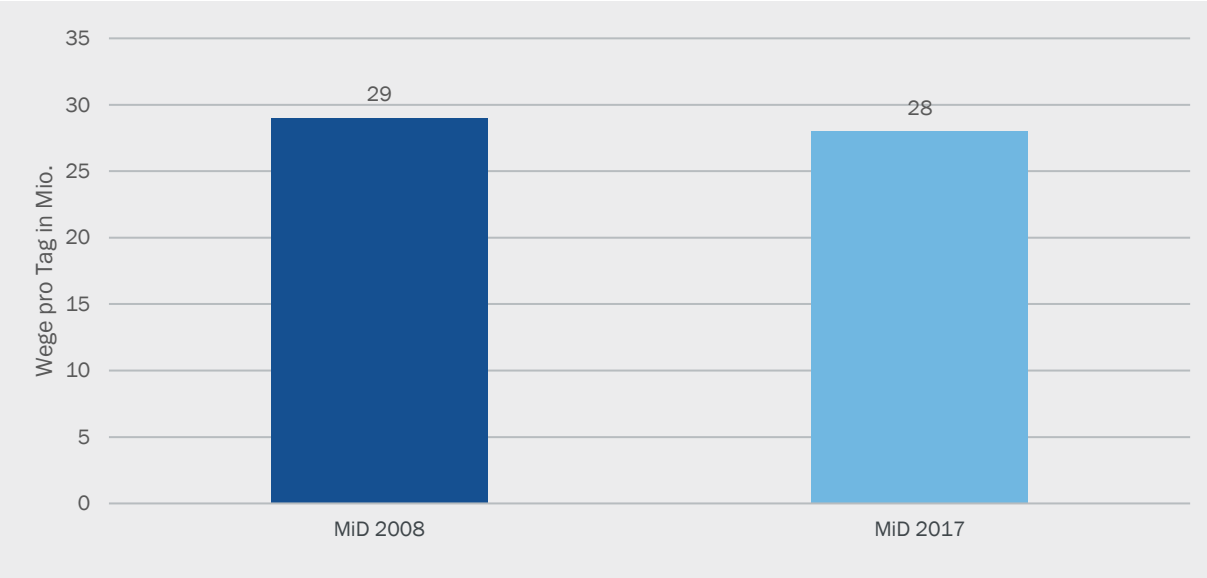
Quelle: (BMVI, 2017a), eigene Darstellung Prognos

Der hohe Fahrradbesitz ergibt sich aus den Mehrfachausstattungen der fahrradbesitzenden Haushalte. Für Haushalte insgesamt beträgt die Ausstattung 1,9 und bei den fahrradbesitzenden Haushalten sind es 2,4 Fahrräder[3].

Konträr zu den zunehmenden Rädern ist die **Anzahl der täglichen Wege** mit dem Rad von 2008 bis 2017 um 3,5 Prozent gesunken (Abbildung 4). Dieser Trend fügt sich allerdings in die allgemein abnehmende Anzahl von Wegen insgesamt im Jahr 2017 ein[4].

[3] (BMVI, 2017a)
[4] (BMVI, 2017b)

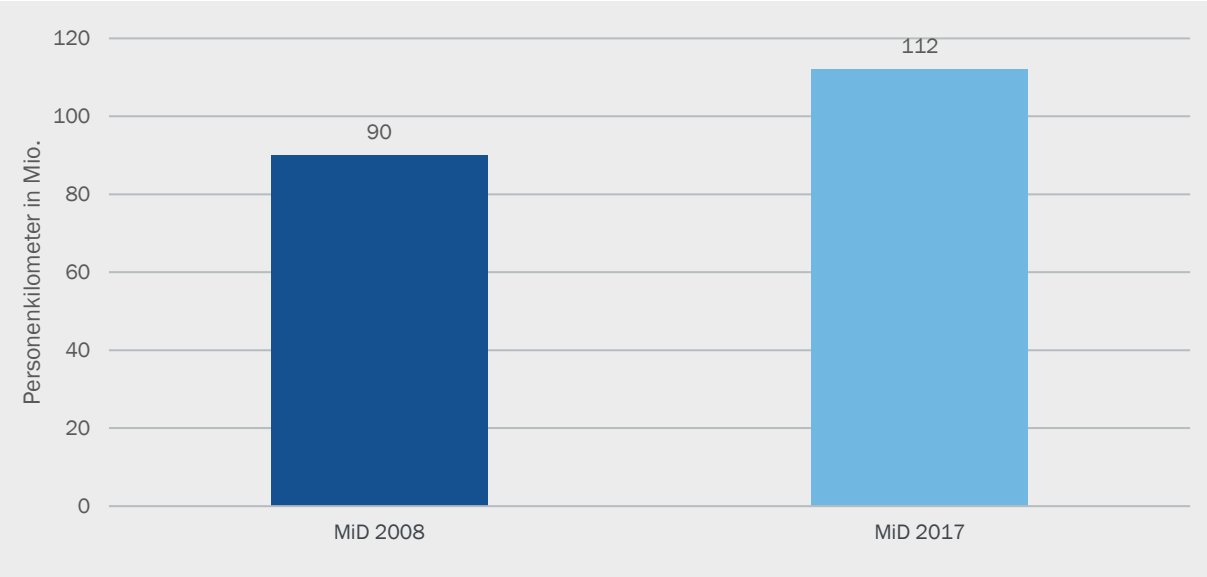
Abbildung 4: Anzahl der Wege mit dem Rad bezogen auf die Gesamtbevölkerung (in Mio./Tag)



Quelle: (BMVI, 2017b), eigene Darstellung Prognos

Trotz der gesunkenen Anzahl der Wege mit dem Fahrrad ist die **Radverkehrsleistung** von 2008 bis 2017 um 24,5 Prozent gestiegen (Abbildung 5).

Abbildung 5: Personenkilometer mit dem Fahrrad (Gesamtbevölkerung, in Mio. Pkm/Tag)



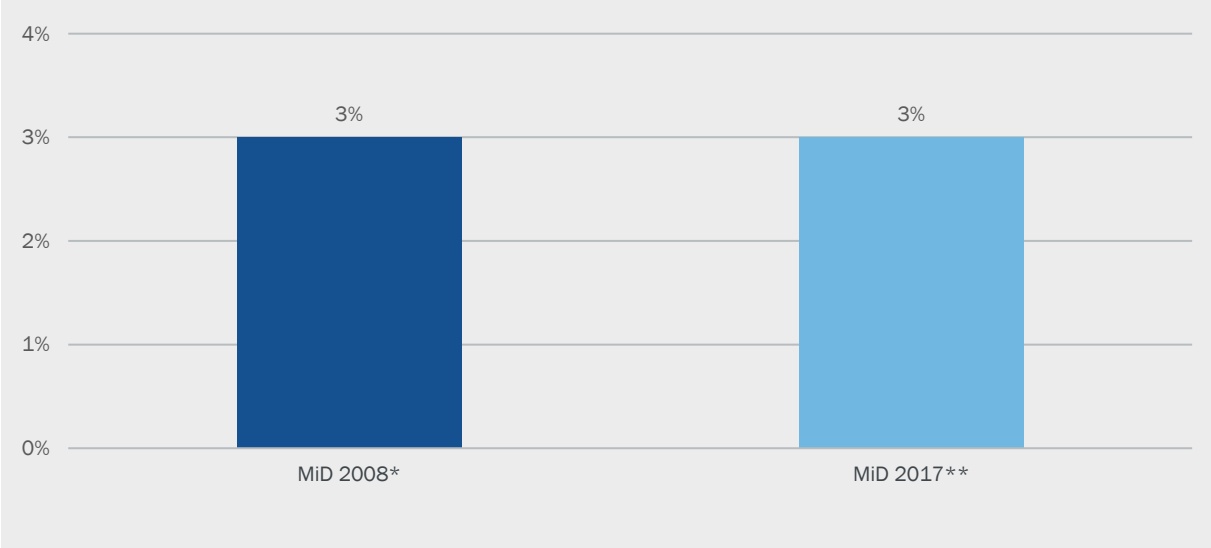
Quelle: (BMVI, 2017b), eigene Darstellung Prognos

Pedelecs haben einen Anteil an der Entwicklung, sind aber nicht allein die Ursache für den Anstieg. Verbesserte Radverkehrsinfrastruktur und die qualitative Verbesserung der Räder

insgesamt spielen ebenfalls eine Rolle. Die zunehmende Nutzung von Pedelecs bietet das Potenzial für eine weitere Zunahme der gefahrenen Pkm mit dem Fahrrad in der Zukunft und ggf. die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad.

Der **Modal Split der Rad-Pkm liegt** unverändert bei 3 Prozent 2008 und 2017. Trotz Zunahme der Personenkilometer mit dem Fahrrad bleibt der Anteil an den gesamten Pkm konstant, da die Verkehrsleistung (in Pkm) bei allen Verkehrsmitteln weiter zunimmt (Abbildung 6).

Abbildung 6: Modal Split der Personenkilometer mit dem Fahrrad

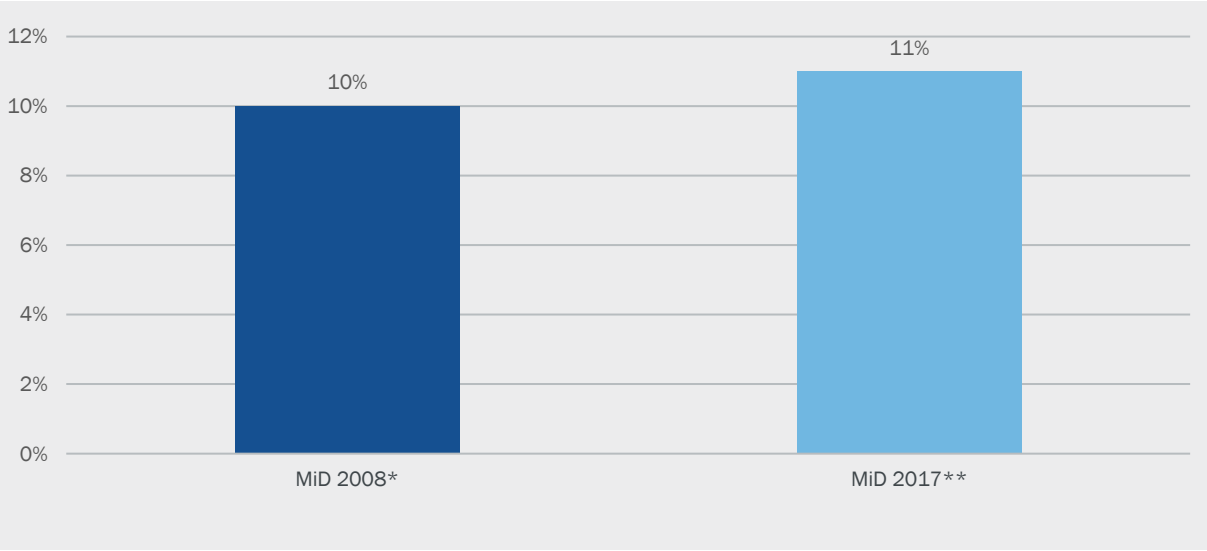


*insgesamt 96,4 Mio. Personenkilometer mit dem Fahrrad
**insgesamt 112 Mio. Personenkilometer mit dem Fahrrad

Quelle: (BMVI, 2017b), eigene Darstellung Prognos

Der **Modal Split der Wege** dagegen verzeichnet eine Steigerung für den Radverkehr. Von 10 Prozent im Jahr 2008 steigt der Modal Split auf 11 Prozent im Jahr 2017 (Abbildung 7). Trotz stagnierender Wegeanzahl insgesamt und mit dem Fahrrad im Speziellen, steigt der Anteil an den Gesamtwegen an. Der Fahrradanteil gewinnt besonders bei Wegen mit kurzen Strecken dazu (Abbildung 8).

Abbildung 7: Modal Split der Wege mit dem Fahrrad



*insgesamt 28,1 Mio. Wege pro Tag mit dem Fahrrad
**insgesamt 28 Mio. Wege pro Tag mit dem Fahrrad

Quelle: (BMVI, 2017b), eigene Darstellung Prognos

Die Radnutzung hat im Beobachtungszeitraum zugenommen und die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel für die Alltagsmobilität ist gestiegen. Im Jahr 2017 benutzen rund 34 Prozent das Fahrrad täglich bzw. mehrmals pro Woche, im Jahr 2013 waren es noch rund 32 Prozent (2013 war eine Wintererhebung)[5]. E-Bikes und Pedelecs werden meist mehrmals pro Woche genutzt und sind daher eher weniger ein Teil der Alltagsmobilität. Sie werden vermehrt von Senioren gefahren, deren Alltagsmobilität generell geringer im Vergleich zu anderen Altersgruppen ausfällt und Pedelecs sind öfter im ländlichen Raum vorhanden bzw. werden eher für Freizeitzwecke genutzt.

Die reale Entwicklung der Verkehrsleistung im Radverkehr übertrifft deutlich den angenommenen Trend der immer noch aktuellen Verflechtungsprognose 2030. Die reale Entwicklung ist wie bereits erwähnt um 24,5 Prozent gestiegen und lag 2010 bei 32,4 Mrd. Pkm und 2017 bei 40,8 Mrd. Pkm (Tabelle 1). Die interpolierte Entwicklung der BVWP liegt hingegen 2017 bei 33,2 Mrd. Pkm und damit unter der realen Entwicklung.

Tabelle 1: Entwicklung der jährlichen Pkm mit dem Rad in Mrd.

	2010	2017	2020
Verflechtungsprognose 2030	32,4	33,2*	33,6*
Reale Entwicklung	32,4	40,8	---

* lineare Interpolation der Verflechtungsprognose

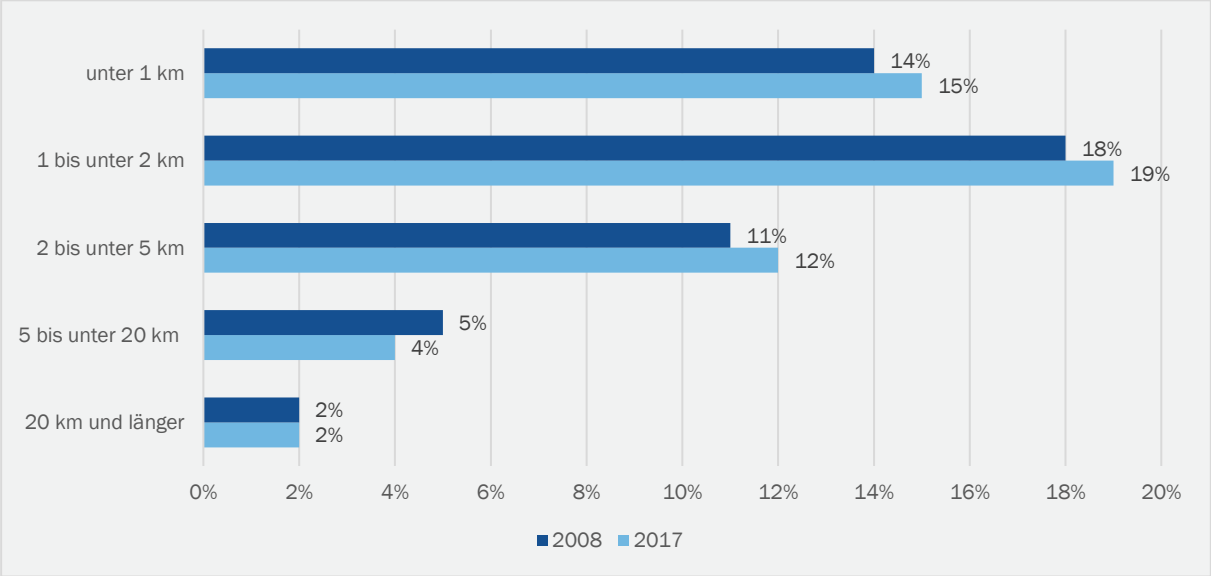
[5] (SINUS-Institut, 2013) (SINUS-Institut, 2017)

Quelle: (BMVI, 2017b), (BVU, 2014), (BMVI, 2018a), eigene Darstellung und eigene Berechnung Prognos

Radnutzung auf kurzen Strecken erhöhen

Mit der Zunahme der Radverkehrsleistung konnte auch die Bedeutung des Fahrrads auf kurzen Wegen leicht gesteigert werden (Abbildung 8). Dabei konnte der Radverkehr bei den Wegelängen bis 5 km jeweils einen Prozentpunkt gewinnen. Diese Entwicklung zeigt, dass das Fahrrad grundsätzlich auf kurzen Strecken ein hohes Potenzial hat, den Pkw zu ersetzen, wobei das Potenzial in Städten aufgrund tendenziell kürzerer Wege höher ist als im ländlichen Raum.

Abbildung 8: Radverkehrsanteil nach Wegelängen

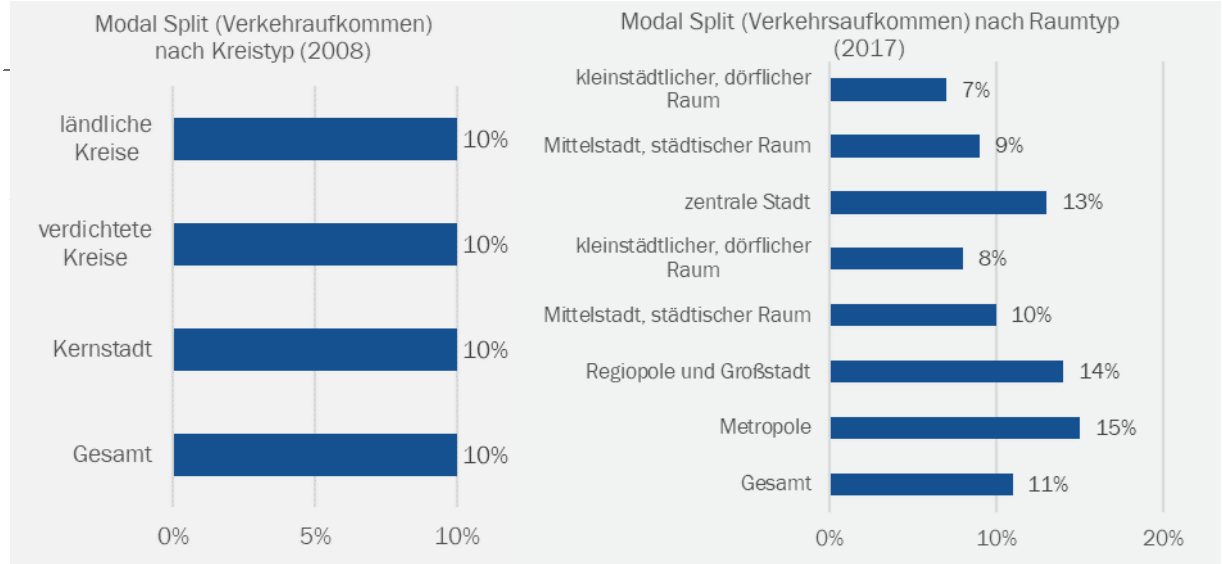


Quelle: (Infas, 2008) (BMVI, 2017b), eigene Darstellung Prognos

Radnutzung in ländlichen Räumen erhöhen

Die Radnutzung nimmt besonders in großen Städten und Gemeinden zu, wohingegen sie auf dem Land stagniert. In urbanen Gebieten ist die Fahrradnutzung wie bereits beschrieben aufgrund kurzer Wege als attraktives Verkehrsmittel stärker in der Alltagsmobilität integriert worden. Das Potenzial in den kleineren Städten – gemessen an den Modal-Split-Werten in den Großstädten und Metropolen – ist demgegenüber noch sehr gering (Abbildung 9). Im Vergleich zur städtischen Entwicklung verliert das Fahrrad auf dem Land sogar an Bedeutung. Ein hoher Motorisierungsgrad, ausreichende Parkplätze, lange Wege, fehlende Radverkehrsinfrastruktur und Netzlücken sind hier als Hindernisse für mehr Radverkehr zu nennen.

Abbildung 9: Radnutzung nach Kreis- und Raumtypen



Der Radverkehr kann bereits heute einen messbaren Beitrag zu Klima- und Umweltschutzzielen leisten (Tabelle 2). Dabei bewirken die 40,2 Mrd. Pkm mit dem Rad aus 2017 eine Entlastung von bis zu 4 Prozent der Gesamtemissionen im Verkehr. Gerade in den von lokalen Emissionen (NO_x und Feinstaub) stark betroffenen Städten bringt der Radverkehr nachweislich eine Entlastung von Luftschadstoffen, wenn Wege vom motorisierten Verkehr auf das Rad verlagert werden.

[6] (Infas, 2008) (BMVI, 2017b)

Tabelle 2: Beitrag zu Klimaschutz, Umweltschutz und Energie

Verkehrsleistung Radverkehr	**Mio. Personenkilometer**	**40.150**	
Dadurch ggü. Erbringung der Verkehrsleistung mit Pkw vermieden (2017):			
CO_2	Tonnen	7.000.000	Entspricht 4% der Gesamtemissionen im Verkehr
NO_x	Tonnen	28.000	Entspricht 6% der Gesamtemissionen im Verkehr
Feinstaub	Tonnen	300	Entspricht 1% der Gesamtemissionen im Verkehr
Kraftstoff	Mio. Liter	2.971	Entspricht 6% des jährlichen Gesamtkraftstoffverbrauchs der Pkw-Flotte
Primärenergieverbrauch	Petajoule	119	Entspricht 1% des Gesamtprimärenergieverbrauchs in Deutschland

Quelle: (Ifeu-Institut, 2016), eigene Darstellung und Berechnung Prognos

Beitrag zur Gesundheitsförderung

Der NRVP hat zwar das Ziel definiert, einen Beitrag zur Gesundheitsförderung zu leisten, eine direkte Wirkung der Radverkehrsförderung durch den NRVP auf die Gesundheit der Bevölkerung kann jedoch anhand vorhandener Datengrundlagen kaum nachgewiesen werden. Es steht allerdings außer Zweifel, dass regelmäßiges Radfahren die individuelle physische und psychische Verfassung stärkt. Die Wahrscheinlichkeit für Herzerkrankungen, Depressionen und das Krebsrisiko können gemindert sowie der Blutdruck gesenkt werden[7]. Studien belegen darüber hinaus, dass regelmäßiges Radfahren die Lebenserwartung um 3 bis 14 Monate erhöht. Mit 3,3 Krankheitstagen haben Radfahrer deutlich weniger als Autofahrer mit 5,3 Krankheitstagen[8]. Im Durchschnitt kann durch ca. 1.200 km Radfahren ein Krankheitstag verhindert werden.

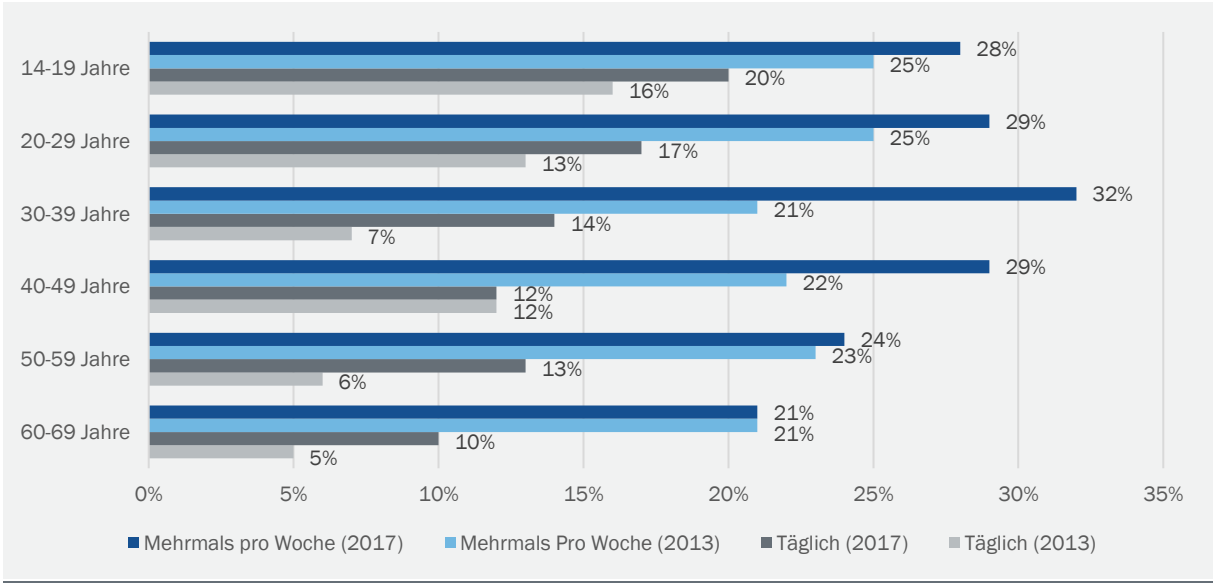
Die Krankenkassen haben den Gesundheitseffekt durch Radfahren erkannt und fördern Radfahrer in ihren Bonusprogrammen. Dabei werden z. B. Punkte für die Teilnahme an geführten Radtouren verteilt. Diese Bonuspunkte können dann gegen Sach- oder Geldprämien eingetauscht werden. Radverkehr spielt auch zunehmend in der Betrieblichen Gesundheitsförderung eine Rolle. Durch die Ausweitung der Angebote von Dienstfahrrädern über verschiedene Leasing-Modelle (z. B. Jobrad) nimmt die Anzahl der Arbeitnehmer, die das Angebot nutzen, zu.

[7] (ECF, 2016)
[8] (EcoLibro GmbH, 2015)

Mobilität älterer Menschen sicherstellen

Ältere Menschen benutzen heute häufiger das Fahrrad als Verkehrsmittel als früher. Dabei lässt sich feststellen, dass sich die tägliche Nutzung im Vergleich von 2013 zu 2017 verdoppelt hat, während die Nutzung mehrmals pro Woche konstant geblieben ist (Abbildung 10). Diese Entwicklung ergibt sich zunächst aus der zunehmenden Anzahl von Haushalten älterer Menschen mit Fahrrädern. Außerdem sind sie überdurchschnittlich mit Pedelecs ausgestattet und Nutzen die Räder dabei vorwiegend für Freizeitzwecke, Erledigungen oder Einkäufe.

Abbildung 10: Fahrradnutzung von Kindern und Senioren



Quelle: (SINUS-Institut, 2017); eigene Darstellung Prognos

Fazit: Zielerreichung der Oberziele

Die Entwicklung des Radverkehrs ist positiver verlaufen als in damals aufgestellten Prognosen der BVWP erwartet. Dennoch konnte die NRVP-Perspektive mit einem bundesweiten Modal-Split-Anteil von 15 Prozent der Wege im Jahr 2020 nicht erreicht werden. Bei der Verkehrsleistung konnte nur ein leichter Bedeutungszuwachs des Radverkehrs verzeichnet werden. Insgesamt konnte das Rad als Alltagsverkehrsmittel in urbanen Räumen gestärkt werden, in ländlichen Räumen hat sich die Nutzungsintensität nicht erhöht.

Auch wenn die Entwicklung der zuvor genannten verkehrlichen Kennzahlen ohne Frage noch Spielraum nach oben lässt, so leistet der Radverkehr schon heute (wie im NRVP gefordert) nachweislich Beiträge zu gesellschaftlichen Herausforderungen. Dies wird insbesondere durch seine erheblichen Potenziale zur Emissionsreduktion deutlich. Zudem wird seine positive Wirkung auf die Gesundheit durch eine zunehmende Förderung des Radverkehrs durch entsprechende Akteure aufgegriffen. Für ältere Menschen gewinnt das Fahrrad zunehmend an Bedeutung als Verkehrsmittel. So trägt es dazu bei, dieser wachsenden Bevölkerungsgruppe weiterhin eine zukunftsfähige Mobilität zu sichern.

Der NRVP hat zwar nur eine indirekte Wirkung auf die Zielerreichung auf Strategieebene, da es sich um einen strategischen Plan handelt. Dennoch kann seine starke positive Impulswirkung nicht bestritten werden, da sich die Radverkehrsförderung auf Ebene der Länder und auch z. T. der Kommunen an den Zielen des NRVP orientiert. Er ist Referenz und Argumentationsgrundlage für die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zu Gunsten des Radverkehrs. Übergeordnete gesellschaftliche Trends und Debatten (wie die Anstrengungen zum Klimaschutz) begünstigen in hohem Maße direkt die Förderung des Radverkehrs und indirekt die Radverkehrsnutzung. Das Zusammenspiel aus politischer Impulswirkung und Rahmensetzung sowie den derzeit feststellbaren gesellschaftlichen Trends hat die skizzierten positiven Entwicklungen angestoßen und ermöglicht. So wird auch der Grundstein dafür gelegt, ambitioniertere Ziele für den Radverkehr anzuvisieren, die mit dem NRVP 2020 noch nicht erreicht werden konnten.

3.3 Übergreifende Maßnahmen im NRVP

Unabhängig von den neun Handlungsfeldern werden im NRVP übergreifende Maßnahmen definiert. Sie richten sich an Bund-, Länder und kommunale Ebene.

