



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

# **Empfehlungen**

**der von Bundesminister**

**Dr. Peter Ramsauer MdB berufenen**

**Expertinnen und Experten**

**zur Weiterentwicklung des**

**Nationalen Radverkehrsplans**

## Einführung

Im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages heißt es: „Der Radverkehr stellt für uns einen wichtigen Bestandteil städtischer Mobilität dar. Deshalb werden wir den Nationalen Radverkehrsplan weiterentwickeln.“

Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB hat vor diesem Hintergrund zu Beginn des Jahres 25 führende Expertinnen und Experten aus Wirtschaft und Wissenschaft sowie aus Ländern und Kommunen persönlich damit beauftragt, Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans zu formulieren.

In fünf Sitzungen zwischen Februar und Juli 2011 haben die Expertinnen und Experten die vorliegenden Empfehlungen erarbeitet. Sie benennen die zentralen Anforderungen an einen Nationalen Radverkehrsplan, der die Grundlage für die Radverkehrspolitik in Deutschland darstellt und diese auf neue verkehrspolitische Herausforderungen in Städten und Regionen ausrichtet.

Die Empfehlungen wurden von den Expertinnen und Experten **einstimmig beschlossen**.

Berlin, den 16. September 2011

# DIE VON BUNDESMINISTER DR. PETER RAMSAUER MdB BERUFENEN EXPERTINNEN UND EXPERTEN EMPFEHLEN DER BUNDESREGIERUNG ZUR WEI- TERENTWICKLUNG DES NATIONALEN RADVERKEHRSPANS (NRVP 2020):

## Präambel

- (1) Der Radverkehr ist ein unverzichtbares Verkehrsmittel in Stadt und Land, dessen Förderung im Rahmen einer **nachhaltigen Mobilitätsstrategie** von Bund, Ländern und Kommunen besonderer Aufmerksamkeit bedarf. Der NRVP 2020 legt hierzu die Grundlage.
- (2) Der NRVP 2020 muss **Strategiepapier und Handlungsprogramm** des Bundes mit klaren Zielen, Fristen sowie Maßnahmen zur Zielerreichung sein und Empfehlungen an die Länder und Kommunen enthalten. Darüber hinaus sollen längerfristige Perspektiven und Visionen bis 2050 aufgezeigt werden.
- (3) Der NRVP 2020 erfordert **auf allen Ebenen politische Unterstützung**. Wir erwarten, dass sich nach der Beschlussfassung durch das Bundeskabinett auch der Deutsche Bundestag sowie die einschlägigen Ministerkonferenzen und die kommunalen Spitzenverbände mit dem NRVP 2020 befassen.
- (4) Der Bund soll seine **Verantwortung und seine Zuständigkeiten für den Radverkehr offensiv wahrnehmen**, zum Beispiel als Gesetzgeber, Baulastträger, (finanzieller) Förderer, Initiator und Kommunikator.

## Übergeordnete Ziele

- (5) Der NRVP 2020 soll Bestandteil einer **integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik** sein. Er soll die Schnittstellen zu anderen gesellschaftlichen Akteuren / Feldern und anderen Verkehrsträgern aufzeigen und Branchen und Organisationen, die Nutznießer zunehmenden Radverkehrs sind, dazu bewegen, (auch im eigenen Interesse) an der NRVP-Umsetzung aktiv mitzuwirken.
- (6) Der NRVP 2020 soll zur Erreichung wichtiger **gesellschaftlicher Ziele**, zum Beispiel im Klima- und Umweltschutz, in der Verkehrssicherheit, bei der Gesundheit, der Mobilitätssicherung von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen oder bei der Stadt

der kurzen Wege, beitragen. Insbesondere erwarten wir Verknüpfungen zu anderen politischen Programmen, zum Beispiel auf Bundesebene zur Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, zum Energiekonzept der Bundesregierung, zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie, zum Weißbuch Innenstadt oder zum Verkehrssicherheitsprogramm und auf EU-Ebene zum Weißbuch Verkehr.

