



## FahrRad!

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland



### Liebe Leserin, lieber Leser,

mit dieser Ausgabe erscheint zum ersten Mal das Info „FahrRad“ zum Nationalen Radverkehrsplan. Künftig informieren wir Sie darin regelmäßig über das, was sich rund um den Nationalen Radverkehrsplan bewegt. Mit der heutigen Ausgabe möchten wir Ihnen einen Überblick über den Nationalen Radverkehrsplan geben. Informationen zu interessanten Einzelthemen wie Fragen rund um die Koordinierung, die StVO oder zur Finanzierung der Radverkehrsförderung bilden die thematischen Schwerpunkte der nächsten Ausgaben.

Wir hoffen, Ihnen eine interessante Lektüre anzubieten und freuen uns auf Anregungen von Ihnen.

Ihre Redaktion

### Im heutigen Info finden Sie folgende Themen:

- 1 Nationaler Radverkehrsplan – Warum?
- 2 Ziel des Nationalen Radverkehrsplans
- 3 Radverkehrsförderung – Bund, Länder und Kommunen
- 4 Kommunale Handlungsinstrumente – Radverkehr als System
- 5 Finanzierung
- 6 Ausblick

### 1 Nationaler Radverkehrsplan – Warum?

Für viele Menschen ist das Rad ein wichtiges Verkehrsmittel, um mobil zu sein. Denn gerade für die vielen kurzen Wege im Alltag ist es ideal. Und trotzdem drohen unsere Städte im motorisierten Verkehr zu ersticken. Während der motorisierte Verkehr in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen hat - verbunden mit negativen Folgen für Mensch und Umwelt, ist der Anteil des Radverkehrs eher rückläufig. Doch der Teufelskreis von zunehmendem Straßenverkehr und dadurch abnehmender Attraktivität des Radverkehrs lässt sich durchbrechen. Eine gezielte Förderung des Radverkehrs kann die Tendenz zum Umstieg vom Rad auf das Auto stoppen und sogar umkehren. Damit ist es eine von vielen Maßnahmen, um die Verkehrsprobleme in unseren Städten zu entschärfen. Bessere Bedingungen zum sicheren und attraktiven Radfahren sichern zudem die Mobilität von nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern wie Kindern und Jugendlichen. Ein fahrradfreundliches Klima in unseren Städten gekoppelt mit attraktiven Fahrradrouten in der Region und darüber hinaus lockt Freizeitradler und Radurlauber – mit erfreulichen Nebeneffekten für die heimische Wirtschaft.

Gerade in den heutigen, wirtschaftlich schwierigen Zeiten und angesichts der leeren Haushaltskassen der öffentlichen Hand kann eine gezielte Radverkehrsförderung lokale Impulse setzen – zwar nicht umsonst, aber doch mit im Verhältnis zu anderen verkehrlichen Maßnahmen erstaunlich niedrigen Kosten.

Mit der Erarbeitung des Nationalen Radverkehrsplans wurden umfangreiche Handlungsempfehlungen zur Radverkehrsförderung gegeben und ein breiter Dialog in Gang gesetzt.

## 2 Ziel des Nationalen Radverkehrsplans

Ziel des Nationalen Radverkehrsplans ist es, die Potenziale des Fahrrads besser zu nutzen und den Radverkehrsanteil in Deutschland bis 2012 deutlich zu steigern. Vorbild sind die Niederlande, in denen der Radverkehrsanteil inzwischen 27% beträgt – eine Folge der intensiven Förderung durch den niederländischen Masterplan Fiets.

Der Nationale Radverkehrsplan soll dazu beitragen, Deutschland zu einem fahrradfreundlichen Land zu entwickeln, zu einem Land, in dem das Radfahren Spaß macht und sicher ist.

Dafür muss das Verkehrsmittel Fahrrad neben dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr als gleichwertiges Verkehrsmittel einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik verstanden werden und bei allen Konzepten für Verkehr, Stadtentwicklung und Raumordnung angemessen berücksichtigt werden. Denn nur so lässt sich eine sozial- und umweltverträgliche Nahmobilität nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ fördern.