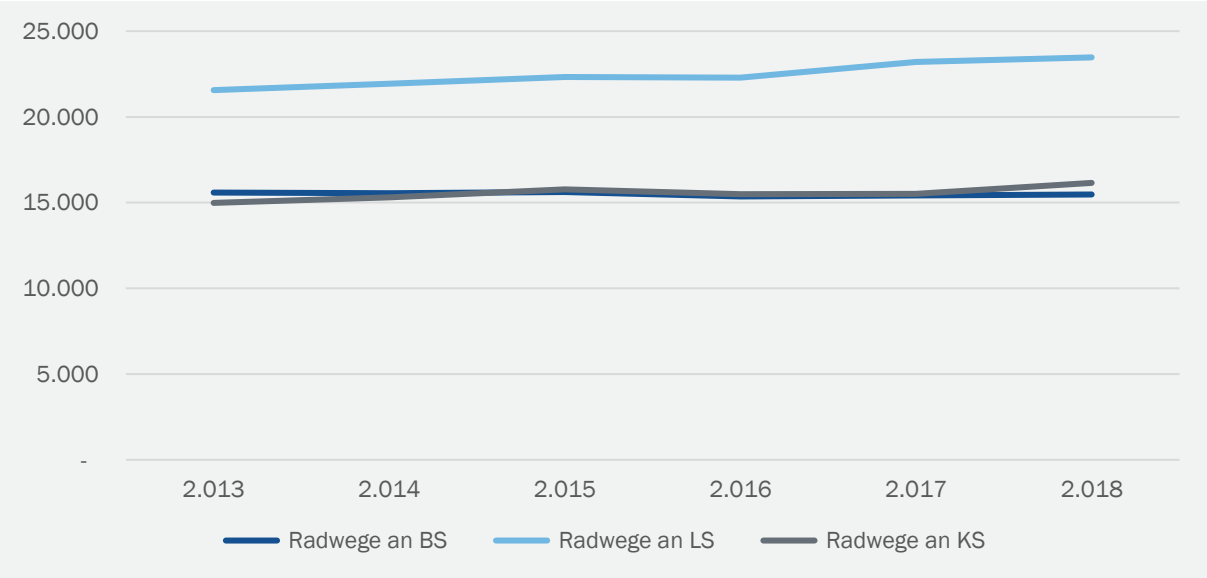
Konkret werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- Ausbau der Infrastruktur
- Personelle und finanzielle Basis schaffen
- Förderkulisse stärken
- Politische Strukturen und Netzwerke für den Radverkehr schaffen
- Radverkehr in Bundesstrategien einbinden.

Die Maßnahmen wurden auf den jeweiligen Ebenen in unterschiedlicher Intensität umgesetzt.

Der **Ausbau der Infrastruktur** konnte auf allen Ebenen fortgesetzt werden. Die Länge der Radwege an Bundes- und Kreisstraßen stellt sich dabei im Zeitverlauf relativ konstant dar, im Vergleich dazu hat die Länge der Radwege an Landesstraßen von 2013 bis 2018 leicht zugenommen (Abbildung 11). Auf kommunaler Ebene hat insgesamt ein kontinuierlicher Ausbau der Radwege stattgefunden.

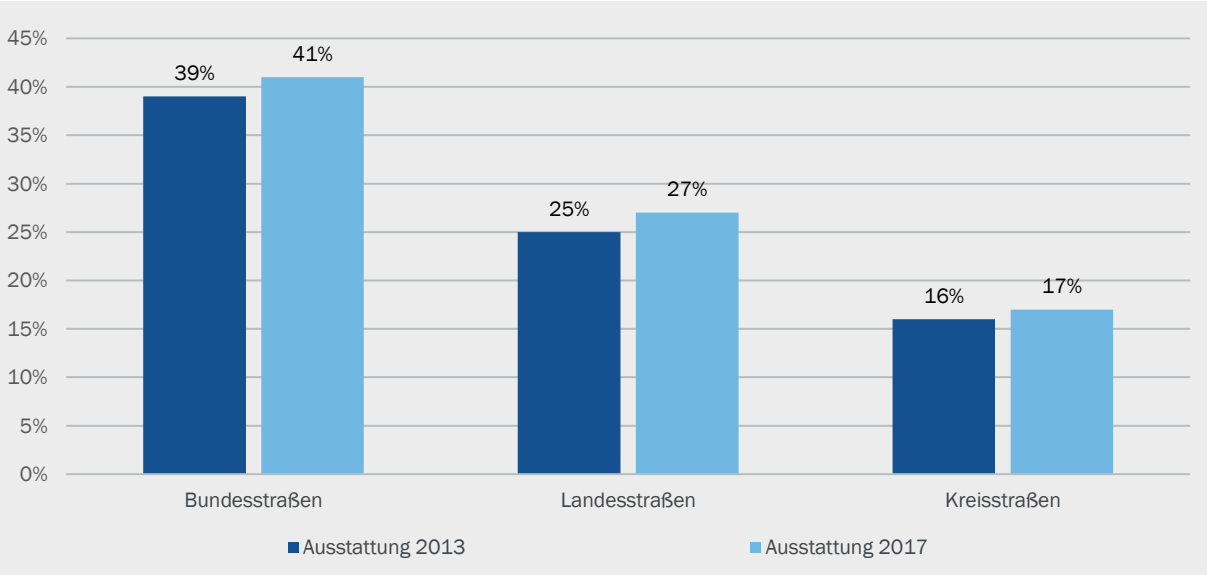
Abbildung 11: Länge der Radwege in km



Quelle: BMVI, (BMVI, 2016a), (BMVI, 2017c), (BMVI, 2018b) eigene Darstellung Prognos

Entlang des klassifizierten Straßennetzes wurden neue Radwege gebaut und der Ausstattungsgrad hat insgesamt zugenommen (Abbildung 12).

Abbildung 12: Ausstattung entlang Bundes-, Landes- und Kreisstraßen



Quelle: BMVI, (BMVI, 2019), eigene Darstellung Prognos

Bei der Entwicklung von Ausstattung und Länge der Radwege sind mögliche Verschiebungen in der Baulastträgerschaft zu berücksichtigen; so kann z. B. die Umwidmung einer Kreisstraße zu

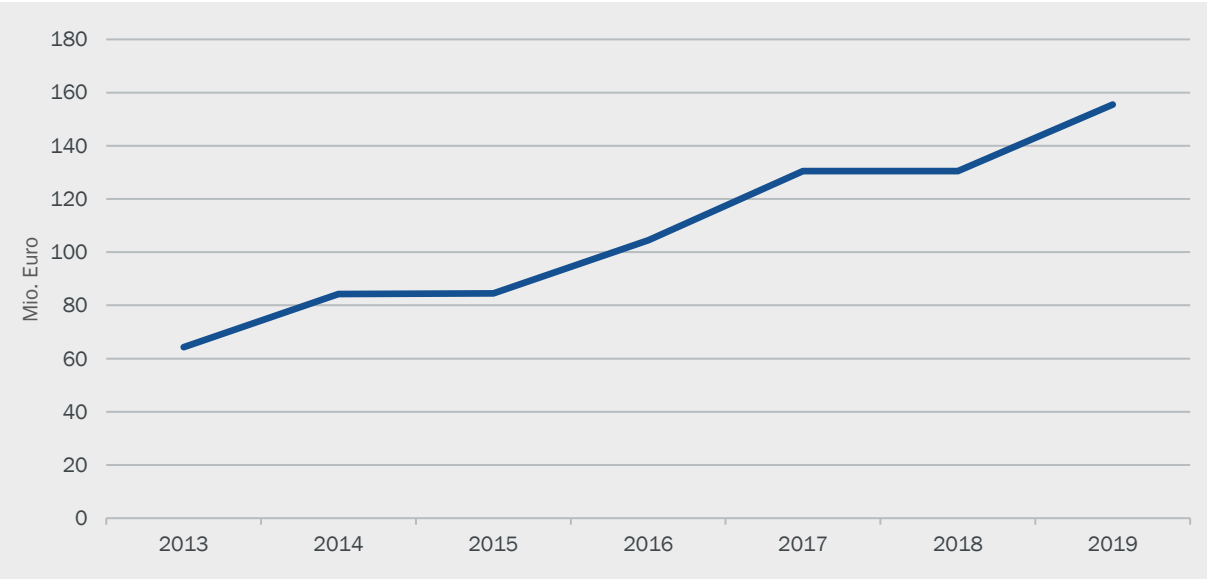
einer Landesstraße die Statistik verzerren. Ein direkter Vergleich der Bautätigkeiten auf den Ebenen muss kritisch hinterfragt und die jeweiligen Zuständigkeiten mit betrachtet werden. Die Hauptlast der Umsetzung von Baumaßnahmen liegt bei den Kommunen. Dies bedeutet, dass der Bund Mittel für den Bau zur Verfügung stellt, der Bau allerdings auf Länder- und vermehrt noch auf kommunaler Ebene stattfindet. Mangelnde Personalkapazitäten und die komplexen Planungsverfahren bedeuten teilweise einen langen zeitlichen Vorlauf bis zur Umsetzung.

In der Statistik wird nur der tatsächliche Bau von Radwegen (Radwege, die auch vom Fußgänger mitbenutzt werden; Mehrzweckstreifen, die auch vom Radfahrer mitbenutzt werden) betrachtet. Nennenswert ist allerdings auch der Netzausbau auf kommunaler Ebene durch kleinere und z. T. auch nicht-bauliche Maßnahmen. Die Ausweisung von Fahrradstraßen oder die Mitnutzung von landwirtschaftlichen Wegen für den Radverkehr sind wichtige Ergänzungen für das Radverkehrsnetz auf kommunaler Ebene und müssen eigentlich in die Bewertung der Maßnahmen zum Netzausbau mit einbezogen werden, auch wenn diese statistisch nur schwer zu fassen sind.

Zu beachten ist auch die Qualität der Radwege, denn diese kann z. T. sehr unterschiedlich ausfallen. Eine flächendeckende Qualitätserfassung der Radinfrastruktur hat bisher nicht stattgefunden, allerdings gibt es Pläne von Ländern und einzelnen Kommunen, eine genaue Zustandserfassung durchzuführen. Derzeit ist es aber noch nicht möglich, Länge und Qualität des Radwegenetzes gesamthaft zu betrachten.

Die übergreifende Maßnahme „**Finanzielle Basis schaffen**“ zeigt sich anhand der Haushaltsmittel für den Radverkehr auf den einzelnen Akteursebenen. Die Haushaltsmittel im BMVI für den Radverkehr sind seit 2013 angestiegen (Abbildung 13). Im Haushalt 2019 sind zudem erstmals zusätzliche Mittel für investive Modellprojekte und die Förderung von Abbiegeassistenzsystemen eingestellt.

Abbildung 13: Mittel für die Radverkehrsförderung im BMVI



Quelle: (Prognos, 2019), eigene Darstellung Prognos

Insgesamt sind die Ausgaben auf Bundes-, Landes-, Kreis- sowie Städte- und Gemeindeebene von 400 Mio. Euro im Jahr 2008 auf 650 Mio. Euro im Jahr 2016 (gemittelte Werte 2015-2017) angestiegen[9]. Zu beachten sind allerdings auch die stark gestiegenen Baukosten (im Jahr 2018 fiel die Erhöhung im Mittel mit rund 6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr 2017 deutlich höher aus[10]). Aufgrund der gestiegenen Kosten fällt die Bautätigkeit im Vergleich zu den Vorjahren, trotz gestiegener verfügbarer Mittel, geringer aus.

Die Maßnahme „**Personelle Basis schaffen**“ wurde auf allen Ebenen in unterschiedlicher Intensität umgesetzt. Auf Bundesebene gehört der Radverkehr seit 2013 zu den Aufgaben des BMVI; seit 2016 existiert ein eigenständiges Referat „Radverkehr“. Zudem ist er seit 2018 Teil einer Stabsstelle. Das BMVI benennt seit 2013 eine Beauftragte/ einen Beauftragten für Radverkehr als Ansprechpartner für Bundesministerien, Länder, Kommunen und weitere Akteure der Radverkehrspolitik. Die Personalstellen für den Radverkehr auf Landes- und kommunaler Ebene nehmen ebenfalls tendenziell zu, allerdings ist der Umfang stark abhängig von der politischen Agenda. Zu erkennen ist auch ein Unterschied zwischen urbanen und ländlichen Räumen bzw. in touristischen Gebieten. Wo der Radverkehr eine zunehmende wichtige Rolle spielt, werden Personalstellen geschaffen. Dabei muss die unterschiedliche Intensität berücksichtigt werden, denn Personalstellen sind z. T. komplett für den Radverkehr zugeteilt, besonders in kleinen Kommunen wird der Radverkehr aber eher als Teilaufgabe bzw. in Teilzeit oder auch von Vereinen/Bürgern ehrenamtlich betreut.

Während der Laufzeit des NRVP wurde eine Reihe von Förderprogrammen zu Gunsten des Radverkehrs auf Bundesebene aufgelegt, um die **Förderkulisse** zu **stärken**. Mit neueren Programmen greift der Bund explizit aktuelle Entwicklungen und Probleme im Radverkehr auf (Tabelle 3). Die Förderung von Radverkehr über den Bundeswettbewerb Radverkehr und die NKI findet kontinuierlich seit 2016 statt und bildet eine weitere wichtige Grundlage für Maßnahmen auf kommunaler Ebene, die Radverkehrsförderung zu stärken. Die nicht investiven Mittel für die Radverkehrsförderung ermöglichen ergänzend dazu eine kontinuierliche Radverkehrsförderung in der Zuständigkeit des Bundes. Zudem werden zahlreiche Maßnahmen und Kampagnen zur Umsetzung des NRVP auf Bundesebene finanziert.

Tabelle 3: Förderprogramme auf Bundesebene

Förderprogramm	Laufzeit
Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans	Seit 2013
Regierungsprogramm Elektromobilität	2011 bis 2016
Nationale Klimaschutzinitiative - Investive Klimaschutzmaßnahmen	Seit 2015
Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr	Seit 2016

[9] (Prognos, 2019)
[10] Eigene Berechnung (Destatis, 2020)

Betriebliches Mobilitätsmanagement	Seit 2017
Bike & Ride Initiative	Seit 2018
Förderprogramm Abbiegeassistenzsysteme	Seit 2019
Förderung des Radverkehrs durch innovative Modellprojekte	Seit 2019

Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Auch auf Länderebene hat die Anzahl der Förderprogramme für den Radverkehr zugenommen, allerdings gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Bundesländern bzgl. der Förderhöhe, was auf noch bestehende Unterschiede im politischen Klima der Länder bzgl. der Relevanz des Radverkehrs hinweist.

Die „**Schaffung von politischen Strukturen und Netzwerken für den Radverkehr**“ hat der NRVP ebenfalls unterstützt. Die Anzahl der Arbeitskreise auf Länderebene hat sich in der Laufzeit des NRVP deutlich erhöht und unterstreicht damit die Bedeutung der Vernetzung auf der Akteursebene (Abbildung 14). Ergänzend dazu wurde die Vernetzung mit dem Bund über den Bund-Länder-Arbeitskreis fortgesetzt. Auf Bundesebene bilden der Nationale Radverkehrskongress und auf kommunaler Ebene die Fahrradkommunalkonferenz eine wichtige Grundlage für die Vernetzung von Akteuren.

Abbildung 14: Beispiele für Vernetzungsformate auf Länderebene

Arbeitskreise Länderebene	Mitglieder	Gründungsjahr	
AGFS NRW	75 Landkreise und Kommunen	1993	
AGFK BW	77 Landkreise und Kommunen	2010	Laufzeit erster NRVP
AGFK Bayern	71 Landkreise und Kommunen	2012	
AGFK Thüringen	13 Landkreise und Kommunen	2013	Laufzeit NRVP 2020
AGFK Bremen/ Niedersachsen	54 Landkreise und Kommunen	2015	
AGFK Brandenburg	18 Landkreise und Kommunen	2015	
AG Nahmobilität Hessen	252 Kommunen, Hochschulen, Verbänden, Institutionen, etc.	2016	
Mecklenburg-Vorpommern	8 Landkreise und Kommunen	2017	
RAD.SH e.V.	17 Landkreise und Kommunen	2017	
AGFK Sachsen-Anhalt	36 Kommunen	2019	

Quelle: Eigene Analyse und Darstellung Prognos (Stand Januar 2020)

Über die Maßnahme „**Einbindung des Radverkehr in Bundesstrategien**“ im NRVP sollte die Radverkehrsförderung thematisch in weiteren Bundesressorts an Bedeutung gewinnen und in weitere Bundesstrategien eingebettet werden. Der NRVP nennt acht konkrete Bundesstrategien, in denen der Radverkehr stärker aufgenommen werden sollte. In der Laufzeit des NRVP 2020 wurde der Radverkehr in den aufgeführten Bundesstrategien allerdings erst in unterschiedlichem Umfang thematisiert. Eine eigenständige Behandlung des Radverkehrs erfolgt in folgenden Planwerken:

- **Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 (2016, BMVI):** Radwege in der Baulast des Bundes sind nicht Teil des BVWP, allerdings findet eine ausführliche Auseinandersetzung mit Radverkehr im Kapitel „Verkehrsinfrastruktur jenseits des BVWP“ statt. Zudem wir der Radverkehr in der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (nur Zellbinnenverkehre, d.h. nicht kreisgrenzenüberschreitend) berücksichtigt [11].

[11] (BMVI, 2016b)

- **Klimaschutzplan 2050 (2016, BMUB):** Eine ausführliche Behandlung des Radverkehrs und Querverweis auf den NRVP finden im Kapitel 5.3 „Klimaschutz und Mobilität“ statt[12].
- **Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) der Bundesregierung (2013, BMVI):** Der Radverkehr (insb. Fahrradverleihsysteme) wird an geeigneten Stellen erwähnt und im Zwischenbericht zur Weiterentwicklung der MKS von 2018 wird der Radverkehr ausführlich mit Querverweisen auf den aktuellen NRVP behandelt[13].

In den folgenden Strategien wird der Radverkehr bislang nur unzureichend bis gar nicht erwähnt:

- **Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt (2007, BMUB):** Der Fahrradtourismus wird beispielhaft als wirtschaftlicher Nutzen der Biodiversität erwähnt. Radverkehr wird in den Maßnahmen der Strategieergänzung „Naturschutz-Offensive 2020“ von 2017 nicht thematisiert[14].
- **Jedes Alter zählt – Demografiestrategie der Bundesregierung (2015, BMI):** Der Radverkehr wird in der aktuellen Version des Strategiepapiers, trotz Maßnahmenkapitel „Mobil in ländlichen Räumen“ nicht erwähnt[15].
- **IN FORM – Nationaler Aktionsplan zur Prävention von Fehlernährung, Bewegungsmangel, Übergewicht und damit zusammenhängenden Krankheiten (2008, BMG):** Der Radverkehr wird im Handlungsfeld 3 „Bewegung im Alltag“ angesprochen. In der Zwischenbilanz 2017 gab es allerdings nur Querverweise auf den NRVP als flankierende Maßnahme des BMVI[16].

Das **Weißbuch Innenstadt (2011, BMVBS)[17]** und das **Energiekonzept der Bundesregierung (2010, BMWi)[18]** wurde seit der Verabschiedung des NRVP nicht überarbeitet, daher konnte der Radverkehr auch nicht aufgenommen werden.

Fazit zu den übergreifenden Maßnahmen im NRVP

Die Radverkehrsinfrastruktur wird weiter ausgebaut, allerdings ist die Datenlage dazu auf kommunaler Ebene sehr lückenhaft. Nutzbare Angaben zur erreichten baulichen Qualität des Radnetzes sind kaum verfügbar. Vor dem Hintergrund dieser Datenlücken kann zwar ein voranschreitender Ausbau des Radnetzes konstatiert werden, eine tiefere qualitative Bewertung ist nicht möglich.

Die finanzielle und personelle Ausstattung der Aufgabenträger wurde auf allen Ebenen deutlich verbessert, die Entwicklung ist allerdings stark abhängig von der Haushaltslage und der politischen Prioritätensetzung der jeweiligen Aufgabenträger.

Die Förderkulisse wurde ausgebaut und widmet sich sehr unterschiedlichen Fördergegenständen (investiv/nicht investiv, Spezialthemen). Nicht nur das BMVI, auch das BMU hat wichtige Förderungen etabliert (z.B. Kommunalrichtlinie, B+R-Förderung). Auf Länderebene sind zahlreiche neue Förderprogramme für den Radverkehr entstanden.

[12] (BMUB, Klimaschutzplan 2050. Klimapolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung, 2016)
[13] (BMVI, 2013)
[14] (BMUB, 2007)
[15] (BMI, 2015)
[16] (BMG, 2008)
[17] (BMVBS, 2011)
[18] (BMVi, 2010)

Vernetzungsformate zum Radverkehr haben sich auf allen Ebenen weiterentwickelt und zahlenmäßig erweitert. Länger vorhandene Formate wie der NRVK oder der Bund-Länder-Arbeitskreis haben sich zu wichtigen Vernetzungstreffen für die Akteure entwickelt.

Eine Einbindung des Radverkehrs in andere Ressorts der Bundespolitik ist in unterschiedlichem Maß gelungen. Der NRVP wurde im Klimaschutzkonzept, BVWP und der MKS integriert, allerdings fehlt die Berücksichtigung in weiter entfernten Politikfeldern (Gesundheits- und Sozialpolitik).

Grundsätzlich lassen sich Fortschritte in der Umsetzung der übergreifenden Maßnahmen auf allen Akteursebenen feststellen. Die Umsetzung erfolgt jedoch noch in unterschiedlicher Intensität und muss weiter ausgebaut werden.

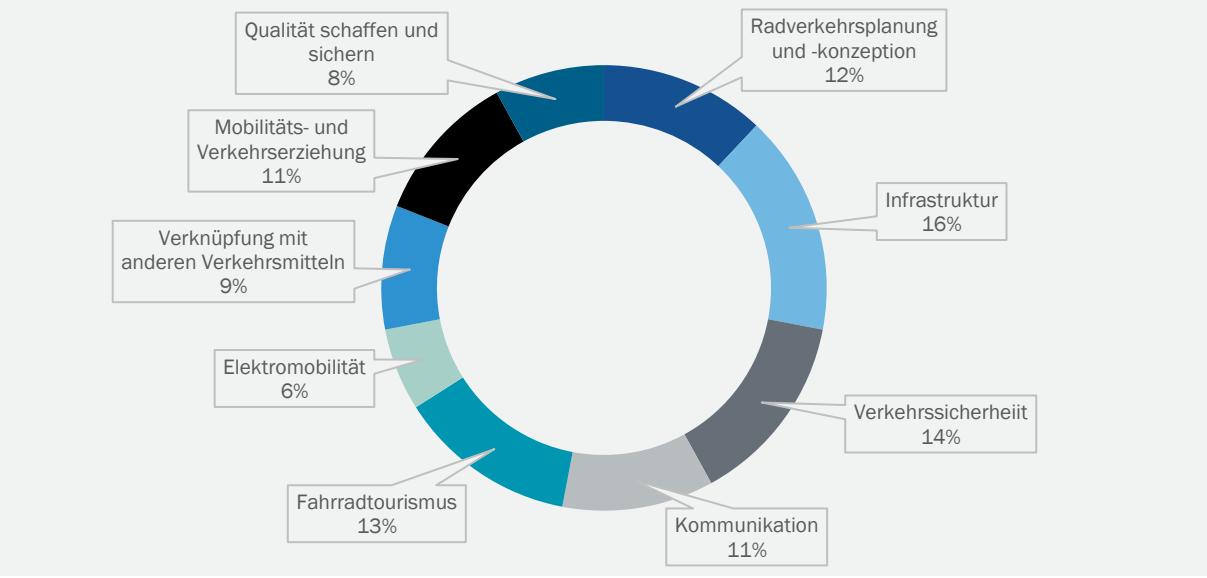
4 Handlungsfelder und spezifische operative Ziele

Der NRVP nennt neun thematische Handlungsfelder für die Radverkehrsförderung in Deutschland:

- Radverkehrsplanung und -konzeption
- Infrastruktur
- Verkehrssicherheit
- Kommunikation
- Fahrradtourismus
- Elektromobilität
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Mobilitäts- und Verkehrserziehung
- Qualitäten schaffen und sichern

Die Handlungsfelder enthalten jeweils konkrete Maßnahmen, die zur Umsetzung der Handlungsfelder auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene vorgesehen sind. Insgesamt sind rund 142 konkrete Handlungsempfehlungen (=Maßnahmen) enthalten, die für die verschiedenen Akteursgruppen definiert wurden. Grundsätzlich unterscheidet sich die Anzahl der Maßnahmen zwischen den Handlungsfeldern. Dabei enthält das Handlungsfeld Infrastruktur die meisten Maßnahmen für die Radverkehrsförderung, gefolgt von dem Handlungsfeld Verkehrssicherheit (Abbildung 15). Elektromobilität als neues Handlungsfeld im NRVP 2020 enthält die wenigsten Maßnahmen.

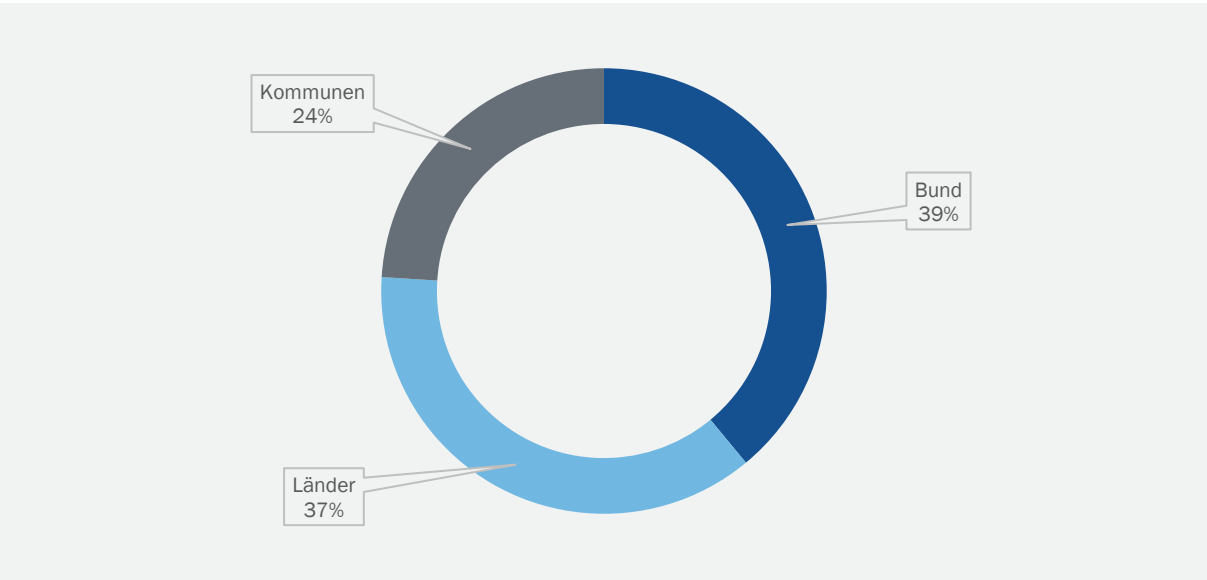
Abbildung 15: Verteilung der Maßnahmen auf die Handlungsfelder



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Für die Bundesebene werden im NRVP die meisten Maßnahmen empfohlen (Abbildung 16). 39 Prozent der Handlungsempfehlungen sind auf Bundesebene zu verorten, 37 Prozent auf Länderebene und 24 Prozent auf kommunaler Ebene. Der Fokus der Maßnahmen auf der Ebene Bund ergibt sich durch den strategischen Charakter des NRVP auf Bundesebene: er soll möglichst vielfältige Impulse und Orientierung für Länder und Kommunen geben.

Abbildung 16: Verteilung der Maßnahmen auf die Ebenen



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

In der nachfolgenden Bewertung werden die Maßnahmen der neun Handlungsfelder in zwei Gruppen eingeteilt:

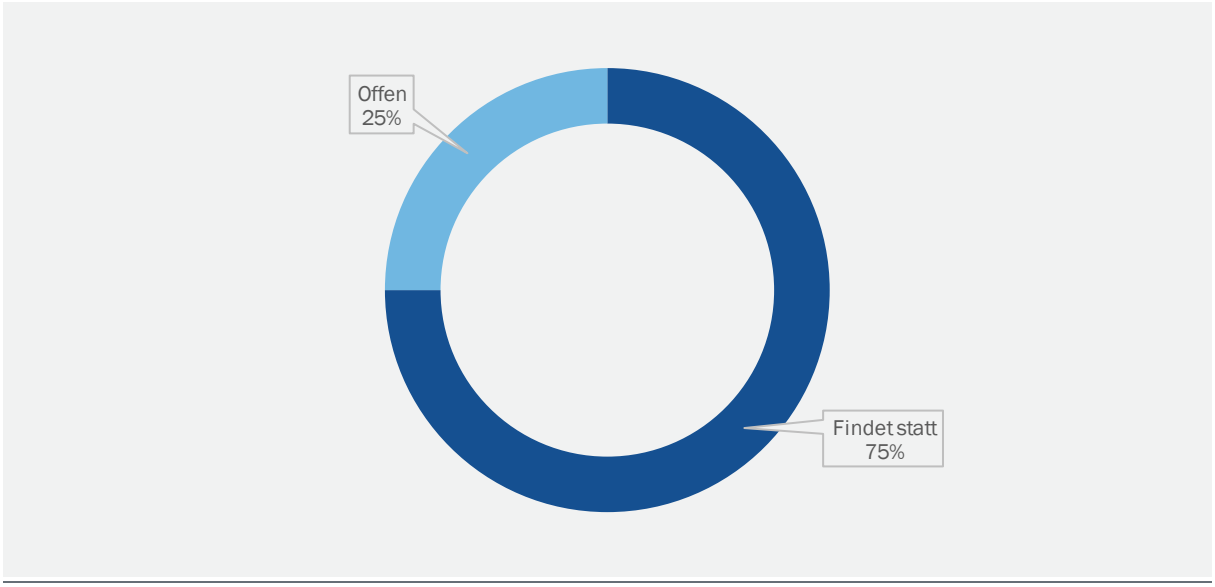
- Bereits umgesetzt („findet statt“)
- Noch offen

Die Maßnahmen in der Kategorie „findet statt“ wurden umgesetzt bzw. befinden sich aktuell in der Umsetzung. Die Kategorie „offen“ enthält die nicht umgesetzten Handlungsempfehlungen. Darunter gehören auch Maßnahmen, die während der Laufzeit des NRVP 2020 obsolet bzw. überholt und folglich nicht genutzt wurden.