- (7) Der NRVP 2020 soll die Radverkehrsförderung in ganz Deutschland **flächendeckend** voran bringen. Dazu sind **angepasste Strategien** für Stadt und Land erforderlich. Für Regionen am Beginn einer fahrradfreundlichen Politik, ambitionierte Aufsteiger und traditionelle Fahrradstädte und -regionen sind jeweils differenzierte Ansätze erforderlich. In allen Bereichen sollen die jeweiligen spezifischen Potenziale ausgeschöpft werden.
- (8) Wir empfehlen der Bundesregierung, im NRVP 2020 quantifizierte und **konkrete Ziele für den Radverkehr** festzulegen, insbesondere bezüglich der Erhöhung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen und der Steigerung der Verkehrsleistung im Radverkehr sowie bezüglich der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Ziele sollen sowohl differenziert nach unterschiedlichen Ausgangssituationen auf Ebene der Länder und Kommunen als auch – darauf aufbauend – auf nationaler Ebene ermittelt werden. Sie sollen sich an den Niederlanden und Dänemark orientieren und sind als Aufgabe für alle an der Umsetzung beteiligten Akteure zu verstehen.

### **Elemente einer Förderstrategie**

- (9) Der NRVP 2020 soll darauf hinwirken, dass auf Ebene des Bundes, der Länder, der Landkreise sowie der Städte und Gemeinden geeignete **Strukturen** für die Radverkehrsförderung entstehen, indem Netzwerke gebildet, Verantwortlichkeiten hergestellt und Kontinuität geschaffen werden. Dabei soll das Thema Radverkehr auf allen Ebenen als ressortübergreifende Querschnittsaufgabe wahrgenommen werden.
- (10) Der Bund soll die bestehenden erfolgreichen **Vernetzungsinstrumente**, wie zum Beispiel Bund-Länder-Arbeitskreis, Beirat Radverkehr und Fahrradkommunalkonferenz, stärken und weiterentwickeln. In allen Ländern sollen Netzwerke initiiert werden, die die Kommunen bei der Radverkehrsförderung unterstützen.

- (11) In die Umsetzung des NRVP 2020 sollen – stärker als bisher – **Multiplikatoren** sowie die Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung eingebunden werden. Dabei sind verstärkt auch Akteure außerhalb der klassischen Radverkehrsförderung einzubeziehen.
- (12) Der **Rechtsrahmen** soll weiterentwickelt werden. Zusätzlich sind die Anwendung bestehender Regelwerke, Gesetze und Verordnungen sowie deren Vollzug im Sinne der Radverkehrsförderung signifikant zu verbessern. Strukturelle Hemmnisse und Benachteiligungen des Radverkehrs, wie zum Beispiel im Steuerrecht, sind zu korrigieren.
- (13) Grundlegendes Element der Radverkehrsförderung sind ausreichende **personelle und finanzielle Ressourcen**. Daher ist eine deutliche Verbesserung der Finanzausstattung im Bereich des Radverkehrs auf allen Ebenen (Bund, Länder und Kommunen) erforderlich. Der Finanzbedarf des Radverkehrs umfasst dabei den Neu-, Aus- und Umbau, die Erhaltung und Erneuerung der vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie Mittel für Kommunikation, Service und weitere nicht-investive Maßnahmen. Der NRVP 2020 soll zur Abschätzung des Finanzbedarfs und als Argumentationsgrundlage für die Bereitstellung der erforderlichen Mittel im Bereich Radverkehr die nötige Datenbasis schaffen, den Mittelbedarf quantifizieren und Orientierungswerte (Euro je Einwohner und Jahr) benennen.
- (14) Die Radverkehrsförderung des Bundes im Rahmen des ersten NRVP hat wichtige Impulse für die Entwicklung des Radverkehrs gegeben. Auf dieser Basis soll eine stringente **Förderstrategie** unter Beteiligung von Bund und Ländern entwickelt werden. Sie soll die Kommunen in die Lage versetzen, ihren Beitrag zur Radverkehrsförderung zu leisten. In diesem Zusammenhang soll die Bundesförderung deutlich aufgestockt werden.
- (15) Um die Qualität der Maßnahmen im Radverkehr weiter zu erhöhen, wird empfohlen, die systematische Entwicklung neuer Erkenntnisse sowie die Identifikation bestehender übertragbarer **Beispiele guter Praxis** voranzutreiben. Die Informationen sollen zielgruppenspezifisch aufbereitet und durch geeignete Angebote möglichst flächendeckend vermittelt werden. Das erfolgreiche Instrument der Fahrradakademie soll weitergeführt und weiterentwickelt werden.