### Radverkehrsförderung – ein Gewinn für alle:

- **Reduzierung** der durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) hervorgerufenen Umweltbelastungen (weniger CO<sub>2</sub>, Luftschadstoffe und Lärm sowie geringerer Flächenverbrauch).
- **Bessere Mobilitätschancen für alle:** mehr attraktive Wahlmöglichkeiten für alle, selbständigere, sicherere Mobilität für Kinder und Jugendliche, bessere Erreichbarkeit der Innenstädte für den öffentlichen Personennahverkehr und dem verbliebenen motorisierten Verkehr wie dem Wirtschaftsverkehr.
- **Attraktive Innenstädte:** Eindämmung der Stadtfucht, Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels.
- **Erweiterung des Einzugsbereichs** des öffentlichen Verkehrs von ca. 500 m auf etwa drei Kilometer durch Bike&Ride.
- **Stärkung** des Wirtschaftsfaktors Fahrrad (Fahrradtourismus, Fahrradhersteller, Fahrrad Einzelhandel, Fahrradkuriere etc.).
- **Förderung der Gesundheit** durch Bewegung

## 3 Radverkehrsförderung – Bund, Ländern und Kommunen

Mehr Radverkehr lässt sich nur erreichen, wenn alle aktiv an der Weiterentwicklung und Verbesserung der Rahmenbedingungen mitarbeiten. Die Bundesregierung sieht sich in diesem Prozess als Moderator für einen intensiven Dialog zwischen den verschiedenen Akteuren der Radverkehrspolitik auf der Landes- und Kommunalebene.

Entsprechend unseres föderalen Systems liegt die Radverkehrsförderung in erster Linie in der Hand der Länder und Kommunen. Hinzu kommt das Engagement von Verbänden (z. B. kommunale Spitzenverbände, ADFC, VCD), Bürgerinitiativen und anderen Organisationen, die insbesondere auf lokaler Ebene einen entscheidenden Beitrag zum Erfolg einer abgestimmten Politik zugunsten des Fahrradverkehrs leisten.

Den Ländern kommt bei der Radverkehrsförderung eine Schlüsselrolle zu. Durch die Verteilung von Fördermitteln beeinflussen sie wesentlich die Möglichkeiten der Kommunen eine aktive Radverkehrsförderung zu betreiben. Vor diesem Hintergrund soll der Nationale Radverkehrsplan dazu beitragen, die Zusammenarbeit

der verschiedenen mit Radverkehrsfragen befassten Ministerien (Verkehr, Umwelt, Wirtschaft) zu verbessern und die Radverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe in den verschiedenen Politikfeldern zu verankern.

## 4 Kommunale Handlungsinstrumente – Radverkehr als System

Der Erfolg einer Radverkehrspolitik lässt sich an der Veränderungen der Anteile des Rad- und motorisierten Individualverkehrs an den Wegen, dem Modal-Split ablesen, der sich somit als Zielindikator im Rahmen einer strategischen Radverkehrsförderung eignet. Die angestrebte Steigerung des Radverkehrsanteils wird nur dann gelingen, wenn die Förderung des Radverkehrs als ein Gesamtsystem verstanden wird, d.h. wenn das Zusammenwirken von Infrastrukturen, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, speziellen Dienstleistungsangeboten sowie einer kontinuierlichen und effektiven Kommunikation und Information (Öffentlichkeitsarbeit) durchgeführt wird. Diese Idee des „Radverkehr als System“ veranschaulicht Abbildung 1.

### Mehrwert für die Kommunen

Das Handeln von Kommunen wird heute durch die knappen Kassen bestimmt. Radverkehrsförderung in diesen Zeiten bedeutet, dass die richtigen Maßnahmen für eine gute Radverkehrspolitik zum richtigen Zeitpunkt getroffen werden müssen. Wenn die Bedürfnisse des Radverkehrs bei allen Planungen von Anfang an berücksichtigt werden, ist Radverkehrsförderung kein Luxus mit Zusatzkosten, sondern ein Gewinnfaktor. Denn die Verlagerung vom motorisierten Verkehr auf den Radverkehr oder einem Verbund aus Radverkehr und öffentlichen Verkehr ermöglicht bei richtiger Planung Einsparungen bei den Aufwendungen für den motorisierten Verkehr: in den Niederlanden gibt es Beispiele, bei denen 25% der Kosten, die eine autoorientierte Verkehrsplanung verursacht hätte, eingespart werden konnten – ohne dass die Mobilität der Menschen beeinträchtigt wurde.