Die Bewertung, welcher Stand der Umsetzung erreicht worden ist, basiert auf den Expertengesprächen und einer umfangreichen Literaturrecherche. Für die kommunale Ebene konnte der Umsetzungsgrad nicht abschließend untersucht werden, da die empfohlenen Maßnahmen zwar überwiegend stattfinden, allerdings hauptsächlich punktuell und nicht flächendeckend umgesetzt werden.

Der überwiegende Teil der in den Handlungsfeldern thematisierten Maßnahmen auf Bundesebene ist bereits umgesetzt (75 Prozent) (Abbildung 17). 25 Prozent der Maßnahmen sind weiterhin offen.

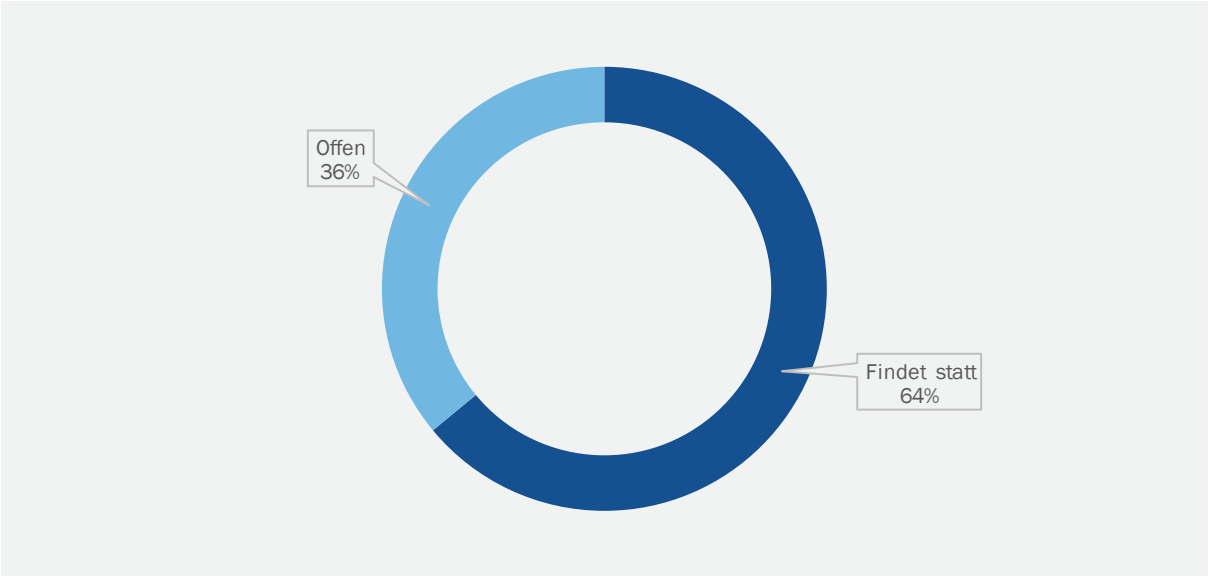
Abbildung 17: Umsetzungsgrad der Maßnahmen auf Bundesebene



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Auf Länderebene sind 64 Prozent der Maßnahmen durchgeführt worden (Abbildung 18). Die offenen Maßnahmen liegen bei 36 Prozent.

Abbildung 18: Umsetzungsgrad der Maßnahmen auf Länderebene



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Im Folgenden werden die Ziele und empfohlenen Maßnahmen aus den Handlungsfeldern untersucht. Es wurden nur die Ziele mit konkret zugewiesenen Maßnahmen betrachtet. Ziele ohne messbare Maßnahmen wurden nicht evaluiert, da hier eine Kausalität zum NRVP nicht belastbar herzustellen ist.

4.1 Radverkehrsplanung und -konzeption

Die Maßnahmen des Handlungsfelds „Radverkehrsplanung und -konzeption“ bilden die Grundlage für die Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur. Durch die Planung von neuer Infrastruktur wird die Basis für den Bau und damit der Anpassung an den Bedarf gelegt. In dem Handlungsfeld werden insgesamt sechs Ziele formuliert:

- Sichere, bedarfsgerechte und komfortable Radverkehrsinfrastruktur schaffen,
- Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation und Serviceleistungen auf allen Ebenen ausbauen,
- Durchgängige, alltagstaugliche, barrierefreie Radverkehrsnetze,
- Berücksichtigung der Bedürfnisse unterschiedliche Nutzergruppen bei der Planung von Radverkehrsnetzen,
- Erhöhung der Netzdichte auf kommunaler Ebene,
- Verbindung wesentlicher Quell- und Zielpunkte.

Im Folgenden wird die Maßnahmenumsetzung genauer analysiert.

Tabelle 4: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehrsplanung und -konzeption

Handlungsfeld	**Radverkehrsplanung und Konzeption**					
Unterpunkt	Integrierte Radverkehrsplanung		Radverkehrsnetze			
Ziele	Sichere, bedarfsgerechte und komfortable Radverkehrsinfrastruktur schaffen	Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation und Serviceleistungen auf allen Ebenen ausbauen	Durchgängige, alltagstaugliche, barrierefreie Radverkehrsnetze	Berücksichtigung der Bedürfnisse unterschiedliche Nutzergruppen bei der Planung von Radverkehrsnetzen	Erhöhung der Netzdichte auf kommunaler Ebene	Verbindung wesentlicher Quell- und Zielpunkte
Maßnahmen	■ Bund: 4 ■ Länder: 3 ■ Kommunen: 3		■ Bund: 3 ■ Länder: 2		■ Länder, Kommunen und Träger der Regionalplanung: 1	■ Länder: 1
Umsetzung	Radverkehr wird auf kommunaler Ebene zunehmend integriert betrachtet. Radverkehr wird in Verkehrsentwicklungsplänen sowie in die Nahverkehrsplanung aufgenommen. Die aktive Steuerung von Raumordnung und Siedlungsentwicklung auf Ebene der Länder und Kommunen findet statt und schafft damit die Voraussetzung, den Radverkehr auch über die allgemeine	Für das Ziel „Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation und Serviceleistungen auf allen Ebenen ausbauen“ sind im Handlungsfeld „Radverkehrsplanung und –konzeption“ keine konkreten Maßnahmen im NRVP benannt. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation werden unter dem Handlungsfeld	Der Bau von Radwegen an Bundesstraßen sowie die Identifizierung von Lücken an länderübergreifenden Bundesstraßen findet auf Bundesebene statt. Auf Ebene des Bundes und der Länder wird die Lückenschließung zur Schaffung eines zusammenhängenden Netzes durch den Ausbau der Radwegeinfrastruktur an Bundes- und	Für das Ziel „Berücksichtigung der Bedürfnisse unterschiedliche Nutzergruppen bei der Planung von Radverkehrsnetzen“ wurden im NRVP keine Maßnahmen vorgeschlagen an denen sich ein Umsetzungsgrad messen lässt.	Es liegen keine Informationen vor, ob die Radverkehrsverbindungen auf Ebene der Länder, Kommunen sowie Träger der Regionalplanung in den jeweiligen Plänen ihrer Ebene in verstärktem Umfang dargestellt und festgeschrieben wurden.	Die Erstellung von landesweiten Netzkonzepten findet in den Bundesländern Bayern, Baden-Württemberg, Thüringen, Rheinland-Pfalz, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Hamburg, Bremen und Berlin statt.

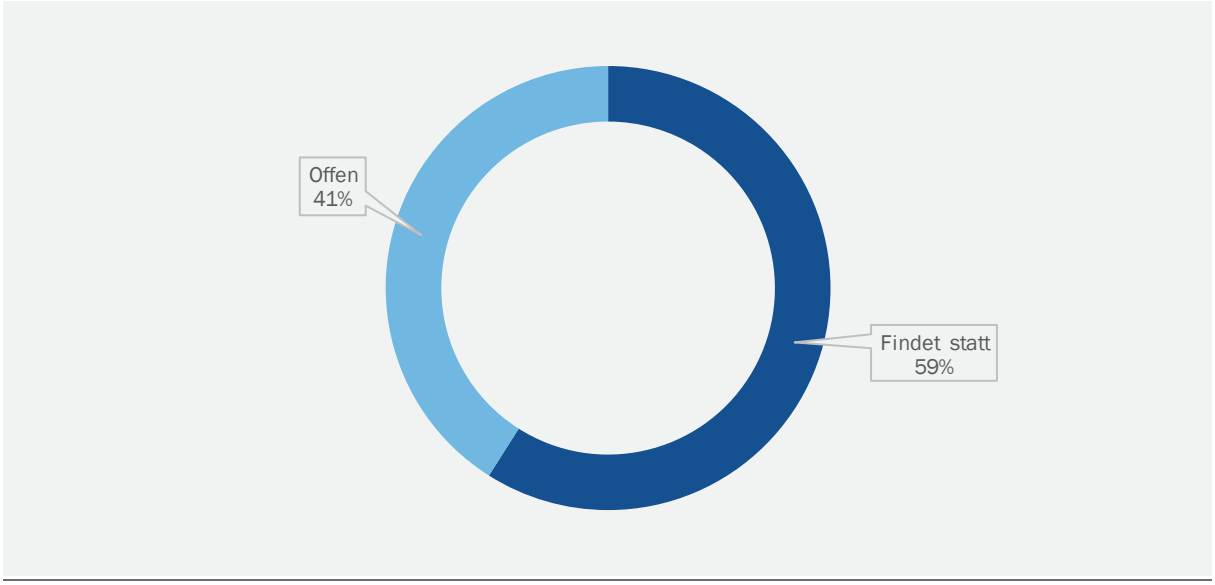
Planungspraxis der „Stadt der kurzen Wege“ in einer integrierte Stadt- und Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Die Wissensaufbereitung hinsichtlich der Erstellung von Radverkehrskonzepten für Kommunen wurde auf Bundesebene über spezifische NRVP-Projekte vorangetrieben. Die Bereitstellung von Einsteiger-Paketen für Kommunen für „Vorreiter “ und „Aufsteiger “ wurde auf Bundesebene bisher nicht durchgeführt. Maßnahmen zur Förderung einer umweltgerechten Mobilität wurden von den Ländern unterstützt und umgesetzt. Auf Bundesebenewerden über das Fahrradportal und den Deutschen Fahrradpreis gelungene Umsetzungskonzepte für Kommunen hervorgehoben. Die Koordinierungs- und Steuerungsfunktion der Bundesländer in Bezug auf baulastübergreifende Radverkehrsprojekte konnte nicht gestärkt werden.	„Kommunikation“ stärker thematisiert.	Landesstraßen durchgeführt. Darüber hinaus wurden die Lücken an länderübergreifenden Bundesstraßen in einer Radnetzkarte dokumentiert. Auf Länderebene werden die Hauptrouten des Alltagsnetzes meist über die Festlegung in den Radverkehrsstrategie gefördert und ausgebaut. Durch die Definition der Hauptrouten in den Radverkehrsstrategien findet damit eine zielgerichtete Förderung von Radverkehrsmaßnahmen statt.

Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Fazit

Der überwiegende Anteil der Maßnahmen (59 Prozent) im Handlungsfeld „Radverkehrsplanung und –konzeption“ wird umgesetzt (Abbildung 19). 41 Prozent der Maßnahmen sind offen.

Abbildung 19: Umsetzungsgrad der Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

i

Bewertung der Zielerreichung im Handlungsfeld „Radverkehrsplanung und -konzeption“

\+ Entwicklung von Radverkehrskonzepten als wichtiges Instrument der Radverkehrsförderung auf Länder- und kommunaler Ebene

O Eine integrierte Betrachtung des Radverkehrs findet bereits überwiegend statt.

– Keine Bereitstellung von Einsteiger-Paketen auf Bundesebene

4.2 Infrastruktur

Das Handlungsfeld „Infrastruktur“ thematisiert den Bau von Radverkehrsanlagen und gibt Handlungsempfehlungen für die investive Radverkehrsförderung. Dafür werden sieben Ziele definiert:

- Förderung des Radverkehrs,
- Lückenschließung außerorts,
- Abwägung der Interessen der Radfahrenden gegenüber den Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmer,

- zunehmenden Bedarf an Abstellanlagen decken,
- Komfort erhöhen und Verminderung von Zugangshemmnissen zum Radverkehr,
- Bundesweit einheitliche Gestaltungsgrundsätze,
- Komfort erhöhen und Verminderung von Zugangshemmnissen zum Radverkehr.

Die Ziele und Maßnahmenumsetzung werden im Folgenden dargestellt und beschrieben.

Tabelle 5: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur

Handlungsfeld	**Infrastruktur**							
Unterpunkt	Straßen und Wege			Abstellen von Fahrrädern		Fahrradwegweisung		
Ziele	Förderung des Radverkehrs	Lückenschließung außerorts	Abwägung der Interessen der Radfahrenden gegenüber den Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmer	Zunehmenden Bedarf an Abstellanlagen decken	Komfort erhöhen und Verminderung von Zugsangshemnissen zum Radverkehr	Bundesweit einheitliche Gestaltungsgrundsätze	Komfort erhöhen und Verminderung von Zugangshemnissen zum Radverkehr	
Maßnahmen	■ Bund: 4 ■ Länder: 3 ■ Kommunen: 4	■ Bund: 1		■ Bund: 3 ■ Länder: 1	■ Kommunen: 1 ■ Gesellschaftliche Akteure: 1	■ Bund: 1 ■ Länder: 1	■ Länder: 2 ■ Kommunen: 1	
Umsetzung	Die Finanzierung des Baus und Erhalts von Radwegen an Bundesstraßen auf Bundesebene läuft kontinuierlich. Die Finanzmittel für die Radverkehrsförderung haben seit 2013 zugenommen. Zu beachten sind in diesem Kontext allerdings die gestiegenen Baukosten,	Auf Bundesebene hat die Förderung von Modellprojekten zu Schutzstreifen an schwach belasteten Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen außerorts stattgefunden. Eine Umsetzung in der allgemeinen	Für das Ziel „Abwägung der Interessen der Radfahrenden gegenüber den Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmer“ sind keine Maßnahmen im NRVP genannt.	Der Bund veröffentlicht gute Beispiele für Abstellanlagen und fördert innovative Lösungen für Fahrradparken durch ein Förderprogramm. Dabei fehlt allerdings die Weitergabe der Wissensbasis an die Kommunen.	Auf kommunaler Ebene liegen keine Informationen darüber vor, ob die Schaffung ausreichender und hochwertiger Abstellanlagen über eine Ortsregelung stattgefunden hat. Dennoch gewinnt der Bau von sicheren Abstellanlagen immer mehr Bedeutung in der	Auf Bundesebene befindet sich eine Neufassung der Qualitätsstandards für Wegweisung der FGSV in der Weiterentwicklung. Die Länder haben tlw. eigene Standards für die Wegweisung festgelegt, die sich an den Vorgaben der FGSV orientieren.	Die Beschilderung der Radverkehrsnetze findet auf kommunaler Ebene statt. Dabei wird die Wegweisung z. T. erneuert oder neue Themenrouten angelegt. Manche Bundesländer unterstützen die Kommunen durch finanzielle Förderung beim	

	die mit den gleichen Mitteln eine geringere Bautätigkeit ermöglichen. Auf Länderebene wird der Aus-, Um- und Neubau von Radwegen an Landstraßen umgesetzt. Gleichzeitig wurde die Verantwortung für Finanzierung kommunaler Infrastruktur gestärkt, indem die Fördermittel für die Kommunen beibehalten bzw. erhöht wurden. Auf Bundesebene werden die Fortbildungsangebote der Fahrradakademie fortgeführt. Die Angebote der Fahrradakademie werden vorwiegend von kommunalen Akteuren genutzt. Eine Weiterentwicklung der	Planungspraxis hat nicht stattgefunden.	Über die Stellplatzverordnung in den Ländern werden Vorgaben für Anzahl und Qualitätsstandards von Abstellanlagen eingeführt.	kommunalen Radverkehrsförderung. Wohnungsbaugesellschaften, Einzelhändler, größere Unternehmen, Behörden und private Bauherren errichten mittlerweile unabhängig von der öffentlichen Hand und abhängig von dem jeweiligen Bedarf eigenständig Abstellanlagen für Fahrräder.	Ausbau der Wegweisung.

	Fahrradakademie hat nicht stattgefunden. Auf kommunaler Ebene wird bei der Planung, beim Erhalt sowie beim Neu-, Um- und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt. Die Förderung von kommunaler Ebene erfolgt nur an Maßnahmen, die ERA konform geplant und gebaut werden. Alternative Anreize wie z. B. die grüne Welle werden auf kommunaler Ebene bisher nur vereinzelt genutzt und konnten sich noch nicht flächendeckend durchsetzen. Die Entwicklung von innovativen Infrastrukturangeboten insbesondere von		

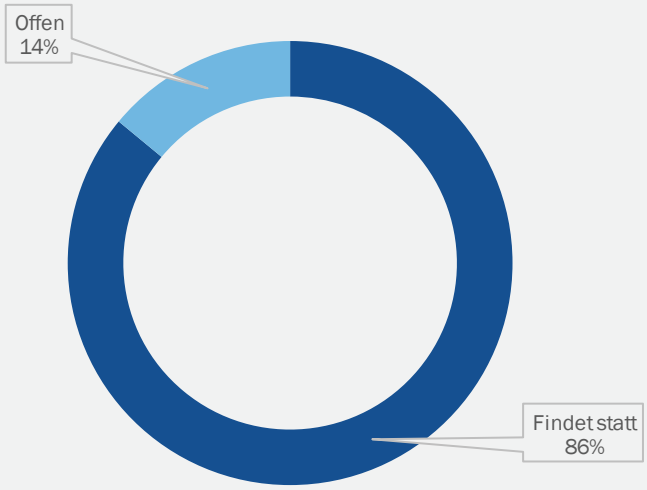
	Radschnellwegen läuft in vielen Landesteilen an. Geplant werden sie von den Ländern oder auch Kommunen / Planungsverbänden; der Bund fördert den Bau mit eigenen Fördermitteln. Technische Regelwerke (z. B. ERA) werden überarbeitet. Auf Bundesebene wird das Verkehrsrecht (StVO) überprüft und angepasst.		

Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Fazit

Die Maßnahmen im Handlungsfeld „Infrastruktur“ werden zu 86 Prozent umgesetzt (Abbildung 20). 14 Prozent sind offen.

Abbildung 20: Umsetzungsgrad der Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Bewertung der Zielerreichung im Handlungsfeld „Infrastruktur“

\+ Durch kontinuierliche Finanzierung und Ausbau der Radinfrastruktur wächst das Radnetz stetig weiter. Ein Nachholbedarf besteht jedoch weiterhin.

0 Die Lückenschließung in den Radverkehrsnetzen wird durch den Ausbau der Infrastruktur vorangetrieben. Ein lückenloses Netz ist allerdings weiterhin nicht erreicht.

0 Die Bereitstellung von Abstellanlagen wird auf kommunaler Ebene immer wichtiger; ist aber weiterhin stark ausbaufähig.

4.3 Verkehrssicherheit

Im Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“ werden investive, aber auch nicht investive Maßnahmen zu Verbesserung der Verkehrssicherheit empfohlen. Konkret werden diese Maßnahmen den vier Zielen zugeordnet:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit bei zunehmenden Radverkehr,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch sichere Infrastrukturen,
- verstärkte Durchsetzung der StVO,
- Nutzung bestehender Sicherheitspotenziale durch technische Verbesserungen an Fahrzeugen.

Im Folgenden werden die empfohlenen Maßnahmen und deren Umsetzungsgrad erläutert.

Tabelle 6: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Verkehrssicherheit

Handlungsfeld	**Verkehrssicherheit**			
Unterpunkt	Verhalten	Infrastruktur und Verkehrsregelung		Sicherheitstechnik
Ziele	Erhöhung der Verkehrssicherheit bei zunehmenden Radverkehr	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch sichere Infrastrukturen	Verstärkte Durchsetzung der StVO	Nutzung bestehender Sicherheitspotenziale durch technische Verbesserungen an Fahrzeugen
Maßnahmen	■ Bund: 4 ■ Länder: 2 ■ Kommunen: 2	■ Bund: 2 ■ Länder: 7 ■ Kommune: 6	■ Bund: 3 ■ Länder: 2 ■ Kommunen: 1	■ Bund: 2
Umsetzung	Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wurden auf Bundesebene Aufklärungskampagnen mit Fokus auf Kindern und älteren Menschen durchgeführt. Die Helmträgerquote durch eine bundesweite Kampagne erhöht. Zudem wurde eine Grundlagenstudie zur Verkehrssicherheit durchgeführt. Auch auf Länder und kommunaler Ebene findet überwiegend regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit zur Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheit statt. Konzepte zur kontinuierlichen Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen werden auf den Akteursebenen umgesetzt.	Auf Ebene der Länder und Kommunen findet die Analyse von Unfallschwerpunkten und die darauf aufbauende Entwicklung von Strategien sowie Maßnahmen zur Unfallvermeidung statt. Es existieren flächendeckende Verkehrssicherheitsnetzwerke unter Einbeziehung aller relevanten Akteure. Auf Länderebene haben sich Landes-Unfallkommissionen gebildet, die Strategien zur Verkehrssicherheit entwickelt haben, unter Einschluss des Radverkehrs. Auch Verkehrssicherheitsanalysen der bestehenden Infrastruktur und Sicherheitsaudits bei Neuplanungen auf Ebene der Länder und Kommunen finden statt. Bei Neuplanungen wird	Der Bund optimiert die Erfassung der Unfallursachen sowie Wirkungen im Radverkehr und untersucht die Einflüsse von Pedelecs auf die Verkehrssicherheit. Auf Bundes- und Länderebene wurde das Sanktionsniveau im Bereich des Radverkehrs geprüft. Auf Länder- und Kommunalebene bleiben die Anstrengungen zur Überwachung des Verkehrs und zur Durchsetzung der StVO konstant. In den Städten wurden zunehmend	Die Unterstützung der Einführung von avancierten Sicherheitssystemen an Kraftfahrzeugen durch die Ausrüstungspflicht wird aktuell auf Bundesebene umgesetzt. Die Verpflichtung zu LKW-Abbiegeassistenten und neue Bußgelder werden geprüft. Im Jahr 2017 hat der Bund die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Beleuchtung am Fahrrad gelockert und damit die Vorschriften

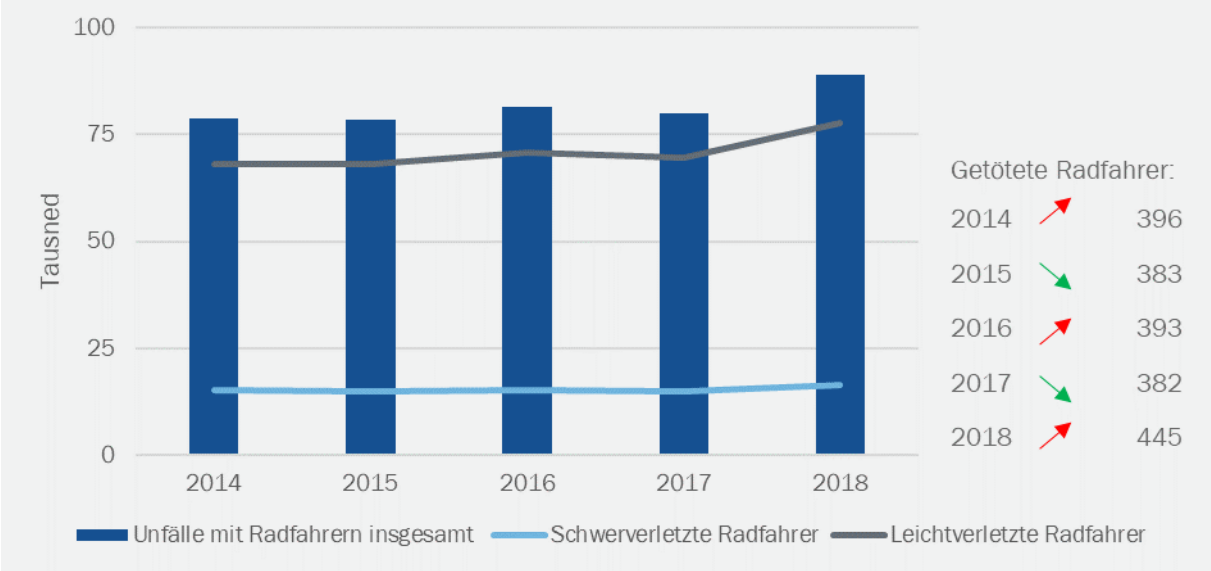
		zudem das technische Regelwerk (u.a. ERA) für Radverkehrsinfrastruktur angewendet. Die technischen Regelwerk (ERA, RASt) werden weiterentwickelt. Die verkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung und der Einrichtung von Tempo-30-Zonen werden in den Kommunen vermehrt genutzt. Die Umsetzung der konsequenten Anwendung des Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement ist sowohl auf Bundesebene also auch auf Länderebene noch offen und die Ausweitung auf Landes- und kommunale Straßen ist ebenfalls nicht erfolgt.	Fahrradstaffeln eingeführt, die alle Verkehrsteilnehmer kontrollieren.	nutzerfreundlicher gestaltet bzw. an den Stand der Technik angepasst.

Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Fazit

Die Anzahl der Unfälle mit Radfahrern ist im Zeitraum von 2014 bis 2017 relativ konstant geblieben und hat im Jahr 2018 deutlich zugenommen (Abbildung 21). Dazu trägt die insgesamt wachsende Radverkehrsleistung (aufgrund gesellschaftlichen Umdenkens und langen Sommern) bei, aber sicherlich auch der generell immer dichter werdende Verkehr in den Städten. Besonders gravierend ist der jüngst zu beobachtende deutliche Anstieg der getöteten Radfahrer. Erste Zahlen für 2019 deuten darauf hin, dass es sich dabei nicht um einen einmaligen statistischen Ausreißer, sondern um einen Trend handeln könnte.

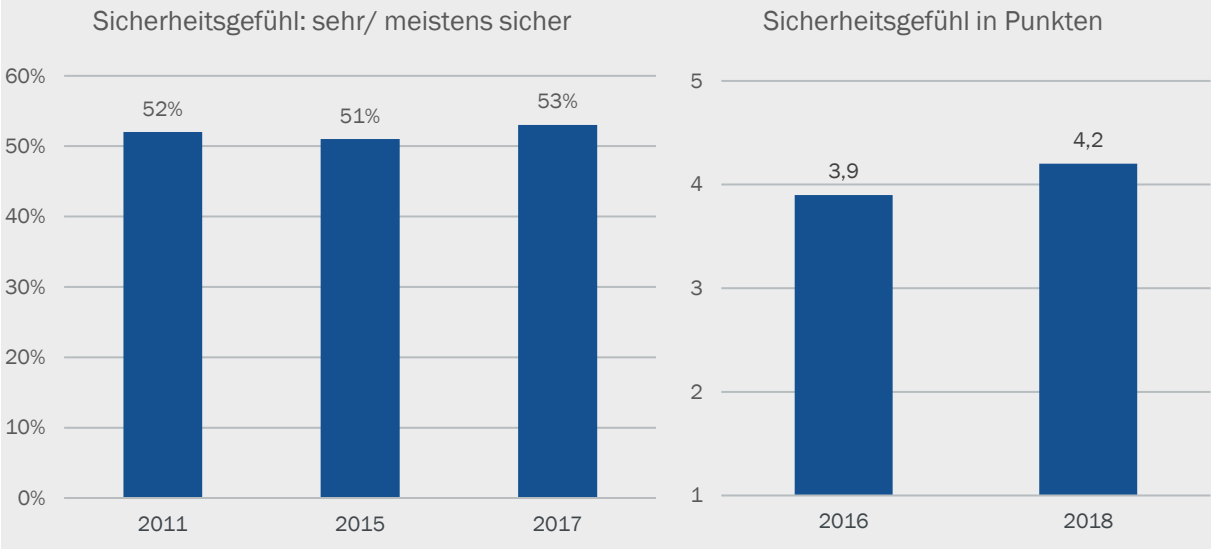
Abbildung 21: Entwicklung der objektiven Verkehrssicherheit Radfahrer



Quelle: (Destatis, 2019), eigene Darstellung Prognos

Das subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrenden konnte verbessert werden (Abbildung 22). Während im Fahrradmonitor die Werte relativ konstant bleiben, weist der Fahrradklimatest eine Verschlechterung auf. Grundsätzlich aber zeigen die Daten sowohl im Fahrradmonitor als auch im Fahrradklimatest, dass das subjektive Sicherheitsgefühl überwiegend negativ ist und kaum eine Verbesserung stattgefunden hat.