- (16) Der NRVP 2020 soll „**Leuchtturmprojekte**“ in allen Bereichen der Radverkehrsförderung initiieren, die Aufmerksamkeit erzeugen und eine neue Qualität der Förderung des Radverkehrs sowie eine neue Relevanz des Themas dokumentieren.
- (17) **Wettbewerbe** und Leistungsvergleiche sollen als geeignete Instrumente eingesetzt werden, um einen positiven Wettbewerb zwischen Ländern und zwischen Kommunen anzuregen – auch über die Umsetzung quantitativer Zielwerte.
- (18) Der NRVP 2020 soll schrittweise ein **Monitoring** auf Ebene des Bundes, aller Länder und der Kommunen implementieren. Dabei sollen **Indikatoren** zum Einsatz kommen, die regelmäßig verlässliche Aussagen über den Grad der Zielerreichung in den zentralen Handlungsfeldern ermöglichen. Der für die Umsetzung des Monitorings erforderliche Datenbedarf ist zu benennen. Bei Projekten mit innovativem Charakter soll Evaluation zu einer Fördervoraussetzung werden.

## Handlungsfelder

### *Alltagsverkehr*

- (19) Es gilt, den Status und die Relevanz des Themas Radverkehr für den Alltagsverkehr bei allen Akteuren (z.B. Politik, Verwaltung, Bevölkerung, Medien) zu erhöhen. Zur Mobilitätssicherung soll die Radverkehrsförderung im **ländlichen Raum** einen Schwerpunkt des NRVP 2020 bilden. Dabei kann in touristischen Regionen der Fahrradtourismus als Einstiegsthema genutzt werden.
- (20) Fahrradaffine Raumstrukturen im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ stärken die **Nahmobilität** und tragen zur Belebung der Zentren und zur sozialen Integration bei. Die Förderung des Radverkehrs soll daher in der **Stadtentwicklungs- und Regionalplanung** sowie in der Bauleitplanung verankert werden. Sie soll zudem im Zuge der Städtebauförderung bzw. quartiersbezogener Förderprogramme auf Landesebene berücksichtigt werden.

### *Tourismus*

- (21) Der Fahrradtourismus ist als zentrales wirtschaftliches Standbein vieler insbesondere ländlicher Regionen aktiv weiter zu entwickeln. Der Bund soll dafür das **Radnetz**

**Deutschland** (D-Routen), zum Beispiel durch eine länderübergreifende Koordination und Vermarktung, stärken.

- (22) Für den Tourismus ist die flächendeckende **Fahrradmitnahme** im Zug ein wichtiger Faktor. Um in den Tourismusregionen Urlauber aus weiter entfernten Regionen gewinnen zu können, soll für die Fahrradmitnahme auch im Hochgeschwindigkeitsverkehr gesorgt werden.