### Umstieg vom Auto aufs Rad - nur eine Illusion?

Nein, denn etwa 50 % aller Pkw-Fahrten innerorts sind kürzer als 6 km, obwohl gerade bei diesen Wegen das Fahrrad dem Pkw zeitmäßig oft überlegen ist. Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils in Städten auf durchschnittlich 25 % ist daher möglich.

Städte, die seit über 10 Jahren eine aktive Radverkehrspolitik betreiben, haben Radverkehrszunahmen von 20-30% bei entsprechender Abnahme des MIV zu verzeichnen: In Troisdorf konnte z.B. die Zahl der PKW-Fahrten um 10% reduziert werden.

### Erhöhung der Verkehrssicherheit

Fahrradfahren wird oft als gefährlich und unsicher empfunden. Daher wird eine Steigerung des Radverkehrs nur möglich sein, wenn sich objektiv und subjektiv die Verkehrssicherheit verbessert. Gerade hier kann jedoch ein selbstverstärkender Effekt beobachtet werden: Je mehr Fahrradfahrer alltäglich auf den Straßen unterwegs sind, desto niedriger ist in der Regel das Risiko für den einzelnen zu verunglücken. Denn Autofahrer rechnen viel eher mit ihrer Anwesenheit und lernen wieder, das Verhalten von Radfahrer richtig einzuschätzen. Eine fahrradgerechte Infrastruktur erleichtert zudem die gegenseitige Rücksichtnahme.