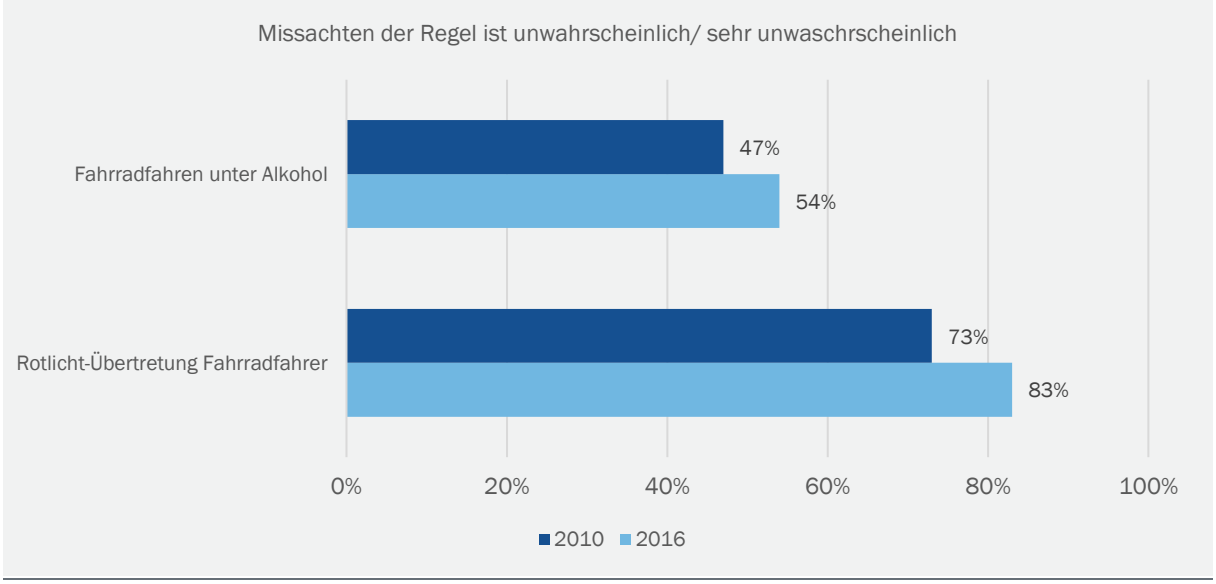
Abbildung 22: Entwicklung des subjektiven Sicherheitsempfindens von Radfahrenden



Quelle: (SINUS-Institut, 2013), (SINUS-Institut, 2015), (SINUS-Institut, 2017), (ADFC, 2018), eigene Darstellung Prognos

Gleichzeitig mit der meist unveränderten Intensivität der Überwachung des Verkehrs nimmt die Regelakzeptanz der Radfahrenden tendenziell zu (Abbildung 23).

Abbildung 23: Berichtete Übertretungswahrscheinlichkeit der Radfahrenden

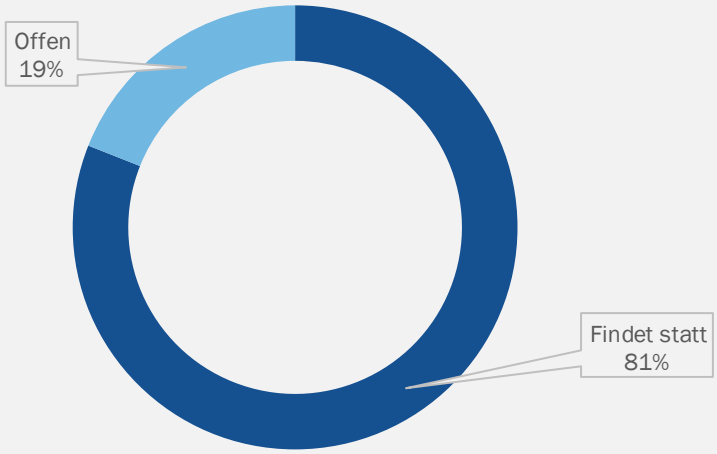


Quelle: (UDV, 2016), eigene Darstellung und Analyse Prognos

Insgesamt wurde der überwiegende Anteil der Maßnahmen im Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“ umgesetzt (81 Prozent) (Abbildung 24). Die steigenden Unfallzahlen von Radfahrenden

weisen allerdings darauf hin, dass weiterer Handlungsbedarf besteht, um die Sicherheit der Radfahrer zu verbessern. Das Thema sollte daher im neu aufzustellenden NRVP weiterhin höchste Priorität erhalten.

Abbildung 24: Umsetzungsgrad der Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Bewertung der Zielerreichung im Handlungsfeld „Verkehrssicherheit“

+ Kontinuierliche Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit findet auf allen Ebenen statt.

+ Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Fahrradfahrer wurden den sich ändernden technischen Möglichkeiten und Anforderungen angepasst.

+ Eine Anpassung des Sanktionsniveau wurde auf Bundesebene geprüft und aufgenommen, die Umsetzung in der neuen StVO Novelle steht aktuell noch aus.

0 Die Überwachung der StVO ist konstant; Fahrradstaffeln wurden in Städten verstärkt eingeführt.

– Die subjektive und objektive Verkehrssicherheit von Radfahrenden stagniert.

4.4 Kommunikation

Das Handlungsfeld „Kommunikation“ thematisiert die nicht investiven Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und empfiehlt konkrete Handlungsmaßnahmen, um den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Diese Handlungsempfehlungen werden den Zielen:

- Kommunikation als Daueraufgabe,
- hohe Bekanntheit und Akzeptanz der Dachmarke erreichen,
- Bewerbung der Kommunen um eine Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommune,
- Schaffung einer Basis für landesweite Kommunikation durch Bundesländer,
- Fahrradnutzung verbessern,
- zunehmende Vielfalt von Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads und Zielgruppen erschließen und
- aktive Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürger

zugeordnet.

Die Maßnahmenumsetzung wird im Folgenden genauer erläutert.

Tabelle 7: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Kommunikation

Handlungsfeld	**Kommunikation**						
Unterpunkt	Verstetigung der Kommunikation als eigenständiges Handlungsfeld		Kommunikation mit Politik, Verwaltung und Multiplikatoren			Kommunikation mit der Öffentlichkeit	
Ziele	Kommunikation als Daueraufgabe	Hohe Bekanntheit und Akzeptanz der Dachmarke erreichen	Bewerbung der Kommunen um eine Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommune	Schaffung einer Basis für landesweite Kommunikation durch Bundesländer	Fahrradnutzung verbessern	Zunehmende Vielfalt von Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads und Zielgruppen erschließen	Aktive Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürger
Maßnahmen	■ Bund: 1 ■ Länder: 1 ■ Kommunen: 1	■ Bund: 1	■ Bund: 1 ■ Bund/Länder:1	■ Länder: 2 ■ Landkreise: 1	■ Kommunen: 3		■ Kommunen: 2 ■ Gesellschaftliche Akteure/Industrie/Wirtschaft:: 2
Umsetzung	Der Bund stellt übertragbare Musterkampagnen für Kommunen bereit. Auf Länderebene wurden verschiedene Kampagnen sowie Wettbewerbe entwickelt und	Die Entwicklung einer Dachmarke und die Bereitstellung für Länder, Kommunen und gesellschaftlichen Akteuren auf Bundesebene befinden sich	Die Weiterführung von Wettbewerben zur Auszeichnung besonders fahrradfreundlicher Akteure und das Prämieren gelungener	Auf Ebene der Länder befindet sich der Aufbau von Netzwerkstrukturen aktuell in der Umsetzung, Paten-Modelle für Kommunen sind	Kommunen führen punktuell öffentlichkeitswirksame Aktionen für die Verbesserung der Fahrradnutzung durch. Die Vernetzung mit Verwaltung, Politik	Für das Ziel „Zunehmende Vielfalt von Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads und Zielgruppen erschließen“	Die Einbeziehung von Bürgern durch bspw. Scherbentelefone nimmt auf kommunaler Ebene zu

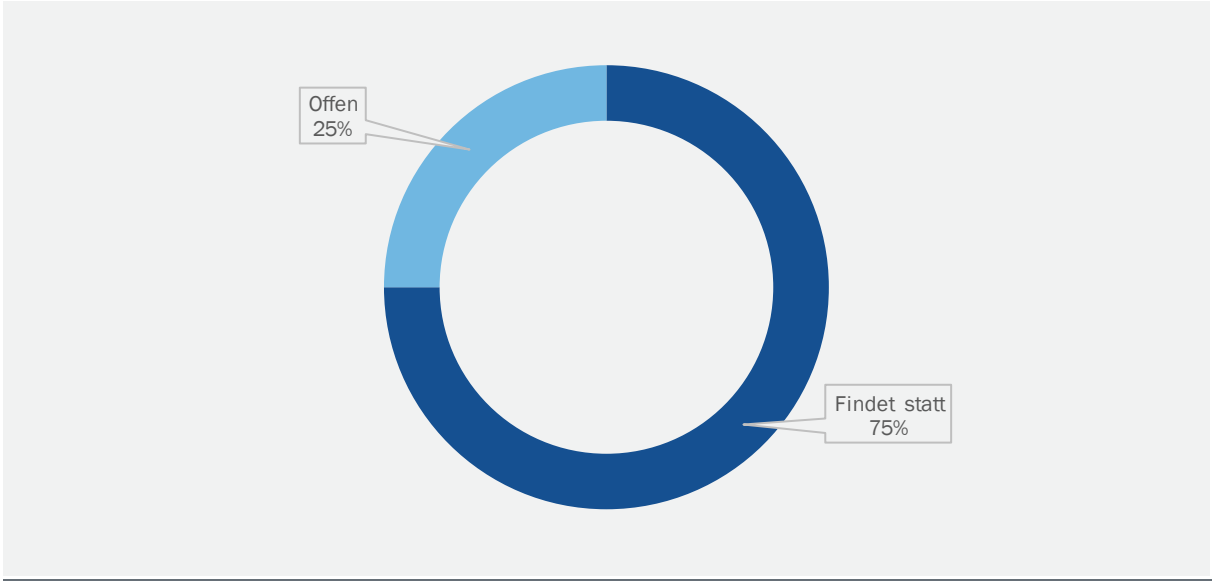
	auch auf kommunaler Ebene findet punktuell kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit statt.	aktuell in der Umsetzung.	Beispiele findet auf Bundesebene statt. Zertifizierungssysteme für fahrradfreundliche Kommunen sind auf Bundes- und Länderebene vorhanden.	noch nicht durchgeführt worden. Landkreise nehmen punktuell die Rolle der zentralen Anlaufstelle für Vernetzung und Koordinierung von Städten und Gemeinden wahr.	und Verbänden gewinnt an Bedeutung. Informationen über den Stand der Entwicklung der turnusmäßigen Erstellung von Tätigkeitsberichten in Bezug auf den Radverkehr der Kommunen liegen nicht vor.	sind im NRVP keine Maßnahmen aufgeführt, an denen sich ein Umsetzungsgrad messen lässt.	und ist punktuell schon vorhanden. Informationen über die Sammlung und Auswertung von Erfahrungen mit Kommunikation sowie über die Förderung/ Unterstützung von Radverkehrskommunikation auf Ebene der gesellschaftlichen Akteure liegen nicht vor.

Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Fazit

Die Maßnahmen im Handlungsfeld „Kommunikation“ sind zu 75 Prozent bereits gängige Praxis (Abbildung 25) und 25 Prozent sind offen.

Abbildung 25: Umsetzungsgrad der Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Bewertung der Zielerreichung im Handlungsfeld „Kommunikation“

+ Öffentlichkeitsarbeit wie Kampagnen oder Wettbewerbe werden auf allen Ebenen kontinuierlich durchgeführt.

+ Die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ wird erfolgreich weitergeführt.

O Die Einbeziehung von Bürgern in die Erfassung von Mängeln (z. B. durch sog. Scherbentelefone) und in die Konzeption von Radverkehrsanlagen (Verbesserungsvorschläge) findet bereits lokal statt, kann allerdings noch weiter ausgebaut und institutionalisiert werden.

– Für das Ziel „Zunehmende Vielfalt von Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads und Zielgruppen erschließen“ wurden im NRVP keine konkreten Maßnahmen genannt.

4.5 Fahrradtourismus

Der Fahrradtourismus gilt als wachsender Sektor in der Radverkehrsförderung und wird im Handlungsfeld „Fahrradtourismus“ explizit erwähnt. Die Ziele beinhalten spezifische Maßnahmenvorschläge, deren Erreichungsgrad im Folgenden dargestellt wird. Genannt werden die beiden Ziele:

- Förderung des Fahrradtourismus,
- Ausbau und Erweiterung des „Radnetz Deutschland“.

Tabelle 8: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Fahrradtourismus

Handlungsfeld	**Fahrradtourismus**	
Ziele	Förderung des Fahrradtourismus	Ausbau und Erweiterung des „Radnetz Deutschland“
Maßnahmen	■ Bund: 3 ■ Länder: 8 ■ Kommunen/Regionen: 2 ■ Gesellschaftliche Akteure: 4	■ Bund: 2
Umsetzung	Maßnahmen zur Förderung des Radtourismus wurden auf Bundesebene in der Laufzeit des NRVP 2020 nicht evaluiert. Gute Praxis-Beispiele für Serviceeinrichtungen im Radtourismus sind auf Bundesebene vorhanden und auch die Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ wurde fortgeführt. Auf Länderebene haben sich regionale Vernetzungsforen zur Koordinierung einer abgestimmten Entwicklung radtouristischer Angebote gebildet, es wurden Leitfäden entwickelt und die Länder haben ihre Koordinierungsfunktion überwiegend wahrgenommen. Die Länder stellen zudem Daten zu radtouristischen Infrastrukturen und Sehenswürdigkeiten für die mobile Nutzung bereit und bieten in diesen Radroutenplanern die Verbindung mit ÖPNV-Informationssystemen an. Die gezielte Bekanntmachung von Fördermöglichkeiten, die Schaffung eines Beratungsangebotes und das Erreichen des Vorrangs von	Auf Bundesebene befindet sich die Förderung einer länderübergreifenden Kooperation im „Radnetz Deutschland“ (Servicestelle) und die bundesweite Vernetzung der Radroutenplaner (Projekt VeRa – Radroutenplaner Deutschland) aktuell in der Umsetzung.

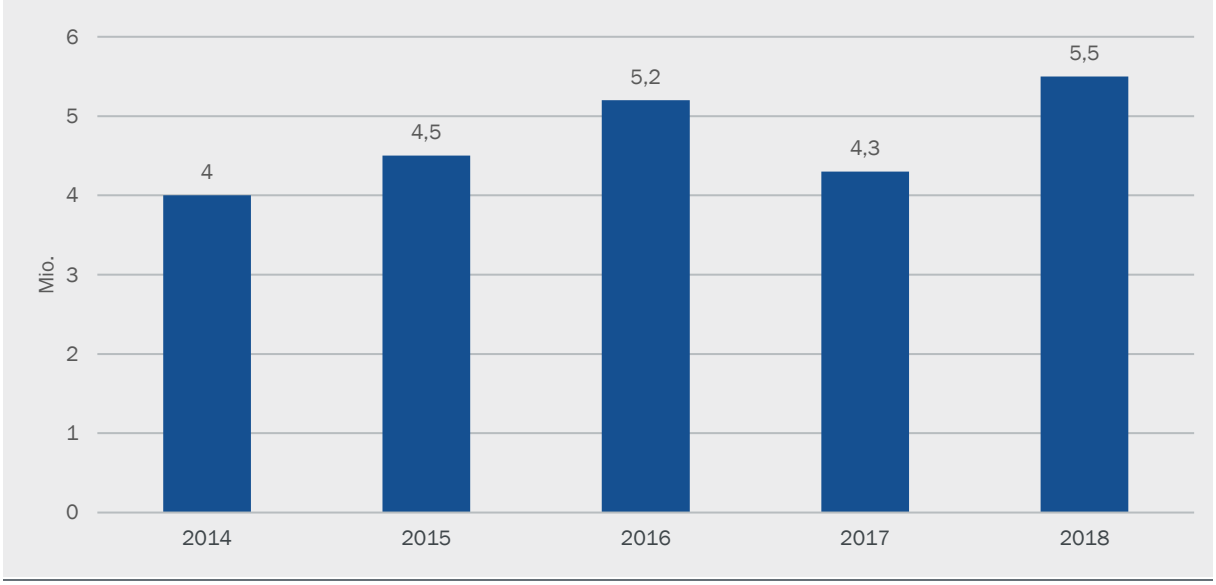
	grenzüberschreitenden Strecken in größeren Netzzusammenhängen bei der Fördervergabe sind offene Maßnahmen auf Länderebene. Kommunen und Regionen berücksichtigen den Fahrradtourismus meist im Mobilitätsmanagement. Informationen über die stärkere Einbeziehung gesellschaftlicher Akteure in die Bewertung und Sicherung von Qualitätsstandards sowie über die ehrenamtlichen Beiträge bei der Wegweisung liegen nicht vor.	

Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Fazit

Sowohl die Anzahl der Radtouristen (Abbildung 26) als auch die Anzahl der unternommenen Tagesausflüge hat in den letzten Jahren stark zugenommen (Abbildung 27). Durch zunehmende trockene Sommer gewinnen Radreisen zusätzlich an Attraktivität, was hierbei als Faktor eine Rolle spielen dürfte.

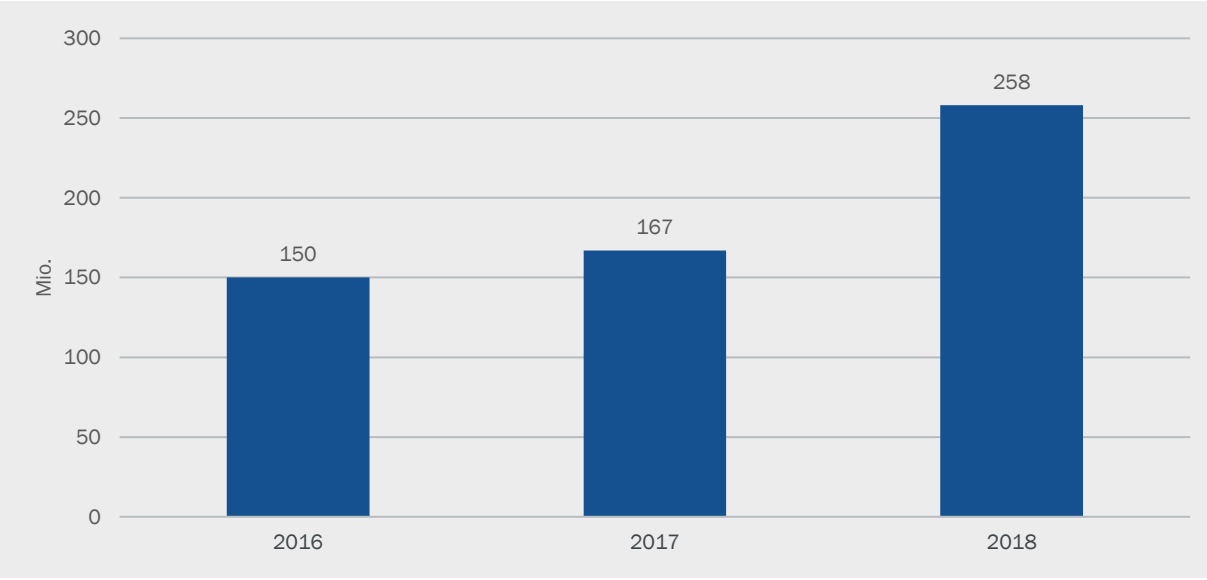
Abbildung 26: Entwicklung der Anzahl von Radtouristen



Quelle: (ADFC, ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2019. Kurzbericht, 2019), eigene Darstellung Prognos

Laut Fahrradmonitor haben dabei 43 Prozent der Radfahrenden in den letzten beiden Jahren eine mindestens halbtägige Radtour unternommen. 73 Prozent dieser Touren waren maximal einen Tag lang (Abbildung 27). Die überwiegende Mehrheit der Radtouren ist also eher kurz und ohne Übernachtung.

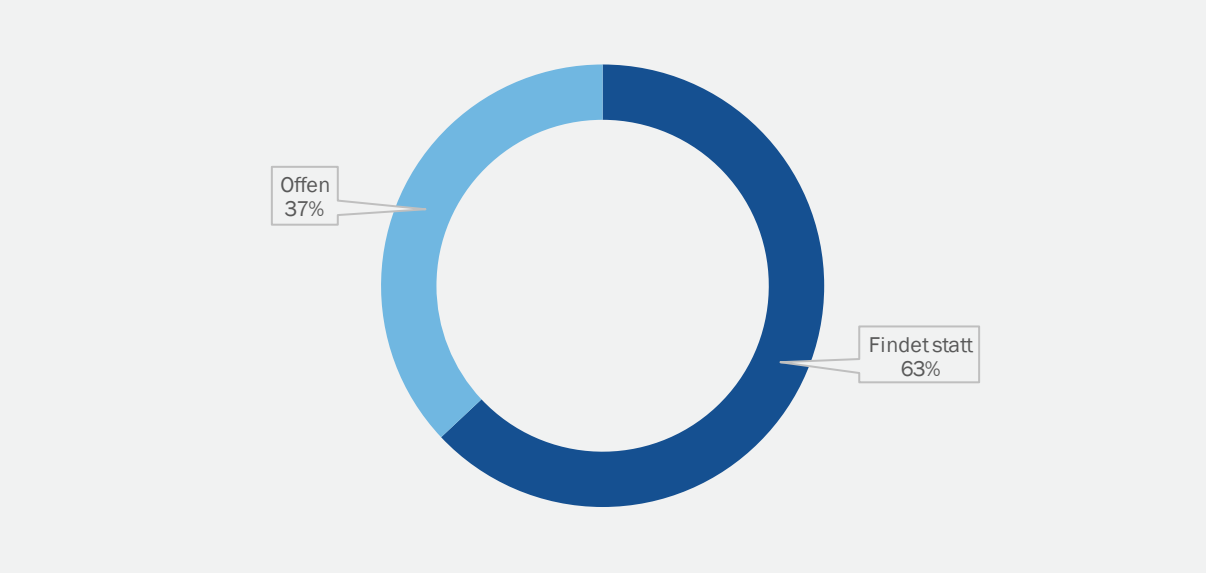
Abbildung 27: Entwicklung der Anzahl der Tagesausflüge mit dem Rad



Quelle: (ADFC, ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2019. Kurzbericht, 2019), eigene Darstellung und Analyse Prognos

Im Handlungsfeld Fahrradtourismus werden die empfohlenen Maßnahmen überwiegend umgesetzt (Abbildung 28). Die Vernetzung der Akteure überregional und über Grenzen sollte noch ausgeweitet werden. Die Erstellung von Akteurs-umfassenden Radtourismusstrategien muss verstärkt in Betracht gezogen werden.

Abbildung 28: Umsetzungsgrad der Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

i

Bewertung der Zielerreichung im Handlungsfeld „Fahrradtourismus“

\+ Der Radtourismus wird grundsätzlich als wichtiger Wirtschaftsfaktor erkannt.

\+ Die Vernetzung von Akteuren nimmt besonders auf Länder- und kommunaler Ebene zu.

\+ Fahrradtourismus wird zunehmend in die mobile Nutzung und in das Mobilitätsmanagement eingebunden.

\+ Das „Radnetz Deutschland“ gewinnt an Bedeutung.

O Die Einbindung gesellschaftlicher Akteure in die Bewertung und Sicherung von Qualitätsstandards findet nur unzureichend statt.

– Erhebung und Evaluation von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung haben bisher auf Bundesebene nicht stattgefunden.

4.6 Elektromobilität

Das Handlungsfeld „Elektromobilität“ war im NRVP 2020 ein relativ neues Thema. Die Wichtigkeit hat während der Laufzeit besonders durch die Einführung von Pedelecs weiter zugenommen. Im NRVP wurden drei Ziele für die Elektromobilität festgelegt:

- Umsetzung der Entwurfspraxis des technischen Regelwerks,
- Potenziale von Lastenrädern für den Wirtschaftsverkehr nutzen,
- Einbindung von Pedelecs in Mobilitätskonzepte.

Eine Bewertung der Maßnahmenumsetzung wird im Folgenden vorgenommen.

Tabelle 9: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Elektromobilität

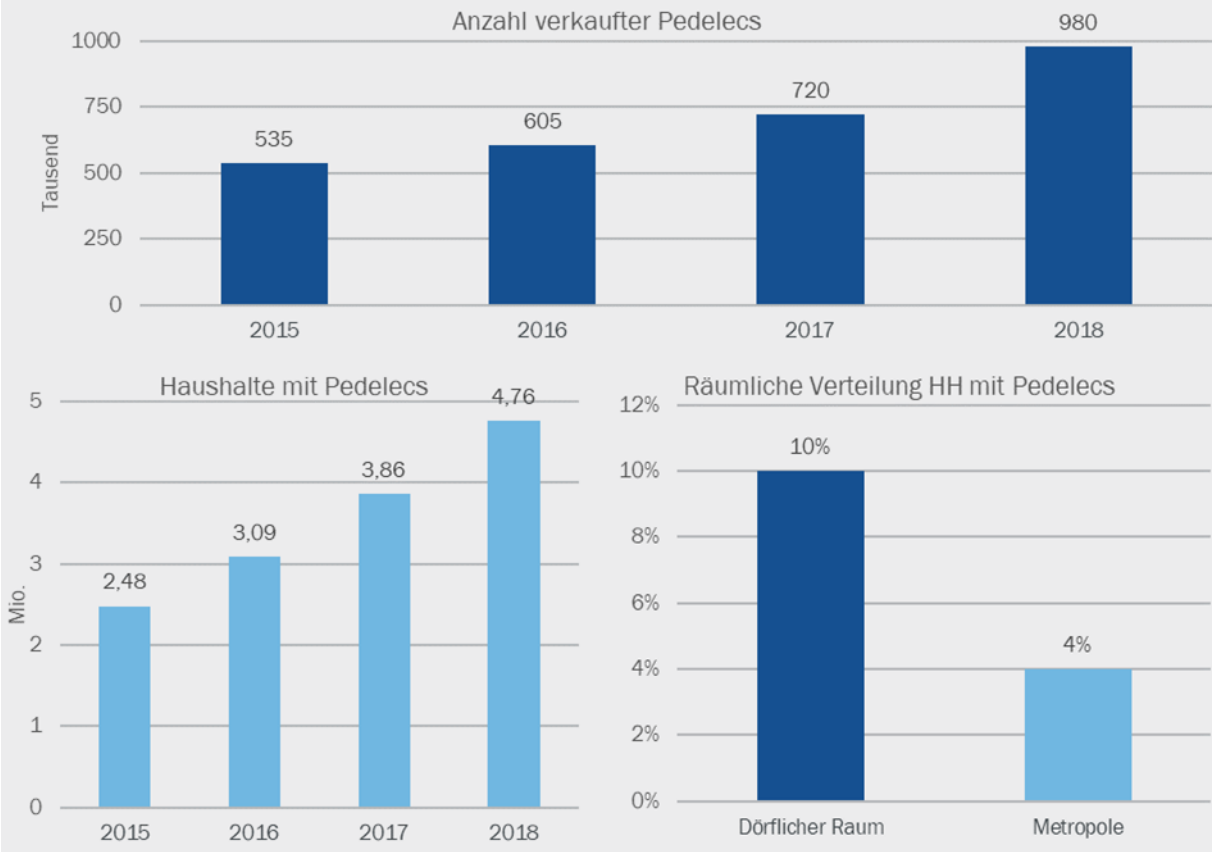
Handlungsfeld	**Elektromobilität**		
Ziele	Umsetzung der Entwurfspraxis des technischen Regelwerks	Potenziale von Lastenrädern für den Wirtschaftsverkehr nutzen	Einbindung von Pedelecs in Mobilitätskonzepte
Maßnahmen	■ Bund: 1 ■ Länder: 1 ■ Bund/Länder: 1	■ Städte: 1	■ Bund: 2 ■ Länder: 1 ■ Gesellschaftliche Akteure: 1
Umsetzung	Die Anpassung der zulassungs-, ausrüstungs- und verhaltenstechnischen Vorschriften an das neue Marktsegment befindet sich auf Ebene des Bundes und der Länder aktuell in der Umsetzung. Es wird geprüft in wie weit die ERA ggf. an die neuen Geschwindigkeiten der Pedelecs angepasst werden müssen. Eine Vereinheitlichung der Ladeinfrastruktur durch den Bund hat noch nicht stattgefunden.	Der Verleih von Lastenrädern auf kommunaler Ebene findet statt. Für den Wirtschaftsverkehr werden zunehmend Lastenräder von Unternehmen für z. B. Zustelldienste genutzt.	Der Bund berücksichtigt Pedelecs bereits im Rahmen der Förderung von Elektromobilität, Lösungen für die Einbindung von Pedelecs in Mobilitätskonzepte liegen allerdings noch nicht vor. Die Länder haben bisher keine Nachrüstprogramme für diebstahlsichere Abstellanlagen an Bahnstationen aufgelegt. Gesellschaftliche Akteure leisten verstärkt Aufklärungsarbeit bei Nutzern von Pedelecs.

Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Fazit

Der Entwicklungstrend zeigt einen steigenden Absatz von Pedelecs (Abbildung 29). Dabei verfügt jedes vierte verkaufte Fahrrad in Deutschland mittlerweile über einen elektrischen Antrieb und auch die Verfügbarkeit von Pedelecs hat sich deutlich weiterentwickelt: fast 5 Mio. der deutschen Haushalte verfügen mittlerweile über ein solches Rad. Bemerkenswert dabei ist, dass Pedelecs im ländlichen Raum mehr als doppelt so verbreitet sind wie in der Stadt. Hier zeigen sich deutlich die Potenziale der Pedelecs bei der Überbrückung auch weiterer Strecken.