### *Infrastruktur*

- (23) Der Radverkehr benötigt flächendeckend geschlossene, bedarfsgerechte und sichere **Basisnetze**. Diese Netze sind in regionale Netze und Ländernetze zu integrieren, funktionsgerecht zu differenzieren (z.B. in Radschnellwege, Haupt- und Nebenrouten) und baulastträgerübergreifend zu entwickeln. Sie sind auf die unterschiedlichen Nutzergruppen, ungeübte Verkehrsteilnehmer, schnelle Radfahrer und mehrspurige (Lasten-) Fahrräder abzustellen und auf die zu erwartenden Zuwächse des Radverkehrs auszulegen.
- (24) Als geeignete **Radverkehrsführungen** sind aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und der Flexibilität verstärkt Führungen auf der Fahrbahn bzw. auf Fahrbahnniveau zu wählen. Dies gilt auch für den Verbesserungs- und Erneuerungsbedarf bestehender Radverkehrsanlagen.
- (25) Der NRVP 2020 soll den in den Regelwerken (ERA, RASt, ...) verankerten Stand der Technik bei allen Baulastträgern möglichst flächendeckend bekannt machen und in der Anwendung fördern. Dafür müssen die Bestimmungen der VwV-StVO sowie die Förderrichtlinien mit dem **Stand der Technik** in Einklang gebracht werden. Wir empfehlen in diesem Zusammenhang ein Ortsdurchfahrtenprogramm für klassifizierte Straßen.
- (26) Vor dem Hintergrund der zu erwartenden **Zunahme des Radverkehrs** sind verstärkt innovative Infrastrukturangebote zu entwickeln und zu erproben (z.B. Radschnellwege, neue Abstellkonzepte).
- (27) Um den steigenden Bedarf an zentralen und dezentralen **Abstellanlagen** zu decken, ist die Vergrößerung und qualitative Differenzierung des Angebots (z.B. Fahrradstationen) erforderlich. Damit Behinderungen des Fußverkehrs gerade in dicht bebauten

Stadtquartieren vermieden werden, sollen Abstellmöglichkeiten durch Umnutzung auch von Kfz-Stellplätzen geschaffen werden. Auch Wohnungswirtschaft, Einzelhandel sowie größere Unternehmen und Behörden sollen geeignete Abstellanlagen anbieten.

- (28) Während der Laufzeit des NRVP 2020 soll in ganz Deutschland eine einheitliche **amtliche Wegweisung** für den Radverkehr geschaffen werden.

### *Elektromobilität*

- (29) Elektrounterstützte Fahrräder bis 25 km/h (**Pedelecs**) sollen verstärkt in die Aktivitäten der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität integriert werden.
- (30) Der NRVP 2020 soll dabei helfen, die Potenziale elektrounterstützter Fahrräder durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen zu nutzen. Damit die **Infrastruktur Pedelec-tauglich** wird, müssen Radverkehrsanlagen hohen Standards genügen. Für die hochwertigen Pedelecs sollen daneben verbreitet bewachte und gesicherte Anlagen zum Fahrradparken eingerichtet sowie die Ladesysteme vereinheitlicht werden. Fahrzeugtechnische Bestimmungen sollen Fahrräder bzw. Pedelecs unzureichender Sicherheitsstandards vom Markt fernhalten.

### *Verkehrssicherheit*

- (31) Der NRVP 2020 soll einen maßgeblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Dabei sind die Aspekte sichere Infrastruktur, Verhalten aller Verkehrsteilnehmer (**gegenseitige Rücksichtnahme**) sowie Fahrzeugtechnik (Fahrrad- und Kfz-Ausstattung) anzusprechen. Der NRVP 2020 soll ein stärkeres Bewusstsein für den Grundsatz schaffen, dass die Verkehrssicherheit in der Abwägung gegenüber der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs Vorrang hat.
- (32) Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollen die Voraussetzungen für die Anwendung des Instruments der streckenbezogenen Reduzierung der zulässigen **Höchstgeschwindigkeit** (innerorts sowie außerorts) gesenkt und das Instrument selbst stärker in der Praxis genutzt werden. Der Bund wird aufgefordert zu überprüfen, ob die innerstädtische Regelhöchstgeschwindigkeit von Tempo 50 in Anbetracht des zunehmenden Radverkehrs noch zeitgemäß ist.