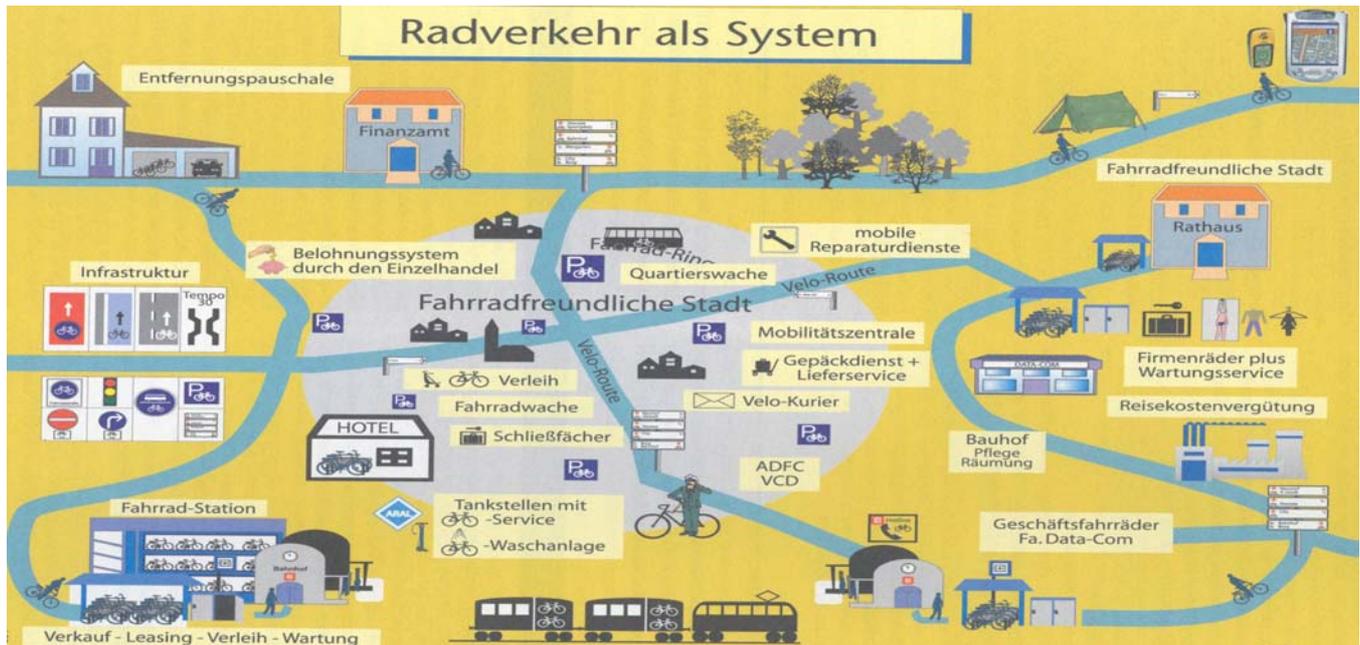


Abbildung 1: Radverkehr als System

### Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Ob Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraße, Tempo-30-Zone oder wo es sich sonst gut Rad fahren lässt: Wichtig ist, dass alle Wege zusammen ein geschlossenes Netz ergeben. Ebenso wichtig wie Wege zum Rad fahren sind Fahrradabstellanlagen, Wegweiser und Serviceangebote sowie Informationen rund um das Fahrrad – selbstverständliche Standards, wie wir sie beim Auto schon seit langem kennen. Für den Radverkehr gehören dazu z. B. Fahrradstationen an Umsteigepunkten und Bahnhöfen, Fahrradmitnahmemöglichkeiten im öffentlichen Nah- und Fernverkehr, ein schneller und kompetenter Reparaturservice mit Leihrädern für die Ausfallzeit, Dienst- und Firmenräder, Fahrradwaschanlagen und einfach funktionierende Fahrradvermietungen.

Die Vielfalt der möglichen Maßnahmen illustriert – ohne Anspruch von Vollständigkeit – Abbildung 1. Ideenreiche Maßnahmenkataloge bietet der Nationale Radverkehrsplan – sei es für die Förderung der Fahrradnutzung im Alltag oder des Radtourismus.

Die Schaffung einer attraktiven Infrastruktur ist in der Regel eine langfristige Aufgabe, da sie umfangreiche Planungen erfordert. Erste positive Signale für den Radverkehr können aber auch schon mit einfachen, schnell umsetzbaren Maßnahmen gesetzt werden: Beispiele sind die Kennzeichnung von Sackgassen, die für Radfahrer durchlässig sind, die Überprüfung von Ampelschaltungen oder die Anbringung von Spiegeln an unfallträchtigen Kreuzungen, wodurch Lkw-Fahrer beim Rechtsabbiegen Radfahrer besser sehen können.

### Umsetzungsstrategien

Der Nationale Radverkehrsplan bietet eine Fülle von Informationen. Damit sie in der Praxis wirksam werden, müssen aber nun Umsetzungsstrategien insbesondere auf der Ebene der Länder und Kommunen entwickelt werden. Um diese Umsetzung effektiv und effizient zu gestalten, soll mit dem Nationalen Radverkehrsplan die Einführung von Qualitätsmanagementsystemen für die

Radverkehrspolitik wie z.B. das auf EU-Ebene entwickelte System BYPAD (Bicycle Policy Audit) in Kommunen unterstützt werden.

Sowohl auf Landes- als auf Kommunalebene sollten Maßnahmen-Programme auf der Basis von Bestandsanalysen aufgestellt werden, die eindeutig überprüfbare Ziele, Zeithorizonte und Akteure benennen. Gerade die Festlegung von Zielen erleichtert es, den Erfolg der eigenen Politik aufzuzeigen und gegebenenfalls Fehlentwicklungen rechtzeitig zu erkennen. In solche Maßnahmenplänen könnten z.B. folgende Aspekte Eingang finden:

#### auf Landesebene:

- Einsetzung von Radverkehrsbeauftragten zur Koordinierung der Radverkehrspolitik.
- Schaffung eines fahrradfreundliche Ordnungsrahmens, z.B. Anpassung der LBauO.
- Weiterentwicklung der Verkehrserziehung zu einer umfassenden Mobilitätserziehung und Förderung der Einführung eines Mobilitätsmanagements für Schulen.