Abbildung 29: Entwicklung Anzahl Pedelecs

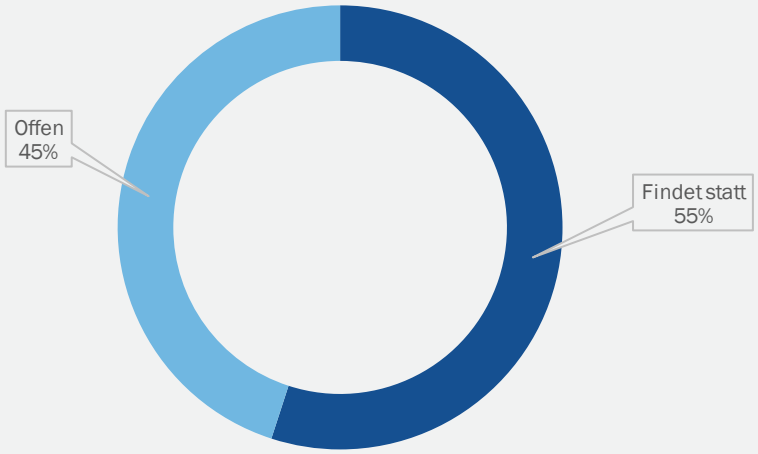


Quelle: (Statista, 2019a), (BMVI, 2017a), eigene Darstellung Prognos

Pedelecs leisten somit einen wichtigen Beitrag, um Radfahren auch im ländlichen Raum zu stärken, wo es bislang aufgrund der größeren Wegelängen nur für wenige Menschen attraktiv war. In den Kernstädten wird die Verbreitung von Pedelecs insbesondere durch Sharing- und Verleihsysteme vorangetrieben. So betreiben z. B. allein in Berlin zwei Anbieter gemeinsam gut 1.500 Pedelecs und das Fahrradverleihsystem in Hamburg nimmt sukzessive Lasten-Pedelecs in seine Flotte auf. Mit der Zunahme der Pedelecs verändern sich allerdings auch die Ansprüche an die Radinfrastruktur.

Die Umsetzung der Maßnahmen im Handlungsfeld „Elektromobilität“ wurde zu 55 Prozent durchgeführt. Rund 45 Prozent der Maßnahmen wurden nicht umgesetzt (Abbildung 30). Auch die Maßnahme „Prüfung der Anpassung der Ausbildungsordnung zum Fahrradmonteur“ auf Bundes- und Länderebene sowie für Spitzenorganisationen der Arbeitgeber und Beschäftigten ist offen und wurde noch nicht angegangen. Diese Maßnahme wurde keinem der genannten Ziele zugeordnet.

Abbildung 30: Umsetzungsgrad der Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

i

Bewertung der Zielerreichung im Handlungsfeld „Elektromobilität“

\+ Das Potenzial von Lastenrädern wird auf kommunaler Ebene zunehmend durch Fahrradverleihsysteme mit Lastenrädern berücksichtigt. Die Umsetzung findet überwiegend im städtischen Raum statt.

\+ Die Einbindung von Pedelecs in Mobilitätskonzepte wird durch die Förderung von Pedelecs auf Bundesebene unterstützt.

O Auf kommunaler Ebene wird die Aufklärungsarbeit für die Nutzung von Pedelecs verstärkt.

O Durch die Vorschriften in den ERA können die Anforderungen durch zunehmende Elektromobilität angepasst werden.

– Für das Ziel “Umsetzung der Entwurfspraxis des technischen Regelwerks“ konnten bisher keine Maßnahmen umgesetzt werden.

– Die Vereinheitlichung der Ladeinfrastruktur erfolgt erst in Ansätzen.

4.7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Im Handlungsfeld „Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln“ werden Ziele für die Integration des Radverkehrs in eine multimodale Mobilität definiert:

- System "Radverkehr" in verschiedenen Mobilitätsangebote als Teil eines einheitlichen Systems integrieren,
- Schaffung qualitativ und quantitativ ausreichender sowie leicht zugänglicher Abstellanlagen für Fahrräder an Bahnhöfen und Bushaltestellen.

Die Umsetzung der Maßnahmen wird im Folgenden näher erläutert.

Tabelle 10: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Handlungsfeld	**Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln**	
Ziele	System "Radverkehr" in verschiedenen Mobilitätsangebote als Teil eines einheitlichen Systems integrieren	Schaffung qualitativ und quantitativ ausreichender sowie leicht zugänglicher Abstellanlagen für Fahrräder an Bahnhöfen und Bushaltestellen
Maßnahmen	■ Bund: 3 ■ Länder: 4 ■ Eisenbahnunternehmen: 1 ■ Kommunen als Aufgabenträger des ÖPNV: 1 ■ Kommunen, Aufgabenträger des ÖPNV, Verkehrsunternehmen: 1 ■ Arbeitgeber: 1 ■ Anbieter Fahrradverleihsysteme: 1 ■ Länder/ Kommunen/ Verkehrsunternehmen: 1	■ Bund: 1 ■ Länder: 2
Umsetzung	Der Bund verbreitet gute Beispiele zur Kombination von ÖPNV und Radverkehr und die Überprüfung der steuerrechtlichen Regelungen für Dienstfahrrädern hat ebenfalls stattgefunden. Eisenbahnunternehmen stellen bereits attraktive Angebote für die Fahrradmitnahme bereit. Die Einbindung des Radverkehrs in den Fernverkehr nimmt zu. In den neuen ICEs sind Stellplätze für Fahrräder enthalten. Die Mitnahme von Fahrrädern nimmt auch in Fernbussen zu. Die Vereinbarung einer kostenlosen bzw. kostengünstigen Fahrradmitnahme im Rahmen der Verkehrsverträge mit den ÖPNV-Anbietern findet auf Länderebene statt, jedoch wird die Bestellung der Betriebsleistung nicht an die Fahrradmitnahme gebunden.	Die Auflegung von Bike + Ride Programmen auf Länderebene findet bereits punktuell statt. Die Kopplung der Finanzierung von Bahnhofsumbauten an die Schaffung von Bike + Ride-Anlagen wird von den Ländern allerdings nicht genutzt. Für die Verbesserung von Abstellanlagen durch Modellvorhaben wurden auf Bundesebene Untersuchungen und NRVP-Projekte durchgeführt. Fahrradabstellanlagen werden darüber hinaus vom BMU gefördert.

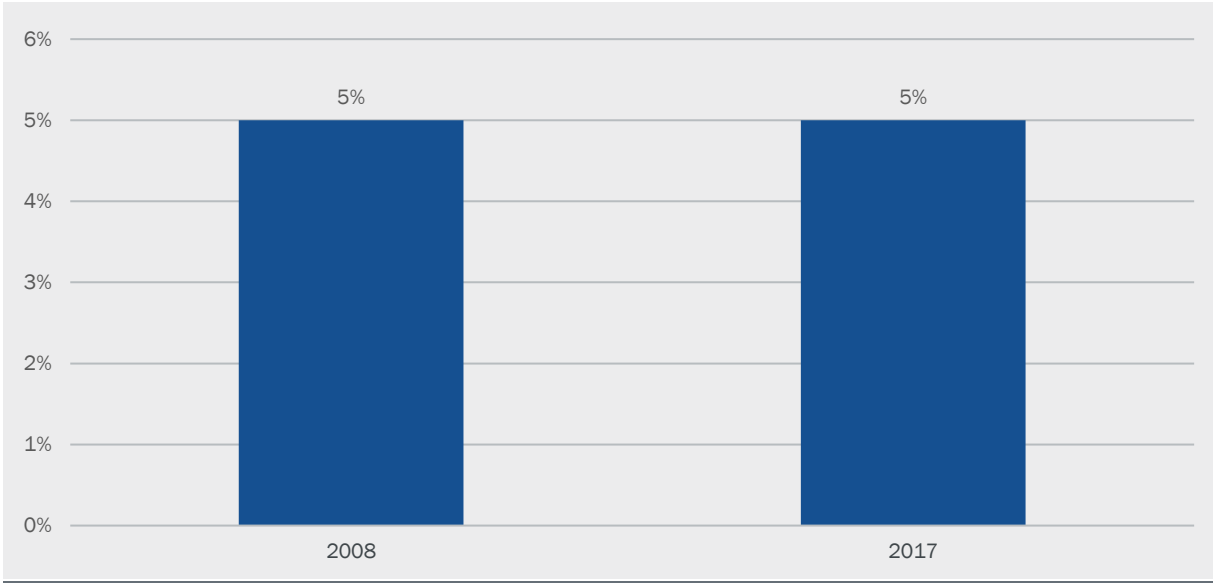
	Kommunen haben in ihre Nahverkehrspläne die Fahrradmitnahme sowie Angebote für Abstellanlagen überwiegend integriert. Die Einführung kommunaler Mobilitätsmanagements nimmt ebenfalls zu. Förderung der Fahrradnutzung durch den Arbeitgeber im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements findet teilweise statt, dabei handelt es sich allerdings eher noch um eine Ausnahme. Informationen über die Schaffung integrierter Mobilitätsdienstleistungen und über die Verwendung gemeinsamer Zugangsstandards bei Anbietern von Fahrradverleihsystemen liegen nicht vor.	

Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Fazit

Multimodale Wege in der Kombination von Rad und ÖV konnten in ihrer Bedeutung nicht gesteigert werden (Abbildung 31). Grund dafür sind tarifliche Regelungen, Kapazitätsgründe bzw. unattraktive Möglichkeiten, das Fahrrad sicher abzustellen: Wenn das Rad nicht mittransportiert werden kann, müssen sichere und qualitativ hochwertige Radabstellanlagen vorhanden sein. Zwar nimmt deren Zahl an ÖPNV-Knoten langsam zu, aber Anzahl und Qualität kann noch nicht flächendeckend als ausreichend bezeichnet werden.

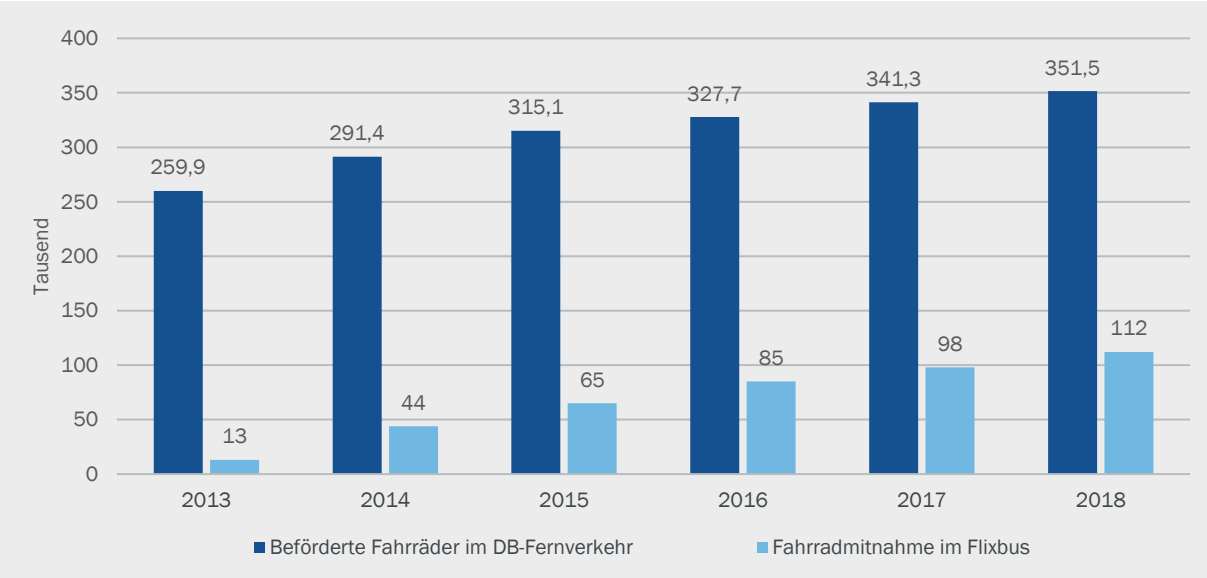
Abbildung 31: Kombination von Rad und ÖV



Quelle: (Infas, 2008), (BMVI, 2017b), eigene Darstellung Prognos

Dem gegenüber lässt sich eine positive Entwicklung der Mitnahme von Rädern im ÖV erkennen. Die Mitnahme von Fahrrädern hat bei der Deutschen Bahn und den Fernbussen in der Laufzeit des NRVP zugenommen (Abbildung 32). Auch im Regionalverkehr ist das Bemühen der Betreiber zu erkennen, in neuen Zügen Stellplätze in steigender Zahl zur Verfügung zu stellen. Probleme bereiten hier meist die Kapazität und Konflikte/ Verzögerungen beim Fahrgastwechsel, aber auch fehlende Abstellanlagen an wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten. Die Kommunen haben zudem vermehrt Fahrradstellplätze an den Bahnhöfen und Busterminals geschaffen bzw. mitgeplant.

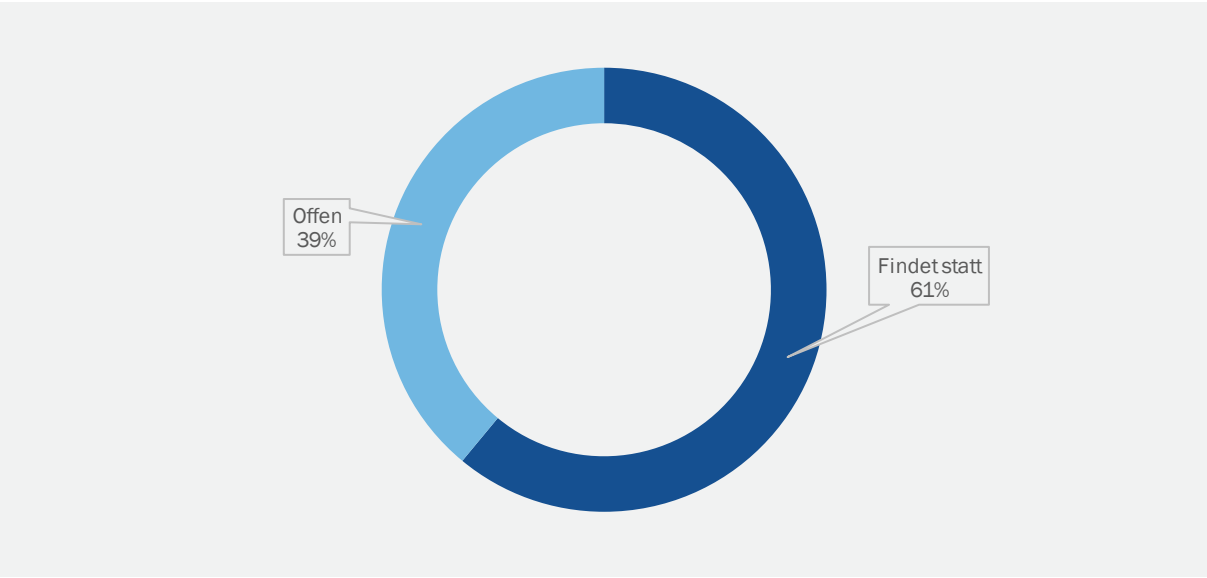
Abbildung 32: Fahrradmitnahme im ÖV



Quelle: (Statista, Anzahl der Fahrradmitnahmen im Fernverkehr mit der Deutschen Bahn und FlixBus in Deutschland von 2002 bis 2018, 2019b), eigene Darstellung;

Der überwiegende Teil der Maßnahmen im Handlungsfeld Verknüpfung der Verkehrsmittel findet statt (61 Prozent) (Abbildung 33). Offene Maßnahmen machen 39 Prozent aus. Trotz der auch hier überwiegenden Umsetzung der Maßnahmen konnte die Kombination von Fahrrad und ÖPNV nicht entscheidend gestärkt werden. Dies lässt darauf schließen, dass weiterer Handlungsbedarf besteht, um die Integration aller Verkehrsmittel weiter zu stärken.

Abbildung 33: Umsetzungsgrad der Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

i

Bewertung der Zielerreichung im Handlungsfeld „Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln“

\+ Die Schaffung von Bike+Ride-Anlagen wird zunehmend durch die Auflegung von Förderprogrammen auf Bundes- und Länderebene unterstützt.

\+ Die steuerrechtlichen Regelungen für Dienstfahrräder wurden auf Bundesebene verbessert.

O Die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im ÖPNV nimmt weiter zu, allerdings sind die Regeln/Kosten lokal sehr unterschiedlich. Bisweilen reichen die Kapazitäten beim Rollmaterial und den Stationen nicht aus oder sind für Radfahrer nicht ausgelegt.

– Die Kombination von ÖV und Fahrrad ist seit 2008 in ihrer Bedeutung konstant geblieben. Fehlende Abstellanlagen und eingeschränkte Möglichkeiten für die Fahrradmitnahme hemmen die Kombination der Verkehrsmittel.

– Die Länder koppeln die Finanzierung von Bahnhofsumbauten noch nicht an die Schaffung von Bike + Ride-Anlagen.

4.8 Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Das Handlungsfeld „Mobilität- und Verkehrserziehung“ behandelt die Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Verkehrssicherheit. Durch die Ausweitung der Aufklärung soll der Radverkehrsanteil u.a. bei Kindern und Senioren gesteigert werden. In diesem Handlungsfeld wurden daher vier Ziele definiert:

- Ausbildung entsprechender Kompetenzen und Erfahrungen für eine flexible und bedarfsgerechte Nutzung der Verkehrsmittel,
- Mobilitätsbildung in allen Altersstufen sichern,
- Kompetenzen aufbauen und Aktivitäten lokaler Akteure fördern,
- vermehrte Informationsangebote und Aufklärungsmaßnahmen zu Verkehrs- und Mobilitätsfragen für Erwachsene.

Für die Ziele konnte folgende Maßnahmenumsetzung festgestellt werden:

Tabelle 11: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilitäts – und Verkehrserziehung

Handlungsfeld	**Mobilitäts- und Verkehrserziehung**			
Unterpunkt	Fahrradnutzung bei Schülerinnen und Schülern	Mobilitäts- und Verkehrserziehung		Mobilitätsbildung Erwachsener
Ziele	Ausbildung entsprechender Kompetenzen und Erfahrungen für eine flexible und bedarfsgerechte Nutzung der Verkehrsmittel	Mobilitätsbildung in allen Altersstufen sichern	Kompetenzen aufbauen und Aktivitäten lokaler Akteure fördern	Vermehrte Informationsangebote und Aufklärungsmaßnahmen zu Verkehrs- und Mobilitätsfragen für Erwachsene
Maßnahmen	■ Länder: 2 ■ Kommunen: 2 ■ Kindertagesstätten und Schulen: 1	■ Bund: 2 ■ Länder: 2 ■ Bund/Länder: 1	■ Kindertagesstätten und Schulen: 2	■ Bund: 2 ■ Kommunen: 1
Umsetzung	Die Länder haben bisher keine Netzwerke zum Thema Schulwegesicherheit aufgebaut. Informationen über die Anpassung von Schullehrplänen liegen nicht vor. Die Kommunen richten vermehrt Tempo-30-Zonen vor Schulen ein, um die Schulwegsicherheit zu erhöhen. Kindertagesstätten und Schulen entwickeln Fahrradschulweg-Pläne mit den Nutzergruppen.	Der Bund verbreitet vorhandene Informationen, Erfahrungen sowie Materialien und überprüft kontinuierlich die Lehrinhalte der Fahrschulausbildung sowie der Fahrerlaubnisprüfung und passt diese an. Die Länder schulen Lehrkräfte aller Schultypen. Informationen über die kontinuierliche Anpassung und Überprüfung der Ausbildung von Fahrlehrern auf Bundes- und Länderebene liegen nicht vor, ebenso wie über die Ausweitung der	Kindertagesstätten und Grundschulen integrieren die Mobilitäts- und Verkehrserziehung in ihren Unterricht. Informationen über Mobilitätsmanagement zur Verkehrsmittelwahl von Eltern sowie Pädagogen der Kindertagesstätten und Schulen liegen nicht vor.	Eine Verkehrssicherheitssendung auf Bundesebene wurde nicht umgesetzt. Auf Bundesebene werden Konzepte und Maßnahmen für die Arbeit mit Erwachsenen bspw. in einem Ressortübergreifenden Arbeitskreis unter Einbeziehung der Länder und Verbände angeboten. Kommunen bieten punktuell Radverkehrstraining für ältere Menschen an.

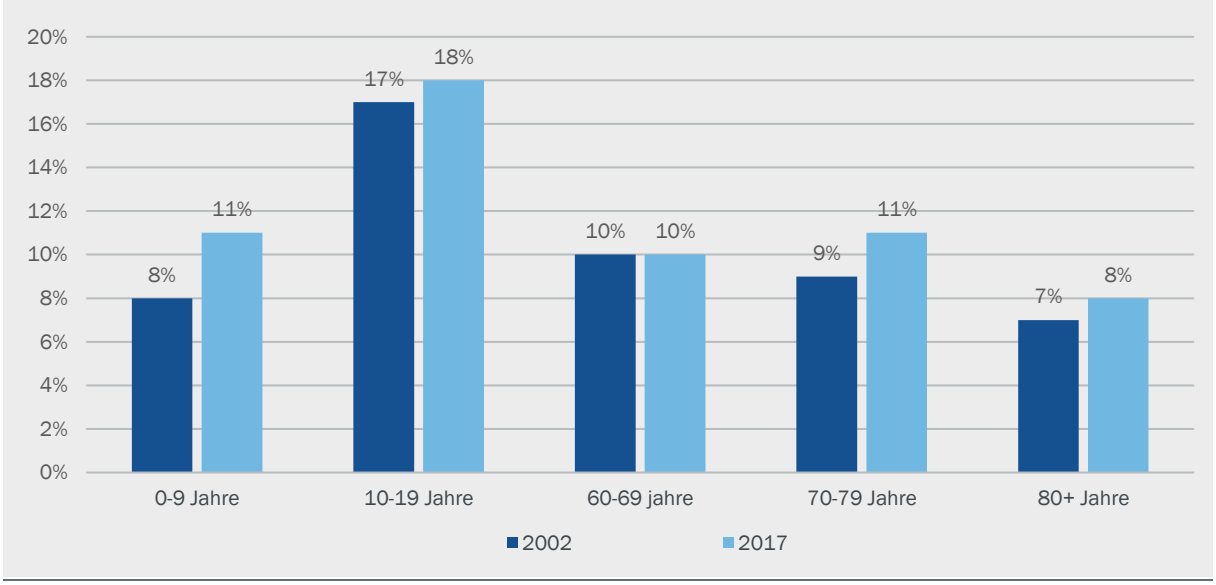
		Mobilitäts- und Verkehrserziehung auf den vorschulischen Bereich auf Länderebene. Eine Heranführung von Kindern an den Radverkehr findet in der Grundschule nach wie vor mehrheitlich statt. Es wurden zusätzliche Angebote für Senioren, Migranten und Pedelec-Nutzer geschaffen. Dabei handelt es sich aber um lokale Einzelprojekte/Initiativen, nicht um flächenhafte Angebote.	

Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Fazit

Die Mobilitäts- und Verkehrserziehung konnte nachweislich gestärkt werden und wird besonders im Hinblick auf die zunehmende Radmobilität von Kindern und Senioren (Abbildung 34) immer wichtiger. Um diese Nutzergruppen weiter zu stärken, ist eine weitere Steigerung der Sicherheit im Radverkehr essentiell wichtig.

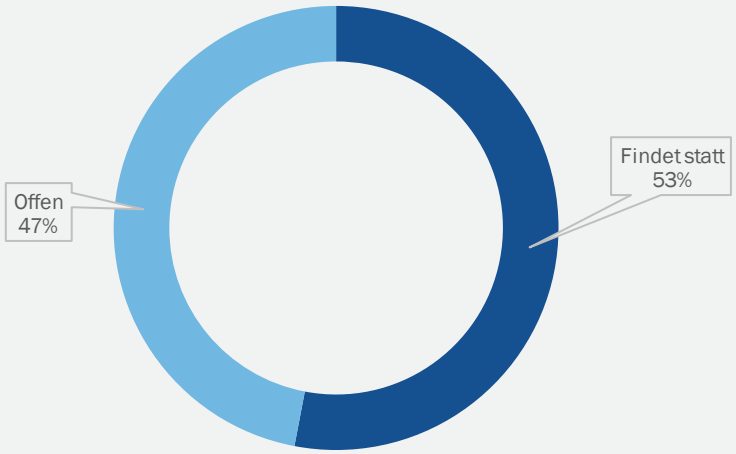
Abbildung 34: Modal Split des Radverkehrs von Kindern und Senioren



Quelle: (BMVI, 2017a), eigene Darstellung und Analyse Prognos

Insgesamt wurden die Maßnahmen im Handlungsfeld „Mobilitäts- und Verkehrserziehung“ zu 53 Prozent umgesetzt und 47 Prozent der Maßnahmen sind offen (Abbildung 35).

Abbildung 35: Umsetzungsgrad der Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Bewertung der Zielerreichung im Handlungsfeld „Mobilitäts- und Verkehrserziehung“

\+ Verkehrserziehung für Kinder bis zur 4. Klasse Grundschule ist Standard.

\+ Kommunen richten Tempo-30 Zonen an Schulen ein.

O Radverkehrstraining für ältere Menschen wird punktuell in Kommunen angeboten.

– Die Verkehrserziehung im nachschulischen Bereich wurde nicht weiterentwickelt.

4.9 Qualitäten schaffen und sichern

Im Handlungsfeld „Qualitäten schaffen und sichern“ werden Forschung, Innovation und die Wissensvermittlung an Radverkehrsakteure thematisiert. Für die Weiterentwicklung wurden vier Ziele festgelegt:

- Qualität im Stand der Forschung in Deutschland aufrechterhalten und weiterentwickeln,
- Weiterentwicklung des Fahrradportals zu einer Transferstelle für Erfahrungsaustausch,
- Verbesserung des internationalen Transfers von Forschungsergebnissen und Wissensvermittlung,
- Fortführung der Fahrradakademie.

Im Folgenden wird die Umsetzung der Maßnahmen in diesem Handlungsfeld näher erläutert.

Tabelle 12: Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Qualitäten schaffen und sichern

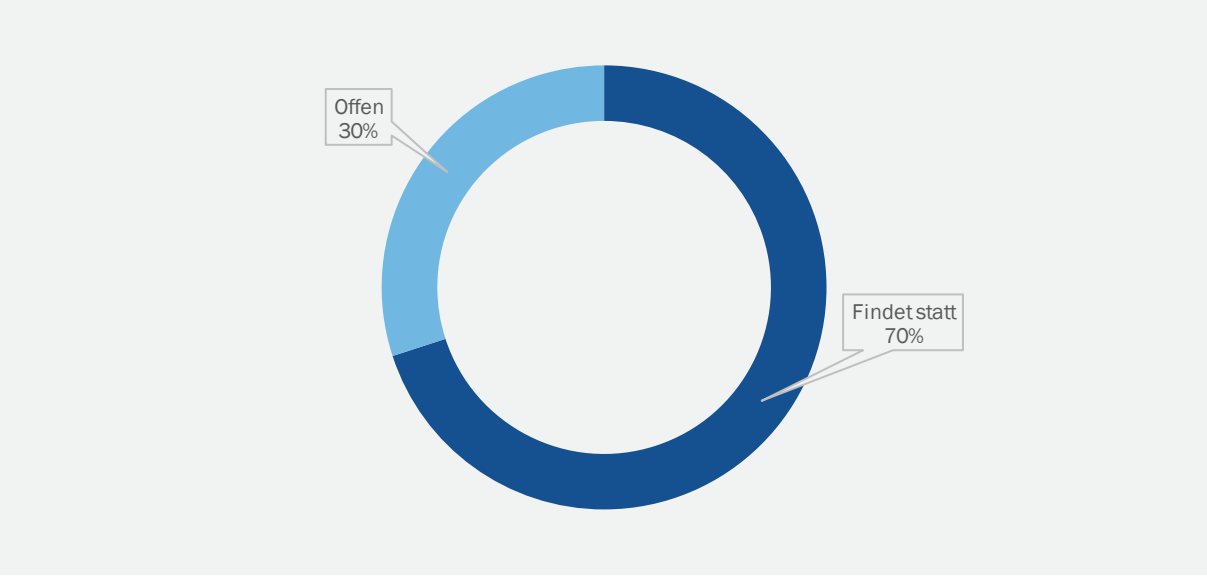
Handlungsfeld	**Qualitäten schaffen und sichern**			
Unterpunkt	Forschung und Innovation	Wissensvermittlung und Fortbildung		
Ziele	Qualität im Stand der Forschung in Deutschland aufrechterhalten und weiterentwickeln	Weiterentwicklung des Fahrradportals zu einer Transferstelle für Erfahrungsaustausch	Verbesserung des internationalen Transfers von Forschungsergebnissen und Wissensvermittlung	Fortführung der Fahrradakademie
Maßnahmen	■ Bund: 2 ■ Länder: 3	■ Bund: 2	■ Bund: 1	■ Bund: 2
Umsetzung	Eine Grundlagenuntersuchung zur Situation der Radverkehrsförderung wurde erstellt. Die Länder geben Input für das Fahrradportal, indem sie Maßnahmen oder gute Beispiele veröffentlichen. Die Verankerung der Kenntnisse im Bereich Radverkehrsförderung und integrierte Mobilität in universitäre Ausbildung ist aktuell in der Umsetzung. Der Bund finanziert ab Sommer 2020 sieben Hochschulen mit einer Stiftungsprofessuren Radverkehr.	Auf Bundesebene existieren keine ergänzenden Fachwerkstätten für eine Vertiefung aktueller Themen im Dialog. Der Bund veröffentlicht regelmäßig Leitfäden und Sammlungen guter Beispiele zu verschiedenen Einzelthemen auf dem Fahrradportal.	Im Fahrradportal existieren mehrsprachige Angebote, allerdings ist das Angebot gering.	Auf Bundesebene wurde die Fahrradakademie hinsichtlich neuer Zielgruppen und neuer Veranstaltungsformate nicht weiterentwickelt. Der Ausbau des bereits bestehenden Angebots für spezielle Zielgruppen hat ebenfalls nicht stattgefunden. Die Kommunen nutzen aktiv die Angebote zur Fort- und Weiterbildung in der Fahrradakademie.

Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Fazit

Die Maßnahmen im Handlungsfeld „Qualitäten schaffen und sichern“ werden zu 70 Prozent umgesetzt. 30 Prozent der Maßnahmen sind offen (Abbildung 36). Die qualitative Umsetzung der Maßnahmen, die den NRVP-Leitprojekten zuzuordnen sind (z.B. Fahrradakademie und Fahrradportal), wird im entsprechenden Abschnitt tiefer analysiert.

Abbildung 36: Umsetzungsgrad der Maßnahmen



Quelle: Eigene Darstellung und Analyse Prognos

Bewertung der Zielerreichung im Handlungsfeld „Qualitäten schaffen und sichern“

\+ Der Wissensaustausch über das Fahrradportal wird sehr gut angenommen.

\+ Finanzierung der Stiftungsprofessuren Radverkehr

O Die Fahrradakademie wird von Kommunen zur Weiterbildung genutzt, die Erweiterung des Angebots für weitere Akteure hat bisher nicht stattgefunden.

O Das Angebot an mehrsprachigen Beiträgen ist ausbaufähig.

5 NRVP-Leitprojekte

Im NRVP werden sieben Leitprojekte benannt:

- Nationaler Radverkehrskongress (NRVK)
- Fahrradklima-Test
- Fahrrad-Monitor
- Deutscher Fahrradpreis
- Fahrradportal
- Fahrradakademie
- Förderfibel

Die Ziele der Leitprojekte stellen primär die Wissensvermittlung und Vernetzung von Akteuren dar. Ferner sollen sie Stimmungsbilder von Radfahrenden erfassen, Impulse setzen, Öffentlichkeitswirkung erreichen und Überzeugungsarbeit leisten.

Die einzelnen Leitprojekte werden im Folgenden näher betrachtet. Dafür werden sie jeweils in einem ersten Abschnitt kurz qualitativ und quantitativ beschrieben. Anschließend werden die Einschätzungen wiedergegeben, die im Rahmen von Fachgesprächen mit verschiedenen Radverkehrsexperten zu den einzelnen Leitprojekten gesammelt wurden. Im letzten Abschnitt folgt ein Fazit mit Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung der Leitprojekte.

5.1 Nationaler Radverkehrskongress (NRVK)

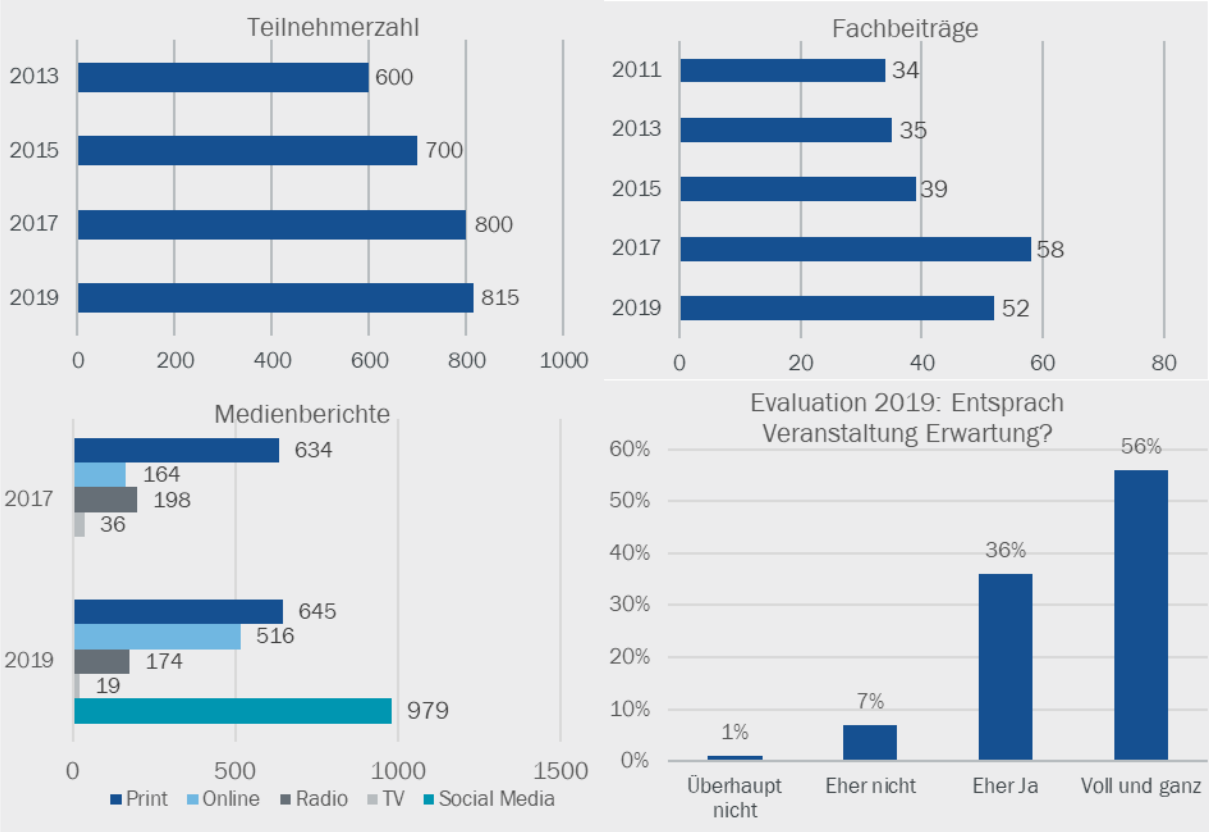
Der Nationale Radverkehrskongress (NRVK) wurde vom Bund als zentrale Plattform für die fachliche Vernetzung von Akteuren mit verschiedenen Aufgabenbereichen auf verschiedenen politischen Ebenen initiiert[19]. Er findet seit 2009 regelmäßig alle zwei Jahre statt und wird vom BMVI durchgeführt.

Es handelt sich beim NRVK um einen nicht-kommerziellen Kongress als Impulsgeber und Netzwerk-Event für die Fahrradbranche. Er weist dabei eine hohe Nachfrage gerade bei Entscheidungsträgern wie beispielsweise Bürgermeistern auf. Die Finanzierung erfolgt dabei durch den Bund sowie das gastgebende Bundesland, während das Rahmenprogramm durch die gastgebende Stadt gestaltet wird.

Der NRVK wird ständig programmatisch weiterentwickelt, um der Nachfrage und dem öffentlichen Interesse gerecht zu werden. Seit 2019 ist es der Anspruch des NRVK, diesen als Bühne für die Bundespolitik zu nutzen und einen Ausblick auf die Ziele im Radverkehr zu geben.

[19] (Fahrradportal, 2020a)

Abbildung 37: Nationaler Radverkehrskongress in Zahlen



Quelle: BMVI, eigene Auswertung und Darstellung Prognos

Die Zahl der Teilnehmer und der Fachvorträge auf dem NRVK wächst beständig (Abbildung 37), womit er sich als wichtigste nationale Veranstaltung für die Radverkehrsförderung in Deutschland etabliert hat. Die Besucher bescheinigen ihm eine sehr gute thematische Ausrichtung und Organisation. Das Medieninteresse ist hoch, könnte aber noch weiter in Richtung Massenmedien entwickelt werden.

Qualitative Einschätzung des Nationalen Radverkehrskongresses aus den Fachgesprächen

- Der NRVK wird insbesondere als Event zur Vernetzung sehr positiv bewertet und wird als wichtiger Termin für die Öffentlichkeitsarbeit des Radverkehrs gesehen (insbesondere bei Besuchen des Bundesverkehrsministers).
- Immer mehr andere Events werden von Dritten an den NRVK angedockt, was für eine Multiplikatorenwirkung spricht.
- Der NRVK stößt aufgrund seiner Größe und Teilnehmerzahlen inzwischen an seine Grenzen. Es bedarf einer Weiterentwicklung anhand der strategischen Leitfrage: „Was wollen wir mit dem NRVK erreichen?“
- Häufig wurde der NRVK in Bezug zur Fahrradkommunalkonferenz gesetzt, wobei letztere als praxisbezogener, der NRVK jedoch als politisch relevanter eingeschätzt wurde: „Zum NRVK kann ich auch meinen Referatsleiter schicken, da geht der gerne hin.“

Fazit und Handlungsempfehlungen

Der NRVK bietet wenig Kritikpunkte, denn es ist gelungen, ihn zu **dem** nationalen Radverkehrs-Event zu machen. Er ist fest etabliert und ausgesprochen beliebt. Bemerkenswert ist dabei vor allem, dass es sich um eine durch die Politik getragene Veranstaltung handelt, was international allenfalls mit der dänischen *Cykelkonferencen* vergleichbar ist.

Für die zukünftigen NRVKs ist eine grundlegende Diskussion zur Zielrichtung und deren Implikationen bei der Konzeption nötig, um gegebenenfalls die Vernetzungsmöglichkeiten und Reichweite zu erweitern. Dabei muss die Ausrichtung zwischen Fachkongress, High-Level-Messe und Vernetzungs-Event sorgsam abgewogen werden, denn alle Funktionen benötigen (konsequent verfolgt) unterschiedliche Formate und Zielgruppen. Es existieren mittlerweile zahlreiche Fachkongresse zum Radverkehr, so dass der NRVK eher die Lücke eines hochrangigen politischen Events zur medienwirksamen Präsentation der Radverkehrspolitik schließen sollte. Die Präsenz des Ministers ist dabei ein Schlüsselelement, schafft Glaubwürdigkeit und erzeugt das nötige Medienecho.

Programmatisch sollte die Bundespolitik zum Radverkehr und deren Diskussion mit hochrangigen Akteuren weiter im Vordergrund stehen. Im Idealfall sollte es gelingen, nicht nur das BMVI, sondern auch andere Ressorts hochrangig einzubinden, um das politische Gesamtbild repräsentieren zu können. Der Deutsche Fahrradpreis sollte zudem fester Bestandteil des Kongresses bleiben und sich von Ausrichtung und Format her in die Ansprüche des NRVK einfügen.

5.2 Fahrradklima-Test

Die Zielsetzung des Fahrradklima-Tests ist es, von Radfahrenden eine subjektive Einschätzung der Fahrradfreundlichkeit ihrer Kommune zu erhalten, die als zeitlich und räumlich vergleichbare Datenreihe aufgelegt ist. Der Fahrradklimatest wird in seiner jetzigen Form seit 1998 unregelmäßig und seit 2012 alle zwei Jahre durchgeführt. Die inhaltliche Bearbeitung liegt beim ADFC. Die Methodik des Fahrradklima-Tests wurde inzwischen auch von anderen Ländern wie den Niederlanden oder Frankreich übernommen.

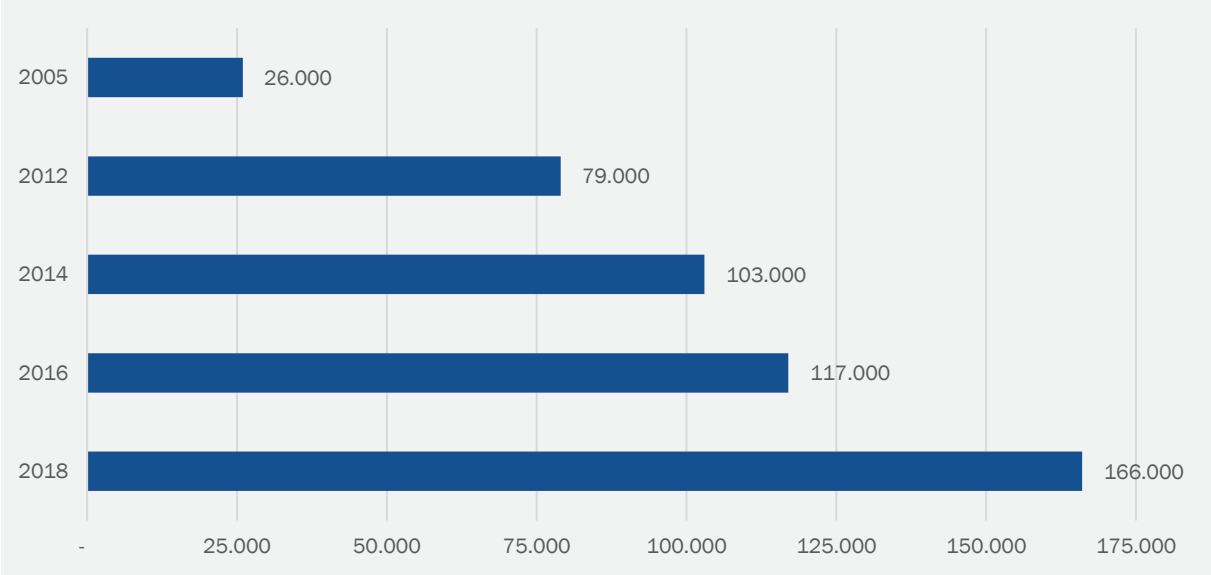
Der Fahrradklima-Test ist ein nicht-repräsentatives Online-Stimmungsbarometer mit dem Ziel, die Fahrradfreundlichkeit durch Nutzer zu erfassen. Städterankings in inzwischen sechs Kategorien führen zu einer Vergleichbarkeit zwischen den Kommunen, wobei Städte mit weniger als 20.000 Einwohnern verstärkt teilnehmen. 2018 wurden 683 Städte in die Bewertung aufgenommen (d.h. es wurden min. 50 Teilnehmer aus diesen Städten registriert), die zusammen 46 Mio. Einwohner oder 55 Prozent der Gesamtbevölkerung umfassen.

Zwischen den einzelnen Auflagen gibt es nur geringfügige Anpassungen, um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu sichern, da jede Änderung Einfluss auf das Ergebnis hat. Bei den Änderungen kann es sich z.B. um die Neuaufnahmen oder Präzisierungen von Fragen oder Anpassungen im Aufbau des Fragebogens handeln. 2016 und 2018 wurden dabei zusätzlich eingegangene Änderungsvorschläge von Dritten in Expertenworkshops diskutiert und eingearbeitet.

Für den ADFC sind vor allem drei Aspekte des Fahrradklima-Tests relevant: Der Test als PR-Plattform fürs Fahrrad, als Partizipationsinstrument für Radfahrende und als Wissensgrundlage für die Verkehrsplanung. Dabei zeigt sich der Fahrradklima-Test sehr erfolgreich: Die Stichprobenzahl erhöht sich kontinuierlich (Abbildung 38). Damit einher geht eine immer umfassendere regionale

Abdeckung, was die Qualität der Datenbasis von Jahr zu Jahr wachsen lässt. Die Medienaufmerksamkeit ist dank des Engagements des ADFC hoch, zudem stoßen nach Prognos-Erfahrung regionale Rankings in den Medien immer auf großes Interesse. So wurden 2016 am Tag der Veröffentlichung 100 Mio. Medienkontakte ermittelt, womit im Schnitt jeder Bundesbürger mehr als einmal in den Medien von der Veröffentlichung des Fahrradklima-Tests erfahren hat. Die Verleihung des Preises für die fahrradfreundlichste Kommune durch den Bundesverkehrsminister beim letzten NRVK hat die Medienaufmerksamkeit zudem weiter erhöht.

Abbildung 38: Teilnehmerzahlen des Fahrradklima-Tests



Quelle: ADFC, eigene Darstellung Prognos

Qualitative Einschätzung des Fahrradklima-Tests aus den Fachgesprächen

- Die Wahrnehmung des Fahrradklima-Tests in der Öffentlichkeit ist stark gestiegen, was sich an den steigenden Teilnehmerzahlen sowie dem großen Medienecho zeigt.
- Der Fahrradklima-Test wird von den befragten Experten entweder sehr kritisch oder sehr positiv bewertet.
- Die Akzeptanz der Ergebnisse ist über den Zeitverlauf gestiegen, während der Vorwurf, dass die Ergebnisse nicht repräsentativ seien, über die Zeit abgenommen hat. Dies könnte an dem größeren Fokus liegen, der bei der Ergebnispräsentation auf diesen Aspekt gelegt wird.
- Mitunter werden die Ergebnisse als zu demotivierend für die bewerteten Kommunen wahrgenommen, da objektive Verbesserungen der Situation vor Ort nicht zu Verbesserungen in der subjektiven Wahrnehmung führen.
- Die Daten werden von den Städten teilweise für die eigene Verkehrsplanung oder als Argumentationshilfe genutzt.
- Die Teilnehmerwerbung könnte fokussiert werden, um einen höheren Durchdringungsgrad zu erreichen.
- Der Name wird von einigen als unpassend wahrgenommen, da er Laien einen Zusammenhang mit dem Klimawandel vermuten lässt. Allerdings gestaltet sich eine Änderung des Namens aufgrund des etablierten Markennamens schwierig.

Fazit und Handlungsempfehlungen

Der Fahrradklima-Test ist eine einzigartige Kampagne zu regionalen Bedingungen des Radfahrens. Das Konzept ist so überzeugend, dass es im Ausland kopiert wird. Noch nicht zufriedenstellende Ergebnisse in den Kommunen können als Motivation genutzt werden, um mehr für den Fahrradverkehr zu tun. Der Fahrradklima-Test sollte daher als Befragung, die in der Regel alle zwei Jahre stattfindet, fortgeführt werden. Er ist ein geeignetes Instrument der Kommunikation der Zufriedenheit der Radfahrenden und ein Bindeglied für Aktivitäten von Bund, Zivilgesellschaft und Kommunen.

5.3 Fahrrad-Monitor

Die Zielsetzung des Fahrrad-Monitors ist es,

> „alle zwei Jahre repräsentativ das subjektive Stimmungsbild der Radfahrer in Deutschland“[20]

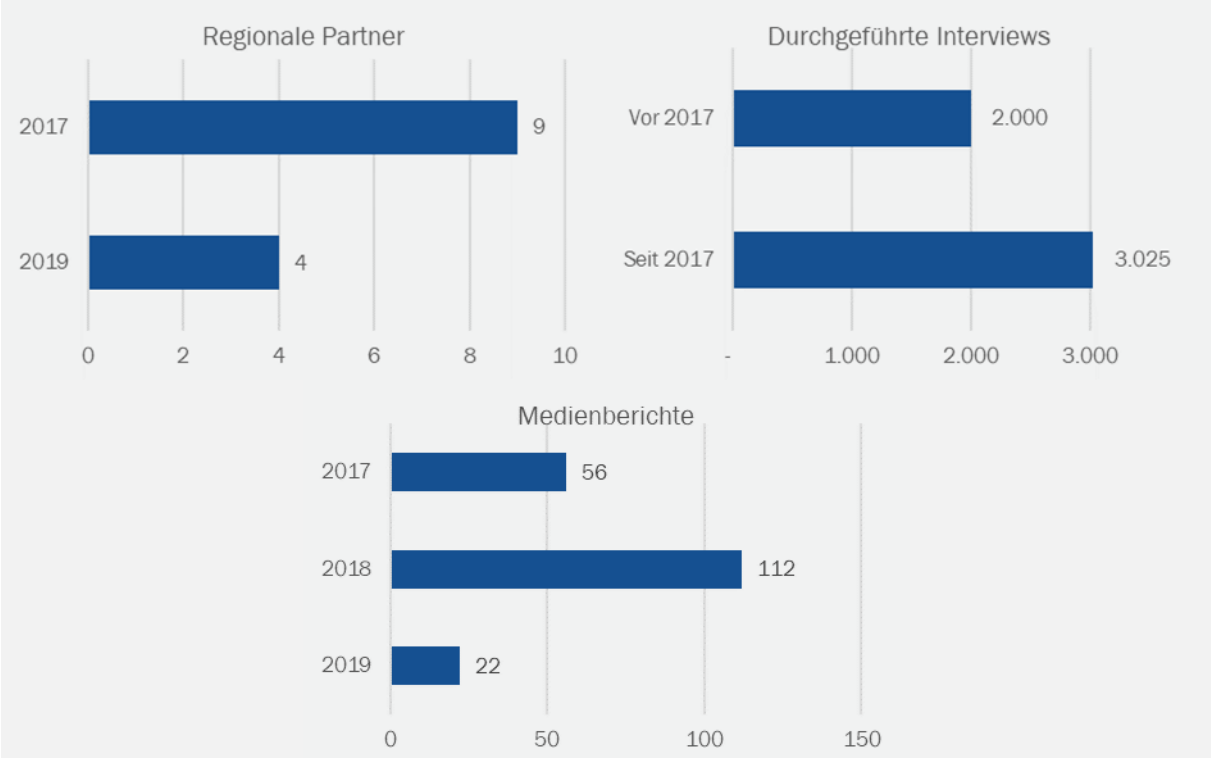
zu erheben. Er wird seit 2009 regelmäßig durchgeführt. Die inhaltliche Bearbeitung liegt beim SINUS-Institut. Ursprünglich wurde der Fahrrad-Monitor durch den ADFC initiiert. Die inhaltliche Weiterentwicklung in den letzten Befragungen erfolgte durch das BMVI gemeinsam mit dem Sinus-Institut.

Methodisch handelt es sich beim Fahrrad-Monitor um eine repräsentative Online-Umfrage. Um die Vergleichbarkeit zu wahren und Trends ablesen zu können, (z.B. die Aufnahme der D-Routen und von Fragen zum Miteinander auf der Straße im Jahr 2019). Im Jahr 2017 gab es mehrere Anpassungen. So wurde der Fahrrad-Monitor um eine Auswertung nach Ortsgrößen erweitert und es Regionalpartnern ermöglicht, eine Auswertung für das eigene Bundesland, die eigene Region oder die eigene Stadt zu beauftragen. Zudem wurde die Kurzfassung des Fahrradmonitors ins Englische übersetzt. Die Stichprobe wurde im Zuge der Unterteilung nach Ortsgrößen um 50% erhöht (Abbildung 39), was zu einer höheren statistischen Signifikanz auch in Sub-Gruppen führte. Die Anzahl der regionalen Partner ist hingegen ausbaufähig. Die regionalen Aufstockungen würden (ähnlich wie bei vergleichbaren Erhebungen) nicht nur wertvolle Ergebnisse für die Regionen selbst, sondern auch einen großen Mehrwert für die Gesamtstichprobe bieten.

Das Medienecho steigt, bewegt sich aber noch auf einem niedrigen Level im Vergleich zum Fahrradklima-Test. Eine steigende Anzahl von regionalen Partnern könnte auch hier Abhilfe schaffen, indem vermehrt lokale Medien über „ihre“ Region berichten.

[20] (SINUS-Institut, 2019)

Abbildung 39: Fahrrad-Monitor in Zahlen



Quelle: SINUS-Institut, eigene Auswertung und Darstellung Prognos

Qualitative Einschätzung des Fahrrad-Monitors aus den Fachgesprächen

- Der Fahrrad-Monitor war eines von zwei Bundesinstrumenten, das nicht allen befragten Experten bekannt war (Bekanntheitsgrad ca. 90 Prozent).
- Wer den Fahrrad-Monitor kennt, schätzt diesen in der Regel, es gibt aber auch einige Experten, die ihn nie nutzen.
- Der Fahrrad-Monitor wird vor allem als Datengrundlage genutzt, die Argumentationsmaterial liefert.
- Es wurde angeregt, dass die Umfrage-Ergebnisse nicht nur beschrieben, sondern auch eingeordnet werden sollten.
- Die Ergebnisse werden bisher nicht öffentlichkeitswirksam vorgestellt. Eventuell ließe sich die Ergebnisvorstellung mit einer Pressekonferenz und/oder dem im gleichen Turnus stattfindendem NRVK verbinden.

Fazit und Handlungsempfehlungen

Der Fahrrad-Monitor ist eine qualitativ hochwertige Datenbasis, die noch viel Wachstumspotential hat. Im Vergleich zum Fahrradklima-Test bietet es eine repräsentative Einschätzung der Situation der Radfahrenden in Deutschland und einen verkehrsmittelübergreifenden Vergleich in Zeitreihen. Von entscheidender Bedeutung für die qualitative Fortentwicklung wird es sein, eine möglichst große Anzahl von regionalen Partnern zu gewinnen.

Der Fahrrad-Monitor ist noch nicht bei Akteuren der Radverkehrsförderung bekannt und sollte vom BMVI offensiv beworben werden. Dabei sollte die Einbindung in Kongressformate beibehalten und ggf. ausgebaut werden. Seine jetzige Form als wissenschaftlicher Bericht wird allerdings nicht ausreichen, um Adressaten außerhalb der Fach-Community zu erreichen. Die Ergebnisse sollten daher als ansprechende Info-Grafiken umgesetzt und die Inhalte in einen Gesamtkontext gesetzt und interpretiert werden.

Die Medienpräsenz ist im Vergleich zum Fahrradklima-Test und Deutschen Fahrradpreis noch schwach. Dies kann auf der regionalen Ebene durch weitere Partner verbessert werden. Auf der Bundesebene sollte das BMVI den Fahrrad-Monitor durch neue Formate und neue Allianzen (z.B. mit zivilgesellschaftlichen Organisationen) ins Licht der Öffentlichkeit rücken.

5.4 Deutscher Fahrradpreis

Die Zielsetzung des Deutschen Fahrradpreises ist es,

> „Good-Practice-Beispiele bei Entscheidungsträgern und Fachleuten bekannt zu machen [und] das Image des Fahrrads in der Öffentlichkeit aufzuwerten und somit mehr Menschen in Deutschland zum Fahrradfahren zu bewegen."[21]

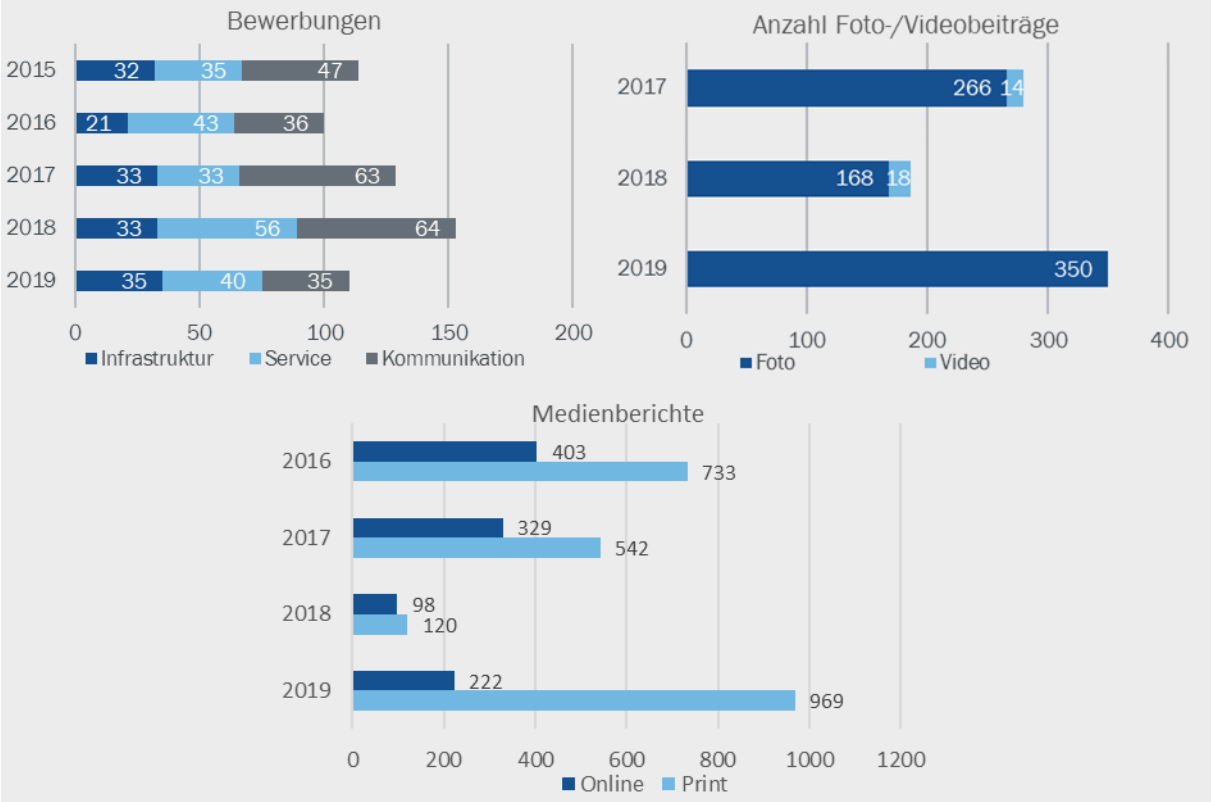
Der Preis wurde 2000 durch die AGFS Nordrhein-Westfalen initiiert und jährlich verliehen. Der Bund beteiligt sich seit 2010 am Preis. Die Finanzierung erfolgt seitdem zu zwei Dritteln durch den Bund und zu einem Drittel durch die AGFS Nordrhein-Westfalen. In Jahren mit Nationalem Radverkehrskongress wird die Verleihung des Deutschen Fahrradpreises zudem an diesen geknüpft.

Die aktuellen Kategorien *Infrastruktur*, *Service*, *Kommunikation* und *Fahrradfreundlichste Persönlichkeit* sowie den Fotowettbewerb gibt es seit 2014. Von 2016 bis 2018 fand zusätzlich ein Videowettbewerb statt. Für die Fachpreise und den Fotowettbewerb findet eine Eigenbewerbung statt, während die *Fahrradfreundlichste Persönlichkeit* aus einer durch eine Agentur sowie die Jury zusammengestellte Shortlist ausgewählt wird. Dabei gilt die Vorgabe, dass die *Fahrradfreundlichste Persönlichkeit* kein Politiker sein soll. Die Gewinner der Fachpreise werden ebenfalls durch die Jury gewählt, während die Gewinnerinnen und Gewinner des Fotowettbewerbs durch Online-Voting bestimmt werden. Die Anzahl der Jurymitglieder ist dabei im Zeitverlauf von 19 Mitgliedern im Jahr 2016 auf 16 Mitglieder im Jahr 2019 gesunken.