#### auf Kommunalebene:

- Radverkehr als wichtiger Teil der integrierten Stadtentwicklung und Verkehrsplanung - Radverkehr ist bei allen Konzepten für Verkehr, Stadtentwicklung und Raumordnung (Erhaltung kompakter Strukturen) zu berücksichtigen.
- Einsetzung eines Radverkehrsbeauftragten.
- Schaffung eines fahrradfreundliche Ordnungsrahmens, z.B. Anpassung der kommunale Satzung (Pflicht zur Einrichtung von Fahrradabstellplätzen ähnlich wie der Stellplatznachweis im Wohnungsbau, Bürobau etc).
- Zielgruppenorientierte Informationsstrategien.
- Verkehrssicherheit (z.B. Sicherheitsaudits), Verkehrserziehung und Aufklärung.



Abbildung 2: Infrastruktur fahrradfreundlich gestalten

## 5 Finanzierung der Radverkehrsförderung

### Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG-Mittel des Bundes

Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) fördert der Bund mit Mitteln aus dem Mineralölsteueraufkommen Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Das Gesamtvolumen beträgt rd. 1,68 Mrd. Euro pro Jahr.

Nach § 2 Abs. 1 GVFG ist eine Förderung von Radwegen möglich, wenn ein Zusammenhang mit einer nach GVFG förderungsfähigen Straße besteht.

Beispiele zur Förderung des Radverkehrs nach GVFG und weitere Finanzierungsmöglichkeiten sind im Nationalen Radverkehrsplan enthalten. Zur umfassenden Information über Fördermöglichkeiten wird eine Förderfibel erarbeitet, die auch auf Besonderheiten der einzelnen Bundesländer, die für die Auslegung des GVFG zuständig sind, eingehen wird.

## 6 Ausblick

Zu Umsetzung des NRVP sind von der Bundesregierung folgende Maßnahmen eingeleitet worden:

- **Verdoppelung der Mittel** des Bundes auf 100 Mio. € für Radwege, die in der Baulast des Bundes liegen.

- **Die Bundesregierung wird bei der Umsetzung** des NRVP durch den Bund/Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ unterstützt. Hierfür wurden fünf **Unterarbeitskreise (UAK)** mit den Arbeitsschwerpunkten Ordnungsrahmen, Finanzierung, Koordinierung, Tourismus und Kommunikation gebildet, für die der Bund personelle und finanzielle Unterstützung bereitstellt.
- Zur besseren Koordinierung der Fahrradaktivitäten des Bundes wurde ein **Interministerieller Arbeitskreis** gebildet.
- Die weitere **flexible Verwendung der Bundesmittel** wird vorbereitet (z.B. für Radwege auf Betriebswegen entlang von Bundeswasserstraßen).
- Für den **bundesweiten Fahrradwettbewerb** „best for bike“ stehen auch 2003 Bundesmittel zur Verfügung.
- Gegenwärtig wird der Aufbau kombinierter Informations- und Kommunikationsbereiche im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes vorbereitet, so dass der Informationsaustausch zwischen allen an der Gestaltung des Radverkehrs beteiligten Entscheidungsträger und Interessensgruppen intensiviert werden kann.



Abbildung 3: Kundenfreundliche Mitnahmeregelungen

Die Förderung des Fahrradverkehrs und die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel kann nicht erzwungen werden, deshalb ist es so wichtig, dass in einem breiten gesellschaftlichen Dialog Entscheidungen darüber getroffen werden, welche Maßnahmen schrittweise umgesetzt und fortentwickelt und welche neuen Wege und Umsetzungsstrategien zur Radverkehrsförderung initiiert werden sollen und können. Nur so kann ein entscheidender Beitrag zum Erfolg einer integrierten Verkehrspolitik zugunsten des Fahrradverkehrs geleistet werden.

**Ansprechpartner:**  
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen  
Referat A 13  
Invalidenstraße 44  
D-10115 Berlin  
E-Mail: [info-nrvp@bmvbw.bund.de](mailto:info-nrvp@bmvbw.bund.de)

**Der Nationale Radverkehrsplan ist als Pdf-Datei abrufbar unter:**

<http://www.bmvbw.de>  
Unter: Verkehr / Fahrradverkehr / Downloads  
Radverkehrsplan 2002 - 2012