Die Zahl der Bewerbungen in den einzelnen Kategorien bewegt sich auf konstant hohem Niveau (Abbildung 40). Das Medienecho schwankt hingegen deutlich. Dies wird von den Verantwortlichen auf das Engagement der *Fahrradfreundlichsten Persönlichkeit* zurückgeführt. Die Einbindung der Preisverleihung in die Nationalen Radverkehrskonferenz hat sich bewährt, um die Besucherzahlen zu erhöhen: Bei Ausrichtung im Rahmen des NRVK wurden mit ca. 500 Besuchern doppelt so viele Besucher wie bei den Veranstaltungen in Essen (200-250 Besucher) gezählt.

[21] (Fahrradportal, 2019)

Abbildung 40: Deutscher Fahrradpreis in Zahlen



Quelle: P.3 Agentur, BMVI & (Der Deutsche Fahrradpreis, 2020), eigene Auswertung und Darstellung

Qualitative Einschätzung des Deutschen Fahrradpreises aus den Fachgesprächen

- Der Bewerbungsprozess wird kritisiert, da oft schlechte Projekte nominiert werden oder Projekte jedes Jahr aufs Neue eingereicht werden. Nach Ansicht der Experten sollte Qualität statt Quantität im Vordergrund stehen. Die Preisträger werden zudem teilweise als nicht innovativ genug wahrgenommen, da die Bewerbungen StVO-konform sein müssen.
- Die Auswahl der Fahrradfreundlichsten Persönlichkeit ist wichtig für die Außendarstellung, weswegen die Auswahl der geeignetsten Person als elementar betrachtet wird. Teilweise wird die Auswahl der Fahrradfreundlichsten Persönlichkeit auch kritisiert: „Warum nimmt man da irgendeinen Star anstatt eines Bürgermeisters, der sich mal richtig was getraut hat?“.
- Die Publikumswettbewerbe werden als manipulationsanfällig wahrgenommen („Wer hat die meisten Bekannten?“).
- Die Übergabe des Preises durch den Bundesverkehrsminister wird als positiv und aufwertend gesehen: „Bund steht zum Preis!“
- Die Wahrnehmung der Abendveranstaltung ist zwiegespalten: Manche wünschen sich mehr, manche weniger Glamour.
- Es wurde eine Evaluierung im Anschluss an die Veranstaltung angeregt, wobei nicht näher darauf eingegangen wurde, wie diese aussehen könnte.
- Die Öffentlichkeitswirksamkeit wird als zu gering betrachtet: „Ich habe noch nie einen Artikel zum Deutschen Fahrradpreis gesehen“. Dies deckt sich nicht mit den Zahlen zu den Medienberichten, die diese Sichtweise nicht unterstützen. Eventuell werden daher andere

Zielgruppen mit der Medienberichterstattung zum Deutschen Fahrradpreis erreicht als mit der zu den anderen Bundesinstrumenten.

Fazit und Handlungsempfehlungen

Der Deutsche Fahrradpreis ist ein gutes Instrument, besonderes Engagement zu würdigen und Akteure zu motivieren, er weist aber noch einige Schwächen auf. Die Höhe des Preisgeldes ist gerade für private Personen eine großzügige Geste, für Kommunen, Verbände und Unternehmen ist es aber eben „nur" eine Geste: Die Höhe des Preises hilft nicht, um Anstrengungen zu verstetigen oder auszuweiten. Das ist nicht der originäre Sinn des Preises, sollte aber bei der Verleihung bedacht werden: Was ist, wenn die Preisträger ihre honorierten Aktivitäten kurz nach dem Preis aus wirtschaftlichen Gründen einstellen (müssen)?

Die Auswahl der Preisträger stößt auf ein geteiltes Echo: Schon bei der Einreichung der Vorschläge sollte es klare und transparente Kriterien geben, um Mehrfacheinreichungen und „Masse statt Klasse" zu vermeiden.

Der Fahrradpreis ist fraglos das Bundesinstrument mit dem mit Abstand höchstem Potenzial, den Sprung in die Massenmedien zu schaffen. Dafür ist die mittlerweile gelungene Einbindung des Ministers von herausragender Bedeutung. Die Bespielung von Mainstream-Medien ist dennoch verbesserungswürdig und könnte eventuell durch die gezielte Einladung zur Preisverleihung gesteigert werden. Um die gewünschte Medienaufmerksamkeit zu erreichen, bleibt die Wahl eines besonders hochwertigen Formats mit „Glamour-Faktor" notwendig. Prominente Preisträger sind dabei hilfreich, auch wenn die Kritik berechtigt ist, dass weniger prominente Menschen möglicherweise viel größere Verdienste vorzuweisen hatten.

Der Deutsche Fahrradpreis ist bislang sehr national aufgestellt und verfügt über keine internationale Ausstrahlung. Es sollte daher geprüft werden, ob auch eine Kategorie für Akteure aus dem Ausland Sinn machen kann, um eine höhere Wahrnehmung im Ausland zu erzielen. Dabei muss allerdings auch analysiert werden, ob eine solche Ausweitung im Sinne der Ziele des NRVP zielführend ist.

5.5 Fahrradportal

Das Fahrradportal beschreibt sich selbst als die

> „zentrale Informationsplattform zur Radverkehrsförderung in Deutschland".[22]

Das Fahrradportal ist seit 2005 online und die inhaltliche Bearbeitung erfolgt wie bei der Fahrradakademie durch das difu.

Der Anspruch des Fahrradportals ist nach Aussage des difu das Bereitstellen von aktuellen Daten und Informationen für die Zielgruppe „kommunale Verkehrsplaner". Es soll die Außenwelt widerspiegeln, weswegen immer wieder in Abstimmung mit dem BMVI Neuerungen aufgenommen werden. Die Inhalte werden je nach den Entwicklungen im Radverkehr neu strukturiert. Die letzte große Anpassung fand im Jahr 2016 statt. Aufgrund des Umfangs des Informationsangebots

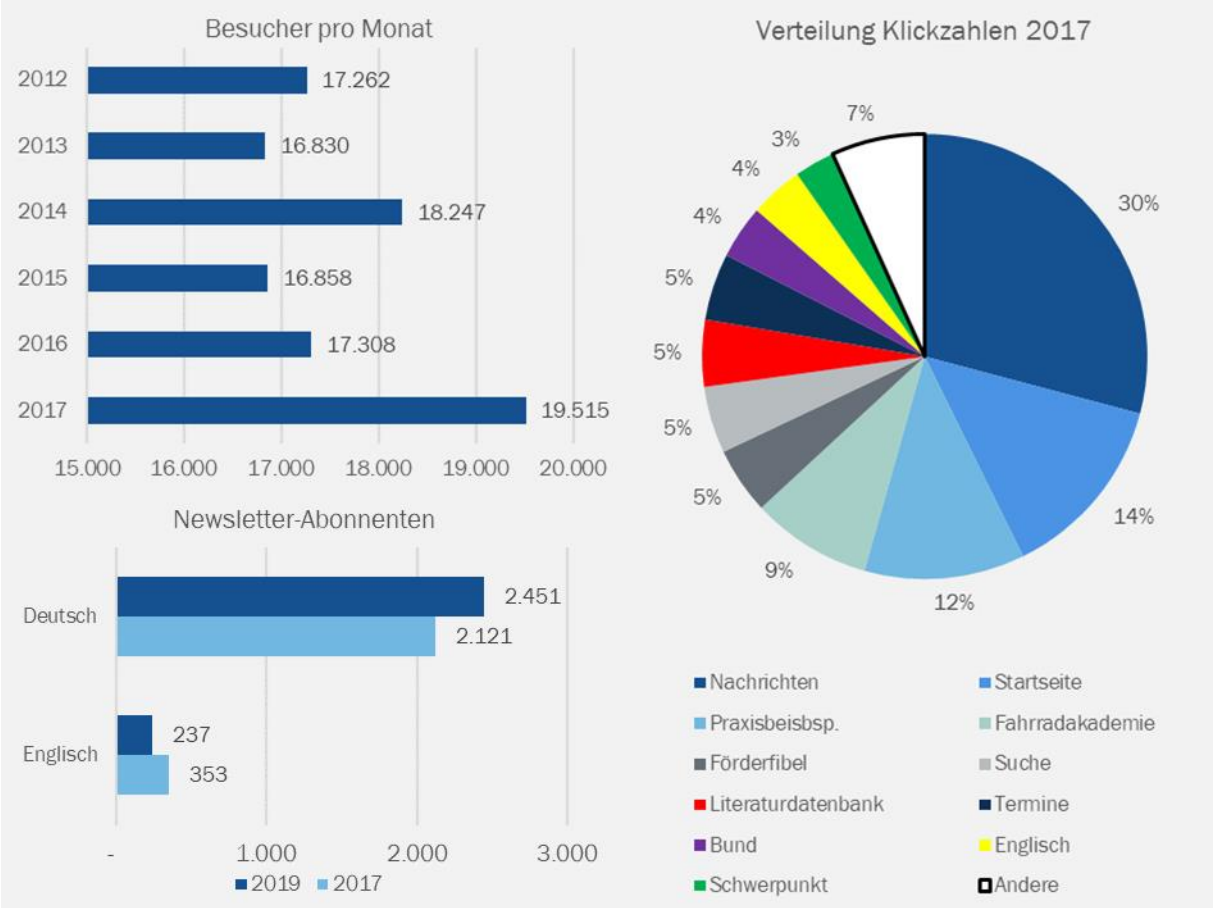
[22] (Fahrradportal, 2020c)

(aktuell sind ca. 11.500 Informationseinheiten online) wird versucht, die Inhalte auf das Wesentliche zu konzentrieren. Das difu ist nach eigener Aussage damit ausgelastet, dass Fahrradportal in seiner jeweils aktuellen Form zu verwalten und mit Inhalten zu bespielen, weswegen weitergehende Anpassungen und Ergänzungen des Angebots nur sporadisch und meist auf Anregung durch das BMVI durchgeführt werden. Eine kontinuierliche Überarbeitung und Neustrukturierung der Inhalte, um die Relevanz für verschiedene Zielgruppen zu steigern, finden hingegen nicht statt.

Die Klickzahlen des Fahrradportals stagnieren, obwohl die Relevanz des Radverkehrs in der Öffentlichkeit deutlich zugenommen hat (Abbildung 41). Ein Grund dafür könnte sein, dass sich das Fahrradportal zu sehr als „Fachportal“ versteht und daher am wachsenden Interesse der breiten Öffentlichkeit nicht partizipiert. Gleichzeitig wuchs aber auch die Zahl derer, die sich mit Radverkehr professionell beschäftigen an, sodass wachsende Klickzahlen zu erwarten wären. Auch die Zahl der Newsletter-Abonnenten ist sehr überschaubar.

Unter den Sub-Seiten ist insbesondere *Nachrichten* von herausragender Bedeutung. Sie wird öfter besucht als die eigentliche Startseite. Das deutet darauf hin, dass die Seite vor allem anlassbezogen (z.B. nach der Lektüre des Newsletters) besucht wird und nicht als Einstiegsportal für die Informationssuche genutzt wird. Die internationale Nutzung in Form des Besuchs der englischen Version oder des Bezugs des englischsprachigen Newsletters ist hingegen kaum vorhanden.

Abbildung 41: Fahrradportal in Zahlen



Quelle: difu, eigene Auswertung und Darstellung Prognos

Qualitative Einschätzung der Fahrradportals aus den Fachgesprächen

- Das Fahrradportal ist als Grundlage der Arbeit des Bundes bei den befragten Experten bekannt, auch wenn der Bundesbezug nicht unbedingt für Laien oder Neulinge erkennbar sei.
- Die Zielgruppe scheint unklar zu sein: So gibt es beispielsweise Zielkonflikte zwischen Ergänzungswünschen aus dem Nutzerkreis (z.B. bei neuen Themen) und der vom difu angesprochenen Zielgruppe „Kommunale Planer“.
- Die Nutzer wünschen sich teilweise neue Angebote, um andere Nutzergruppen anzusprechen: „Die konstanten Klickzahlen trotz der steigenden Bedeutung des Radverkehrs zeigen, dass die Struktur nicht mehr zeitgemäß ist.“
- Das Fahrradportal wird aufgrund der Vielzahl an Informationen teilweise als zu komplex und unübersichtlich wahrgenommen: „Die Leute wissen ja gar nicht, was es da alles gibt!“ Die Strukturierung der Datenmenge stellt somit eine elementare Herausforderung dar.
- Es werden von den Nutzern mehr Infografiken und inhaltliche Zusammenstellungen als Einstieg in neue Themen (z.B. „Was bedeutet Fahrradtourismus?“) gewünscht, um eine Weiterentwicklung des Fahrradportals zu einer Werbeplattform für den gesamten Radverkehr zu gewährleisten.
- Der Newsletter des Fahrradportals wird als Themensetzer in der Branche wahrgenommen.

- Die internationale Sichtbarkeit des Fahrradportals wird als gering eingeschätzt.
- Die Suchfunktion ist nicht speziell für die Seite konfiguriert und liefert somit nicht immer passgenaue Ergebnisse.
- Laut difu bringt die regelmäßige Nutzerumfrage ein positives Feedback. Allerdings ist unklar, wer an diesen Befragungen teilnimmt.

Fazit und Handlungsempfehlungen

Das Fahrradportal verfehlt sein Ziel, **die** Informationsressource für den Radverkehr zu sein. Dies dürfte an seiner Genese liegen: Es wurde zu einer Zeit etabliert, als die Fahrrad-Community fast ausschließlich aus Fachleuten aus Forschung und Planung bestand. Dieser Zielgruppe ist es bis heute nicht „entwachsen“, da das difu hier seinen Arbeitsschwerpunkt sieht. Von entscheidender Bedeutung wird es daher sein, den Nutzerkreis auf alle heute relevanten Gruppen zu erweitern. Dafür sind mehrere Schritte zu unternehmen: Das Fahrradportal muss am Puls der Zeit sein, aktuelle Themen des Radverkehrs proaktiv aufgreifen und auf ansprechende Weise behandeln. Die Themen dürfen nicht nur allein wissenschaftlicher Natur sein. Zudem reicht eine statische Website allein nicht mehr aus, um die breite Öffentlichkeit zu erreichen. Social Media ist essenziell und sollte die traditionellen Newsletter ersetzen, um auch Menschen abseits der Fachszene anzusprechen.

Diese neuen Formate sind aufwendig und müssen intensiv betreut werden. Entsprechend müssten die Mittel aufgestockt werden. Dabei stellt sich auch die Frage, ob das difu als wissenschaftliche Organisation grundsätzlich ein geeigneter Akteur ist, um den heutigen Ansprüchen eines Online-Angebots für eine breite Öffentlichkeit gerecht zu werden. Daher ist das Einschalten einer Agentur zu prüfen. Zudem muss die Suchfunktion verbessert, Begrifflichkeiten aktualisiert und eine nutzerfreundliche Führung möglich gemacht werden, um ein Auffinden der gewünschten Informationen zu gewährleisten. Dabei sind die Informationen für das reine Fachpublikum wichtig, blähen die Seite aber auch auf und machen sie für Nicht-Fachleute unübersichtlich und abschreckend. Eventuell könnten diese Inhalte in eine eigene, eher wissenschaftlich geprägte Seite ausgelagert werden, die weiter vom difu betreut werden könnte, z.B. ähnlich der niederländischen Website *fietsberaad.nl*.

Auffallend ist auch das geringe internationale Interesse an den Inhalten des Fahrradportals, obwohl die Teilübersetzung des letzten Fahrrad-Monitors sowie das Angebot der Simultanübersetzung auf dem NRVK zeigen, dass im Ausland ein Interesse an der deutschen Radverkehrsszene gegeben ist. Hier müssen Wege gefunden werden, Interessierte auf die Website als Einstieg in das Thema „Radverkehr in Deutschland“ zu lotsen. Dabei sollte vom Erfolg der Cycling Embassies von Dänemark und den Niederlanden gelernt werden, die als Informationsquellen auch in Deutschland bekannt und geschätzt sind.

5.6 Fahrradakademie

Die Zielsetzung der Fahrradakademie ist die

> „Fortbildung, Information, Vernetzung und Erfahrungsaustausch aller Akteure in der Radverkehrsförderung“.[23]

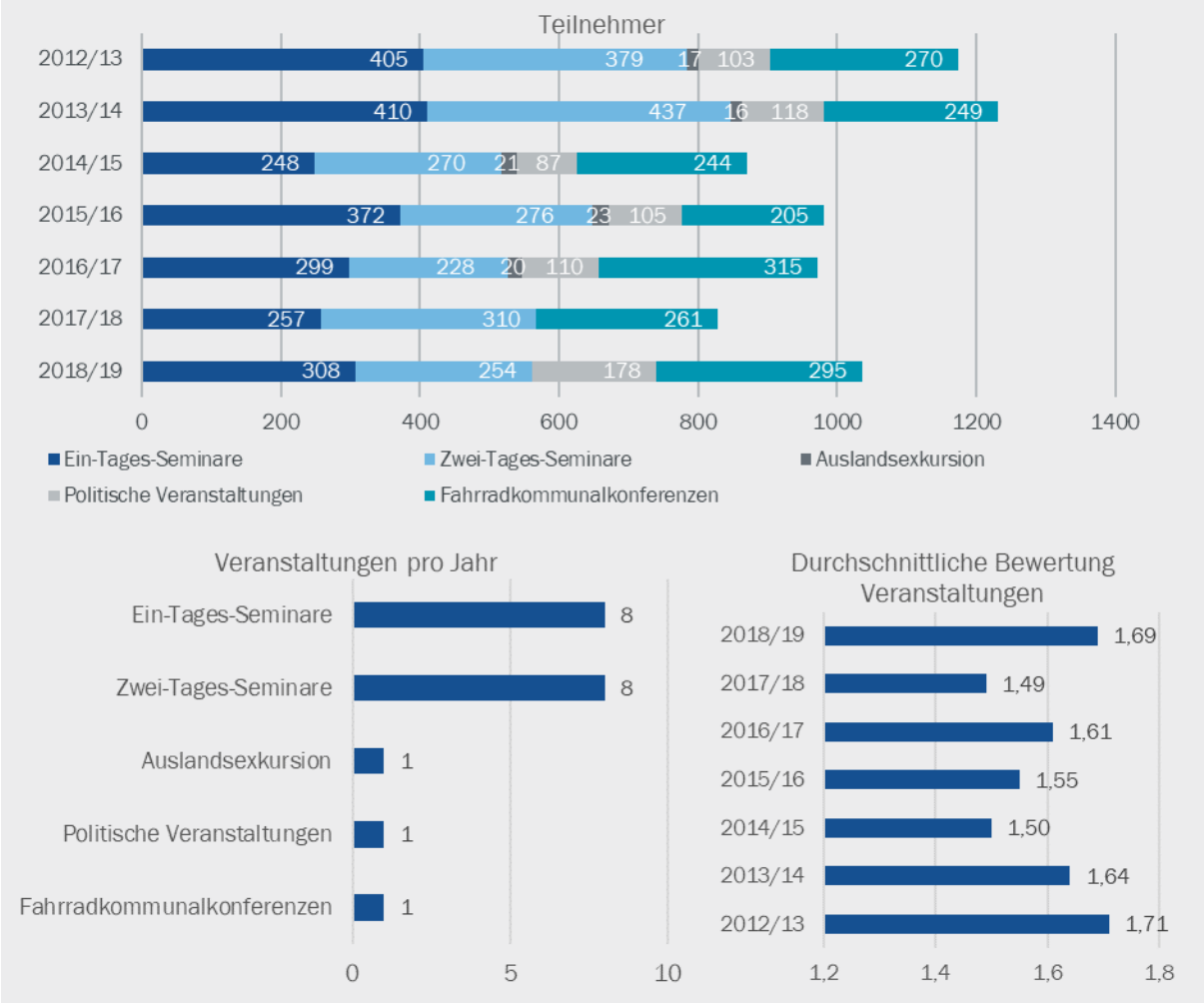
[23] (Fahrradakademie, 2020)

Die inhaltliche Bearbeitung erfolgt durch das Deutsche Institut für Urbanistik (difu), welche das Projekt seit 2007 mit einem jährlich wechselnden Angebot durchführt. Kern des Angebots sind vier Seminarreihen pro Jahr (je ein Grundlagenseminar Infrastruktur, ein Vertiefungsseminar Infrastruktur, ein Seminar zu Konzepten und Kommunikation sowie eine Fachexkursion). Dieses Angebot wird durch die Fahrradkommunalkonferenz als Fachkonferenz für kommunale Akteure, parlamentarische Abende und Auslandsexkursionen (fand von 2017-2019 nicht statt) sowie monatliche Webinare (ca. 30 min Input + 30 min Diskussion) ergänzt.

Das Programm wird anhand von Feedback aus den Kommunen gestaltet und mit dem Programmbeirat abgestimmt. Über die Jahre gab es eine Weiterentwicklung des Programms zu Formaten mit weniger Teilnehmern und mehr Interaktion, um der veränderten Nachfrage gerecht zu werden. Die seit dem Jahr 2015 existierenden und kostenpflichtigen web-basierte Angebote zum Selbstlernen wurden nicht in genügendem Maße in Anspruch genommen, weswegen das Angebot eingestellt wurde und die Inhalte ab 2019 in das Fahrradportal integriert wurden.

Die Teilnehmerzahlen sind über die Jahre hinweg relativ stabil (Abbildung 42). Auch der Umfang der Veranstaltungen blieb über die Jahre konstant, wobei mit den Veranstaltungsformaten experimentiert wird (Webinare und kleinere Veranstaltungen). Dabei werden in den Nutzerbefragungen formulierte Wünsche mitberücksichtigt. Die Veranstaltungen bekommen von den Nutzern jedes Jahr ausgesprochen gute Bewertungen.

Abbildung 42: Fahrradakademie in Zahlen



Quelle: difu, eigene Auswertung und Darstellung Prognos

Qualitative Einschätzung der Fahrradakademie aus den Fachgesprächen:

- Die Fahrradakademie wird von allen Bundesinstrumenten am positivsten bewertet und von fast allen befragten Experten genutzt bzw. als sehr nützlich eingeschätzt.
- Durch die regionale Verteilung der Workshops wird eine gute Abdeckung in der Fläche erreicht, die insbesondere kleinen Kommunen ohne eigenes Expertenwissen zu Gute kommt, für die die Fahrradakademie eine wichtige Ressource darstellt.
- Der Vernetzungscharakter der Fahrradakademie ist ein sehr wichtiger Aspekt, da oft nur eine (Teilzeit-)Radverkehrsplanerin oder ein (Teilzeit-)Radverkehrsplaner pro Kommune vorhanden sind. Die Fahrradakademie gibt diesen ein Forum für den fachlichen Austausch und zum Knüpfen von Kontakten für den zukünftigen bilateralen Austausch außerhalb der Seminare.
- Es besteht ein Spannungsfeld zwischen dem regelmäßigen Angebot neuer Inhalte und dem wiederholten Angebot von stark nachgefragten Inhalten. So wurde beispielsweise eine Seminar-Reihe zu Knotenpunkten trotz einer weiterhin hohen Nachfrage 2019/20 nach 3 Jahren aus dem Programm genommen, um Platz für neue Inhalte zu schaffen.

- Die Fahrradkommunalkonferenz wird gerade von kommunalen Radverkehrsexperten als sehr praxisrelevant für die eigene Arbeit eingeschätzt.
- Ein Weiterentwicklungsbedarf wird vor allem durch die befragten Verbände gesehen, die sich ein breiteres Angebot auch für andere Zielgruppen als Verkehrsplaner wünschen.

Gesamtbewertung und Handlungsempfehlungen

Die Fahrradakademie stellt ein hochgeschätztes und ausgesprochen positiv bewertetes Ausbildungsformat für Kommunen dar. Gerade für Kommunen mit „Einsteiger"-Status ist die Fahrradakademie sehr wichtig, um Wissen aufzubauen und erste Kontakte zu knüpfen. Allerdings scheitert die Fahrradakademie damit an ihrem eigenen Anspruch, ein Format für alle Akteure in der Radverkehrsförderung zu sein: Durch den hohen planerischen Bezug sind die Veranstaltungen für Akteure außerhalb der kommunalen Verkehrsplanung nur von geringem Interesse. Ein vertikaler Austausch der politischen Ebenen, wie z.B. im niederländischen Programm *Tour de Force*, findet kaum statt.

Dies zeigt sich auch an den stagnierenden Teilnehmerzahlen: Grundlagenseminare sind nur für Einsteigerkommunen interessant. Eine höhere Nachfrage bei den bereits weiter entwickelten Kommunen kann nur über die Vermittlung von aktuellen Spezialthemen erfolgen, die wiederum nicht die breite Masse ansprechen. Hier wäre auch zu prüfen, inwieweit Inhalte vermittelt werden können, die auch für weitere Akteure (Unternehmen, Hochschulen, Interessenverbände und Aktionsbündnisse) interessant sein können. Entsprechend müsste das Angebot für weitere Gruppen geöffnet werden. Dabei kann darauf aufgebaut werden, dass die Fahrradakademie bereits in ihrer jetzigen Form nicht nur als Wissensvermittler, sondern als Vernetzungsplattform wahrgenommen wird, über die Kontakte für den späteren bilateralen Austausch geknüpft werden. Durch die gezielte Erweiterung des Zielpublikums könnte somit ein Austausch über die enge Zielgruppe der Verkehrsplaner hinaus forciert werden. Diese neuen Inhalte dürfen aber die Grundlagenseminare nicht verdrängen, sondern müssen „on top" kommen. So lange es noch viele Kommunen mit Einsteiger-Status gibt, muss die Vermittlung von Grundlagen gewährleistet sein.

Die Vernetzungsaktivitäten der Fahrradakademie werden zwar von den Teilnehmenden positiv bewertet, es stellt sich aber die Frage, ob die Formate ausreichen, um auch eine Vernetzung über die kommunalen Planer hinaus zu erreichen. Die Fahrradakademie experimentiert dazu mit anderen Formaten (z.B. politischen Veranstaltungen), hier kann aber durchaus noch Verbesserungsbedarf gesehen werden, um neue Akteursgruppen zu erschließen und einen intensiven Austausch zu fördern.

5.7 Förderfibel

Die Förderfibel hat folgende Zielsetzung:

> „Die Förderfibel soll es Verwaltungen und der interessierten Öffentlichkeit ermöglichen, sich konkret in Bezug auf ihr Bundesland und ihre Situation zu informieren."[24]

Die inhaltliche Betreuung erfolgt durch die ISUP GmbH, die die Förderfibel seit der Initiierung im Jahr 2005 betreut. Die Förderfibel wird in unregelmäßigen Abständen aktualisiert, zuletzt

[24] (Fahrradportal, 2020b)

geschah dies 2017. Die Inhalte werden durch eine Recherche der bestehenden Programme sowie durch eine Abfrage bei den Ländern aktualisiert.

Die Förderfibel dient dem ersten Recherchieren von Fördermöglichkeiten und ist somit ein "Ideengeber". Technisch ist sie in das Fahrradportal integriert. Dabei entfallen 5% aller Seitenaufrufe des Fahrradportals auf die Förderfibel, was laut difu einen relativ hohen Wert für einen nicht aktiv beworbenen und nur wenigen Änderungen unterworfenen Inhalt darstellt.

Qualitative Einschätzung der Förderfibel aus den Fachgesprächen

- Die Förderfibel war eines von zwei Bundesinstrumenten, das nicht allen befragten Experten bekannt war (Bekanntheitsgrad ca. 85%). Eventuell wird sie von vielen Nutzern gar nicht als eigenständiges Instrument, sondern als Teil des Fahrradportals wahrgenommen.
- Bei Kommunen und Ländern ist die Förderfibel weitgehend bekannt und wird als erste Anlaufstelle genutzt. Es verweisen auch viele Dokumente von Dritten auf die Förderfibel.
- Inhaltlich weist die Förderfibel aufgrund der unregelmäßigen Aktualisierungen teilweise veraltete und/oder lückenhafte Angaben auf, weswegen eine regelmäßige Aktualisierung gewünscht wird.
- Die technische Umsetzung innerhalb des Fahrradportals wurde vom difu seit mehreren Jahren nicht mehr angepasst, da keine entsprechenden Mittel zur Verfügung stehen.

Fazit und Handlungsempfehlungen

Die Klickzahlen zeigen, dass die Förderfibel durchaus genutzt wird und beim Adressatenkreis bekannt ist. Unklar bleibt jedoch, inwieweit die dort eingestellten Informationen für die Nutzer hilfreich sind, da die mangelnde Aktualität der Förderfibel ihren Nutzen grundlegend in Frage stellen kann. Hier muss eine Grundsatzentscheidung gefällt werden, inwieweit das BMVI diese Online-Ressource weiter betreiben will oder ob andere Informationskanäle genutzt werden sollen, um mögliche Fördermittelnehmer auch gezielter ansprechen zu können (die Förderfibel ist eine „passive" Ressource). Wenn die Förderfibel beibehalten werden soll, ist eine regelmäßige Aktualisierung (mindestens jährlich) zwingend erforderlich. Zudem sollte eine Nutzerbefragung durchgeführt werden, um Informationsangebot und Usability bewerten zu lassen und ggf. anzupassen. Für beide Schritte sind zusätzliche Mittel notwendig.

Wie bereits beschrieben sollte das Fahrradportal durch eine Überarbeitung auf neue Nutzerkreise ausgeweitet werden. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob die Förderfibel noch in dieses Format passt oder ob sie gemeinsam mit weiteren Inhalten auf eine eigene Seite ausgelagert werden sollte.

6 Schlussfolgerungen

6.1 Fazit

Der NRVP hat als strategisches Instrument seine Ziele erreicht: Er hat Impulse zur Stärkung des Radverkehrs gegeben und etabliert ihn auf der politischen Agenda.

Der NRVP hat in seiner Laufzeit einen wichtigen Beitrag zur Radverkehrspolitik in Deutschland geleistet, da er durch seinen strategischen Ansatz einen Rahmen für die Radverkehrsförderung bildet. Die verkehrspolitische Bedeutung liegt vor allem in der Signalwirkung des NRVP und darin, dass der Bund den Radverkehr als ein wichtiges Aufgaben- und Handlungsfeld erkannt hat. Radverkehr nimmt damit eine verbindliche Rolle in der Verkehrspolitik des Bundes ein. Mit dem NRVP stärkt der Bund die Radverkehrsförderung als politische Aufgabe der Bundesregierung; damit ist er auch ein Vorbild für die Länder und Kommunen. Darüber hinaus dient der NRVP als Orientierungsrahmen und besonders als Argumentationsgrundlage für die Radverkehrsmaßnahmen der unterschiedlichen Ebenen. In dieser Funktion hat er v.a. folgende Effekte gehabt:

- Der NRVP konnte vielschichtige Verbesserungen anzustoßen, die den Radverkehr insgesamt stärken. Durch die empfohlenen Maßnahmen zum Ausbau der Radinfrastruktur hat er z.B. zu einer direkten **Aufwertung der Rahmenbedingungen** und somit auch indirekt zu einer verstärkten Radnutzung beigetragen.
- Die Etablierung des **Radverkehrs als Teil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik** gelingt bereits in Teilen. Die Einbindung des Radverkehrs in weitere für die Verkehrsentwicklung relevante Bundesstrategien findet überwiegend bereits statt und kann perspektivisch noch ausgebaut werden: Eine stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs in den strategischen Papieren anderer Ressorts kann die Radverkehrsförderung weiter in der Breite verankern und bestehende Synergien gerade bei den Beiträgen zu gesellschaftlichen Herausforderungen heben.
- Der NRVP 2020 erfüllt den Anspruch, den **Radverkehr als System** zu fördern. Die Maßnahmen aus den Bereichen fahrradfreundliche Infrastruktur, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sowie Service und Dienstleistungen greifen ineinander, um mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen. In der Umsetzung wird bislang dennoch oft noch zu sektoral agiert, so dass Verbundeffekte nicht immer ausgeschöpft werden können. Aus diesem Grund sollten investive und nicht investive Maßnahmen noch stärker als bisher auf einander abgestimmt werden.
- Dadurch könnte der Radverkehr seine bislang erreichten **Beiträge zur Lösung gesellschaftlicher Herausforderungen** noch weiter ausbauen, die er heute bereits in den Aspekten Umweltschutz, Gesundheitsförderung und Teilhabe an Mobilität nachweislich erbringt.

Vor dem Hintergrund dieser Erfolge kann die Wirkung des NRVP insgesamt positiv bewertet werden.

Der Umsetzungsgrad der Maßnahmen ist insgesamt hoch, aber in einigen Handlungsfeldern reichen sie für flächenhaft positive Effekte noch nicht aus.

Der NRVP bietet **zahlreiche Maßnahmen** für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung auf allen Akteursebenen an. Der Umsetzungsgrad der Maßnahmen in den Handlungsfeldern fällt unterschiedlich aus. Auch wenn zahlreiche Maßnahmen umgesetzt worden sind, besteht weiterhin vielfältiger Handlungsbedarf. Besonders die empfohlenen Maßnahmen auf kommunaler Ebene wurden bislang überwiegend nur punktuell umgesetzt und nicht in allen Kommunen. Es besteht daher der Bedarf für eine verstärkte flächendeckende Umsetzung der Handlungsempfehlungen des NRVP auch in Kommunen mit bisher geringer Radverkehrsförderung.

Auf Bundesebene wurden rund 75 Prozent und auf Länderebene 64 Prozent der Maßnahmen aus den Handlungsfeldern umgesetzt. Dabei wurde in jedem Handlungsfeld ein Umsetzungsgrad von über 50 Prozent erreicht. Insbesondere die Bundesebene ist mit diesem relativ hohen Umsetzungsgrad seiner Vorbildfunktion für andere Ebenen gerecht geworden. Die ebenfalls hohen Umsetzungsgrade der anderen Ebenen bestätigen eine grundsätzlich erfolgreiche Umsetzung des NRVP in der Praxis. Rückstände in der Umsetzung bestehen insbesondere in den Handlungsfeldern Elektromobilität und Mobilitäts- und Verkehrserziehung, überdurchschnittliche Umsetzungsgrade wurden in den Handlungsfeldern Infrastruktur und Verkehrssicherheit erreicht. Zu beachten ist dabei, dass nicht umgesetzte Maßnahmen z. T. obsolet geworden sind, da sie von der Zeit überholt wurden. Dieser Umstand konnte bei der Messung der Umsetzungsgrade nicht in vollem Umfang berücksichtigt werden und würde die gemessenen Werte tendenziell weiter erhöhen.

Diese Bilanz zeigt, dass die Akteure bereits eine Vielzahl der Maßnahmen in Angriff genommen haben. Daraus kann aber noch nicht geschlossen werden, dass in den Handlungsfeldern die jeweiligen Ziele komplett erreicht worden sind. So bleibt vor allem bei der Verkehrssicherheit nach wie vor viel zu tun, wie die steigenden Unfallzahlen mit Fahrradbeteiligung aktuell nachweisen. Die diesbezüglichen Maßnahmen im NRVP 2020 sind zwar großenteils realisiert worden, reichen aber offensichtlich nicht aus, die Verkehrssicherheit der Fahrradfahrer nachhaltig zu verbessern.

Die NRVP Leitprojekte wurden kontinuierlich weitergeführt und konnten überwiegend stärker in der Community etabliert werden. Besonders überzeugen kann der NRVK aufgrund seiner breiten Öffentlichkeitswirksamkeit sowie der Fahrradklimatest als viel beachtete Kampagne, die mittlerweile im Ausland in ähnlichen Formaten aufgegriffen wird. Dagegen besteht Verbesserungsbedarf u.a. bei der Fahrradakademie, die zwar für Kommunen mit „Einsteiger-Status“ als ein wichtiges Ausbildungsformat dient, darüber hinaus allerdings stagnierende Teilnehmerzahlen verzeichnet und ihrer Vernetzungsfunktion nur eingeschränkt gerecht wird.

6.2 Empfehlungen für die Neuaufstellung des NRVP 3.0

Für den neuen NRVP 3.0 können folgende Empfehlungen abgeleitet werden:

Die Funktion des NRVP als übergreifende Strategie muss weiter gestärkt werden.

Die Funktion und der Wirkungsrahmen des NRVP als strategisches Dokument sollte weiter verstärkt werden, indem das BMVI die anderen Ressorts stärker in die Umsetzung des NRVP einbezieht. Dazu sollten die anderen Ressorts bereits in den Prozess der Erstellung des NRVP 3.0 integriert werden. Der NRVP kann dabei diverse Schnittstellen mit anderen Themenfeldern konkret aufgezeigen und thematisieren, um anderen Ressorts die Integration des Radverkehrs zu vereinfachen. Ein wichtiger Aspekt dabei wird beispielsweise die verstärkte Einbindung des

Radverkehrs in den künftig immer weiter an Relevanz gewinnenden Umwelt- und Klimaschutz auf allen Ebenen sein, um seine Funktion und Stellung im Rahmen übergeordneter Strategien noch einmal deutlich sichtbar zu stärken.

Geprüft werden sollte zudem die Einbindung des Radverkehrs in eine übergreifende Mobilitätsstrategie. Die Entwicklung einer verkehrsträgerübergreifenden Strategie für Deutschland könnte die Förderung des Radverkehrs über ihre sektoralen Grenzen hinaus ausweiten und eine grundsätzlich integrierte Betrachtung der Mobilität in Deutschland ermöglichen. So entscheidend die Einbindung des Radverkehrs in eine umfassende und gesamthafte Mobilitätsstrategie auch ist, sie kann die Aufstellung eines NRVP als radverkehrsbezogene Detail-Strategie dennoch nicht ersetzen: Der Radverkehr weist vielfältige Besonderheiten und spezifische Ansprüche auf, die nur in einer speziellen Strategie ausreichend gewürdigt werden können.

Bund, Länder und Kommunen müssen die bereits bestehende Akteursvernetzung stärken und ausbauen. Besonderer Fokus sollte dabei auf der Einbeziehung der Umsetzungsebene, also der kommunalen Ebene liegen. Kommunen und Landkreise müssen verstärkt aktiviert und integriert werden, um besonders den Infrastrukturausbau und die Verkehrssicherheit zu fördern. Darüber hinaus sollte die Kommunikation der Inhalte des NRVP über alle Ebene ausgeweitet werden und z. B. durch eine Kommunikationsstrategie auch für breitere Akteurskreise relevant werden. Dadurch kann es nicht nur gelingen, den NRVP auch außerhalb der Fach-Community in der gesamten Gesellschaft zu verankern, es können auch bislang wenig adressierte Akteursgruppen (z.B. private Initiativen) stärker bei seiner Umsetzung einbezogen werden. Die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr sollte in diesem Zusammenhang kontinuierlich weitergeführt und gestärkt werden. Kampagnen müssen ausgeweitet und auf möglichst viele Akteursgruppen zugeschnitten werden.

Der strukturelle Aufbau des aktuellen NRVP als strategisches Dokument bietet mit der Unterteilung in eine übergreifende Ebene sowie in Handlungsfelder und Maßnahmen für die verschiedenen Akteursebenen eine gute Orientierung für die Neuaufstellung des NRVP 3.0. Dabei sollten die Handlungsempfehlungen weiterhin die Akteursebenen unterscheiden und ggf. weiter differenziert werden (Stadt/ Land, Einsteiger/ Aufsteiger/ Vorreiter), um den unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Akteure gerecht werden zu können.

Eine Strategie, die sich in einem hoch dynamischen Politikfeld bewegt, muss gegen die Gefahr gewappnet sein, innerhalb ihrer zehnjährigen Laufzeit zu "veralten". Um die Aktualität und Zielgenauigkeit der Strategie zu überprüfen und zu erhalten, sollte der NRVP zur Halbzeit anhand der konkreten Ziele evaluiert und ggf. nachgesteuert werden. Um diesen Schritt möglichst effizient ermöglichen zu können, ist es von besonders hoher Bedeutung, das Zielsystem des NRVP klar strukturiert aufzubauen und möglichst quantitative Ziele zu definieren, die nach fünf Jahren gut überprüfbar sind. Dazu ist es nötig, eine deutlich übersichtlichere und eindeutigere Darstellung von Zielen, Maßnahmen und Akteursebenen im NRVP 3.0 zu wählen, die nicht nur als Handlungsleitfaden für Akteure dient, sondern die Ansprüche und Ziele des Dokuments klar und greifbar vermitteln kann.

i

Funktion des NRVP

- Andere Ressorts stärker in die Umsetzung des NRVP einbeziehen und Schnittstellen definieren
- Prüfung der Einbindung des Radverkehrs in eine übergreifende Mobilitätsstrategie
- Einbindung des Radverkehrs in Umwelt- und Klimaschutz
- Akteursvernetzung weiterführen und über Bund-, Länder- und kommunale Ebene auf weitere Akteursgruppen ausweiten; Kommunale Ebene verstärkt aktivieren
- Handlungsempfehlungen nach Akteursebenen unterscheiden und ggf. weiter differenzieren
- Ziele, Maßnahmen und Akteursebenen übersichtlicher darstellen
- Erfolge des NRVP zur Halbzeit evaluieren und ggf. nachsteuern

Eine Vielzahl alter und neuer Themenempfiehlt sich bereits heute als Schwerpunkte des neuen NRVP.

Auch wenn zum heutigen Stand unmöglich bereits alle Themen absehbar sind, die in den nächsten zehn Jahren von Relevanz sein werden, so zeichnen sich einige Schwerpunkte schon heute ab:

Besonders für den Alltagsradverkehr ist der Ausbau eines lückenlosen Radnetzes von Relevanz. Im Vordergrund steht dabei der Netzgedanke durch den Ausbau von Radwegen mit dem Fokus auf Lückenschlüsse sowie die Schaffung von Mobilitätsketten durch Radabstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielpunkten. Mit dem Ausbau einer hochwertigen und lückenlosen **Radinfrastruktur** kann die Entwicklung des Radverkehrs im städtischen und ländlichen Raum vorangebracht werden. Daher sollte dieses Handlungsfeld als Schwerpunkt fraglos erhalten bleiben.

Im Kontext eines lückenlosen Radverkehrsnetzes und einer Stärkung des Umweltverbundes nimmt die Bedeutung der Förderung von Fahrradparken an wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten sowie der grundsätzliche Bau von sicheren Abstellanlagen deutlich zu. Eine integrierte Verkehrsentwicklung benötigt für die Vernetzung von ÖPNV mit dem Radverkehr und damit für eine multimodalen Mobilität die Möglichkeit, ein hochwertiges Fahrrad sicher abstellen zu können. Die Verknüpfung von Infrastrukturausbau und der **Vernetzung der Verkehrsträger** wird daher weiterhin als Handlungsfeld von Bedeutung sein.

Im Gegensatz zu urbanen Räumen verläuft die Entwicklung des Radverkehrs in **ländlichen Räumen** bislang schleppend. Die Stärkung des Radverkehrs im ländlichen Raum sollte vermehrt z. B. durch z. B. die Vernetzung des Umlands mit Radschnellwegen und eine Verknüpfung mit dem ÖPNV angestrebt werden. Insgesamt ist dieser Raumtyp stärker in den Fokus zu rücken und bietet sich möglicherweise als eigenes Handlungsfeld an.

Die Herausforderungen für den Radverkehr im städtischen Raum sind allerdings ebenfalls ein wichtiger Aspekt, der im neuen NRVP 3.0 vertieft werden sollte. Die Kapazität der Infrastruktur sowie der Bedarf für (sichere) Fahrradabstellanlagen sind für die Erschließung weiterer Potenziale im urbanen Raum relevant. Dazu zählt auch der wachsende Wirtschaftsverkehr mit Lastenrädern

und die dazugehörigen Herausforderungen. Insgesamt sind die Aspekte der **urbanen Räume** also so vielschichtig, dass auch sie möglicherweise ein eigenes Handlungsfeld rechtfertigen können.

Die Verbesserung der subjektiven und objektiven **Sicherheit** sollte weiter ein Thema im NRVP bleiben. Die zunehmende Anzahl von Unfällen im Radverkehr bestätigt die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Verbesserung der objektiven Sicherheit für die Radfahrenden, damit auch das subjektive Sicherheitsgefühl verbessert werden kann.

Die Nutzung der Radinfrastruktur durch **neue Mobilitätsformen** (z. B. Elektrokleinstfahrzeuge) sollte im NRVP in angemessenem Maß thematisiert werden, da dieses mögliche Konfliktpotential perspektivisch an Bedeutung gewinnen wird. Besonders auch im Hinblick auf die Anpassung rechtlicher Rahmenbedingungen (StVO) sollte der NRVP einen Impuls geben und mögliche Handlungserfordernisse aufzeigen.

Ein weiterer Aspekt ist die Etablierung und der Ausbau **digitaler Vernetzung** im Zusammenhang mit dem Radverkehr. Multimodale Apps wie der Radroutenplaner fördern bereits heute die Digitalisierung im Radverkehr, allerdings sollte der NRVP auch neue Formen wie die Einbindung in integrierte Mobilitätsplattformen zur Vernetzung der Verkehrsmittel aufgreifen und die dadurch entstehenden Handlungserfordernisse darstellen.

Der NRVP sollte den Anstoß zur Überprüfung der **Rechtsvorschriften** konsequent fortführen. Besonders hinsichtlich neuer Mobilitätsformen oder steigender infrastruktureller Anforderungen (z. B. Elektrokleinstfahrzeuge, Pedelecs, Radwegebreiten etc.) muss der NRVP nötige Anpassungen diskutieren und entsprechende Empfehlungen anbieten. Insgesamt zeigen sich mögliche Anpassungen des Rechtsrahmens in vielen unterschiedlichen Themenschwerpunkten, so dass es sinnvoll sein kann, dieses Thema durch einen eigenen, übergreifenden Schwerpunkt zu würdigen.

i

Alte und neue Themen als mögliche Schwerpunkte:

- Lückenloses Radverkehrsnetz
- Fahrradparken an wichtigen Quell- und Zielpunkten, sichere Abstellanlagen, etc.
- Stärkung des Radverkehrs im ländlichen Raum
- Herausforderungen für den Radverkehr im städtischen Raum
- Verkehrssicherheit (subjektive und objektive)
- Nutzung der Radinfrastruktur durch neue Mobilitätsformen
- Wirtschaftsverkehr auf dem Rad in urbanen Gebieten
- Einbindung des Radverkehrs in integrierte Mobilitätsplattformen
- Digitalisierung im Radverkehr nutzen und ausbauen

Die NRVP-Leitprojekte müssen sich weiterentwickeln und neue Nutzerkreise erschließen.

Die NRVP-Leitprojekte erreichen in weiten Teilen ihre selbst gesteckten Ansprüche, sie müssen aber im neuen NRVP fortgeschrieben und im Kontext von dessen Ansprüchen weiterentwickelt

werden. Da diese Ansprüche auf eine breitere Wirkung des NRVP abzielen, müssen auch die Leitprojekte entsprechend angepasst werden.

Dies bedeutet zunächst, dass der Adressatenkreis der Leitprojekte sich nicht mehr in erster Linie auf kommunale Verkehrsplaner und Entscheidungsträger beschränken darf. Insbesondere Informationsspeichern wie dem Fahrradportal und dem Fahrrad-Monitor muss es gelingen, nicht mehr nur Fach-Akteure anzusprechen. Stattdessen muss eine z.T. grundlegende Überarbeitung erfolgen, die die Informationsangebote auch für eine breitere Öffentlichkeit relevant und nutzbar machen. Nur so ist es möglich, die Aktivitäten zur Stärkung des Radverkehrs weiter in die Öffentlichkeit zu rücken und auch bislang kaum adressierte Akteursgruppen (z.B. zivilgesellschaftliche Aktionsbündnisse) sowie externe Akteursgruppen, zu denen es thematische Schnittstellen gibt (z.B. im Gesundheitswesen oder in der Logistik) besser einzubinden. Dabei kann sich am Erfolg des Fahrrad-Klimatests, des NRVK und des Deutschen Fahrradpreises orientiert werden, die in der Lage sind, auch zu Menschen außerhalb der interessierten Fachöffentlichkeit durchzudringen.

Prinzipiell sollten sich alle Leitprojekte die Frage stellen, ob sie dem in den letzten Jahren weit fortgeschrittenen Entwicklungsstand des Radverkehrs noch gerecht werden. So erscheint es beispielsweise nötig, dass die Fahrradakademie in ihrem Programm berücksichtigt, dass es mittlerweile eine hohe Anzahl von Kommunen gibt, denen die Vermittlung von grundlegendem Fachwissen nicht mehr ausreicht. Daher sollte das inhaltliche Programm der Fahrradakademie deutlich diversifiziert werden, um nicht nur fortgeschrittenen Kommunen, sondern auch anderen Akteuren (z.B. Unternehmen, Hochschulen, Interessenverbände und Aktionsbündnisse) einen Mehrwert bei der Stärkung ihrer jeweiligen Aktivitäten bieten zu können. Zudem sollten der heute deutlich breiteren Akteurslandschaft Vernetzungsformate geboten werden, die auch den Austausch zwischen verschiedenen politischen Ebenen ermöglichen.

Fraglos wächst somit der Anspruch an die NRVP-Leitprojekte kontinuierlich. Die skizzierten Ziele erfordern neue Kompetenzen und Formate, die nur sehr schwer über eine Projektförderung wissenschaftlicher Institutionen zu realisieren sind. Daher ist zu diskutieren, ob die von den Leitprojekten eingeforderten Funktionen nicht besser durch Auftragsvergaben an andere Institutionen (z.B. Agenturen) zu realisieren wären.

i

Weiterentwicklung der NRVP-Leitprojekte

- Weiterentwicklung der Zielkonzeption
- Breitenwirkung erhöhen
- Anpassung an neue Kompetenzen und Formate

Quellenverzeichnis

ADFC. (2018). *Dossier zum Fahrradklima-Test 2018*. Von https://www.adfc.de/dossier/dossier-zum-fahrradklima-test-2018/, am 13.11.2019 abgerufen

ADFC. (2019). *ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2019. Kurzbericht*. Von https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Radreiseanalyse/Downloads/190308_FINAL_ADFC_Handout_Radreiseanalyse_2019.pdf, am 04.09.2019 abgerufen

BMG. (2008). *IN FORM - Nationaler Aktionsplan zur Prävenation von Fehlernährung, Bewegungsmangel, Übergewicht und damit zusammenhängende Krankheiten.* Von http://www.vdoe.de/fileadmin/redaktion/download/allgemeine_downloads/NationalerAktionsplan2008.pdf, am 27.11.2019 abgerufen

BMI. (2015). *Jedes Alter zählt. „Für mehr Wohlstand und Lebensqualität aller Generationen".* Von https://www.demografie-portal.de/DE/Informieren/Dialogprozess/Weiterentwicklung_Demografiestrategie.pdf?__blob=publicationFile&v=15, am 06.11.2019 abgerufen

BMUB. (2007). *Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt. Kabinettsbeschluss vom 7. November 200.* Von https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/biologischevielfalt/Dokumente/broschuere_biolog_vielfalt_strategie_bf.pdf, am 06.11.2019 abgerufen

BMUB. (2016). *Klimaschutzplan 2050. Klimapolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung.* Von https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf, am 06.11.2019 abgerufen

BMVBS. (2011). *Weißbuch Innenstadt. Starke Zentren für unsere Städte und Gemeinden.* Von https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/WeissbuchInnenstadt.pdf?__blob=publicationFile&v=1, am 27.11.2019 abgerufen

BMVBS. (2012). *Nationaler Radverkehrsplan 2020.* Von https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020, am 12.11.2019 abgerufen

BMVi. (2010). *Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung.* Von https://archiv.bundesregierung.de/resource/blob/656922/779770/794fd0c40425acd7f46afacbe62600f6/energiekonzept-final-data.pdf?download=1, am 06.11.2019 abgerufen

BMVI. (2013). *Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS). Energie auf neuen Wegen.* Von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/mks-strategie-final.pdf?__blob=publicationFile, am 06.09.2019 abgerufen

BMVI. (2016a). *Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2016.* Von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/laengenstatistik-2016-tabelle-1-9.pdf?__blob=publicationFile, am 04.08.2019 abgerufen

BMVI. (2016b). *Bundesverkehrswegeplan 2030*. Von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile, am 27.11.2019 abgerufen

BMVI. (2017a). *Mobilität in Deutschland - MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr.* Von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr.pdf?__blob=publicationFile, am 03.09.2019 abgerufen

BMVI. (2017b). *Mobilität in Deutschland - MiD. Ergebnisbericht.* Von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile, am 03.09.2019 abgerufen

BMVI. (2017c). *Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2017*. Von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/laengenstatistik-2017-tabelle-1-7.pdf?__blob=publicationFile, am 14.08.2019 abgerufen

BMVI. (2018a). *Verkehr in Zahlen 2018/ 2019.*

BMVI. (2018b). *Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand 1. Januar 2018.* Von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/laengenstatistik-2018.pdf?__blob=publicationFile, am 04.08.2019 abgerufen

BMVI. (2019). *Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2019*. Von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/laengenstatistik-2019.pdf?__blob=publicationFile, am 14.08.2019 abgerufen

BMVI. (2019). *Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs*. Von https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/richtlinie-zur-foerderung-innovativer-projekte-zur, am 14.08.2019 abgerufen

BVU, I. I. (2014). *Verflechtungsprognose 2030. Zusammenfassung der Ergebnisse.* Von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-zusammenfassung-los-3.pdf?__blob=publicationFile, am 10.09.2018 abgerufen

Der Deutsche Fahrradpreis. (2020). *Aktuelles*. Von https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/, abgerufen am 24.01.2020 abgerufen

Destatis. (2019). *Verkehrsunfälle - Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2018*. Von https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-zweirad-5462408187004.pdf?__blob=publicationFile, am 11.08.2019 abgerufen

Destatis. (2020). *Preisindizes für Bauwerke, Ingenieurbau, Instandhaltung*. Von https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Konjunkturindikatoren/Preise/bpr210.html, am 24.01.2020 abgerufen

ECF. (2016). *The EU cycling economy. Arguments fpr an integrated EU cycling policy.* Von https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf, am 02.09.2019 abgerufen

EcoLibro GmbH. (2015). *Mobilität und Gesundheit - Ein Drittel weniger Krankheitstage durch moderate körperliche Bewegung auf dem Weg zur Arbeit.* Von https://www.ecolibro.de/media/archive1/20191701 18BROSCHUERE_Mobilitaet_und_Gesundheit.pdf, am 02.09.2019 abgerufen

Fahrradakademie. (2020). *Über die Fahrradakademie*. Von https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/fahrradakademie/ueber-die-fahrradakademie, abgerufen am 24.01.2020 abgerufen

Fahrradportal. (2019). *Die besten Projekte der Radverkehrsförderung 2020 gesucht*. Von https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/die-besten-projekte-der-radverkehrsfoerderung-2020, am 24.01.20 abgerufen

Fahrradportal. (2020a). *Nationaler Radverkehrskongress*. Von https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/5745, am 24.01.20 abgerufen

Fahrradportal. (2020b). *Förderfibel*. Von https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel, am 24.01.2020 abgerufen

Fahrradportal. (2020c). *Über das Portal*. Von https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/ueber-das-portal, am 24.01.2020 abgerufen

Ifeu-Institut. (2016). *Projektnummer 54329 „Aktualisierung „Daten- und Rechenmodell: Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland 1960-2035“ (TREMOD) für die Emissionsberichterstattung 2016 (Berichtsperiode 1990-2014).* Von https://www.ifeu.de/wp-content/uploads/Endbericht_TREMOD_2016_160701.pdf, am 03.09.2019 abgerufen

Infas, D. (2008). *Mobilität in Deutschland 2008.* Von http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf, am 27.08.2019 abgerufen

Prognos. (2019). *Finanzierung des Radverkehrs bis 2030.*

SINUS-Institut. (2013). *Fahrrad-Monitor Deutschland 2017: Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung.*

SINUS-Institut. (2015). *Fahrrad-Monitor Deutschland 2015. Ergebnis einer repräsentativen Online-Befragung.*

SINUS-Institut. (2017). *Fahrrad-Monitor Deutschland 2017. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung.* Von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile abgerufen

SINUS-Institut. (2019). *Fahrrad-Monitor Deutschland 2019.* Von https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile, am 24.01.2019 abgerufen

Statista. (2019a). *Absatz von E-Bikes in Deutschland von 2009 bis 2018.* Von https://de.statista.com/statistik/daten/studie/152721/umfrage/absatz-von-e-bikes-in-deutschland/, am 04.09.2019 abgerufen

Statista. (2019b). *Anzahl der Fahrradmitnahmen im Fernverkehr mit der Deutschen Bahn und FlixBus in Deutschland von 2002 bis 2018*. Von https://de.statista.com/statistik/daten/studie/424917/umfrage/farradmitnahmen-im-fernverkehr-in-deutschland/, am 04.09.2019 abgerufen

UDV. (2016). *Verkehrsklima in Deutschland 2016*. Von https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/verkehrsklima-deutschland-2016, am 27.08.2019 abgerufen

Ihre Ansprechpartner bei Prognos

Sven Altenburg
Bereichsleitung Mobilität & Transport
Telefon: +49 40 554370-028
E-Mail: sven.altenburg@prognos.com

Maike Breitzke
Beraterin
Telefon: +49 40 554370-014
E-Mail: maike.breitzke@prognos.com

Impressum

Bilanzierung des Nationalen Radverkehrsplan 2020

Fehler! Kein Text mit angegebener Formatvorlage im Dokument.

Erstellt im Auftrag von

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Telefon: +49 (0) 30 18300 - 0
E-Mail: poststelle@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Bearbeitet von

Prognos AG
Goethestraße 85
10623 Berlin
Telefon: +49 30 52 00 59-210
Fax: +49 30 52 00 59-201
E-Mail: info@prognos.com
www.prognos.com
twitter.com/Prognos_AG

Autoren

Sven Altenburg
Maike Breitzke
Alexander Labinsky
Stephan Kritzinger (ZIV)

Kontakt

Sven Altenburg (Projektleitung)
Telefon: +49 40 554370-028
E-Mail: sven.altenburg@prognos.com

Satz und Layout: Prognos AG
Grafikdesign: Prognos AG
Stand: Februar 2020
Copyright: 2020, Prognos AG

Alle Inhalte dieses Werkes, insbesondere Texte, Abbildungen und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei der Prognos AG. Jede Art der Vervielfältigung, Verbreitung, öffentlichen Zugänglichmachung oder andere Nutzung bedarf der ausdrücklichen, schriftlichen Zustimmung der Prognos AG.

Zitate im Sinne von § 51 UrhG sollen mit folgender Quellenangabe versehen sein: Prognos AG (2020): Bilanzierung des Nationalen Radverkehrsplan 2020.