- (33) Zur Bündelung der Kompetenzen und zur Erhöhung der Aufmerksamkeit für das Thema Verkehrssicherheit in Bezug auf den Radverkehr sollen Netzwerke gebildet sowie **Verkehrsunfall- und Verkehrssicherheitsanalysen** und Sicherheitsaudits flächendeckend angewandt werden.
- (34) Präventionsempfehlungen dürfen nicht dazu beitragen, die haftungsrechtliche Position der Radfahrer zu schwächen, eine „Gefährlichkeit des Radfahrens“ zu exponieren, und vom Radfahren abzuhalten, denn Fahrpraxis schafft Sicherheit. Wir befürworten daher **keine Helmpflicht** und keine Warnwestenpflicht. Wir empfehlen jedoch insbesondere schnellen und ungeübten Radfahrern das Tragen von Fahrradhelmen zum Schutz vor Kopfverletzungen.
- (35) Neben der **Verkehrssicherheit** ist auch die **soziale Sicherheit im öffentlichen Raum** zu berücksichtigen. Dafür sind sowohl objektive Risiken als auch deren subjektive Wahrnehmung von Bedeutung.

#### *Inter- und Multimodalität*

- (36) Der NRVP 2020 soll die Rahmenbedingungen für eine Integration des Fahrrads in **verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote** formulieren. Dazu sind insbesondere die Kommunen, die Aufgabenträger des ÖPNV und die Verkehrsunternehmen gefordert, die Mobilitätskette von Haustür zu Haustür mit Fahrrad, ÖPNV und weiteren Verkehrsträgern (z.B. Car-Sharing) zu sichern und aktiv zu vermarkten. Mobilitätsmanagement soll als Querschnittsaufgabe in den Kommunalverwaltungen verankert und in einem regionalen Unterstützungssystem vernetzt werden.
- (37) Die **Schnittstellen** zwischen den Verkehrsträgern sind zu verbessern. Neben der Fahrradmitnahme und öffentlichen Fahrradverleihsystemen sind insbesondere die Angebote an zentralen und dezentralen Abstellanlagen für Fahrräder deutlich auszubauen. Wir empfehlen daher ein Programm zur Stärkung des Fahrradparkens an Bahnhöfen und Haltepunkten.

#### *Kommunikation*

- (38) **Mobilitätsbildung** leistet einen wichtigen Beitrag dazu, unterschiedliche Zielgruppen (z.B. junge und ältere Menschen, Migranten) für nicht motorisierte Mobilität und für eine multimodale Verkehrsmittelnutzung zu gewinnen. Im Hinblick auf Schülerinnen

und Schüler wird dazu speziell die stärkere Verankerung des Themas in den Lehrplänen gefordert.

- (39) Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sollen als dauerhaftes, **eigenständiges Handlungsfeld** angesehen und mit entsprechenden Ressourcen ausgestattet werden. Kommunikation muss sowohl nach innen (Verwaltung, Politik) als auch nach außen (Bürgerinnen und Bürger, Medien und Multiplikatoren) gerichtet sein. Sie soll der allgemeinen Bewusstseinsbildung dienen, insbesondere jedoch je nach Ausgangssituation und Zielgruppe lokal und thematisch fokussiert erfolgen.
- (40) Die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs auf Ebene von Bund, Ländern und Kommunen sollen durch eine bundeseinheitliche **Dachmarke** (z.B. mit eigenem Logo) miteinander verbunden und damit als Teil eines nationalen Projektes erkennbar gemacht werden. Dafür ist u.a. das Fahrradportal weiterzuführen und zu entwickeln.
- (41) Bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten soll **Bürgerbeteiligung** als aktiver Dialog möglichst unter Einbeziehung weitergehender und innovativer Formen der Partizipation angelegt sein, Einfluss auf die Planung und das Ergebnis haben sowie Identifikation und Akzeptanz schaffen.
- (42) **Erfahrungen** mit der Kommunikation im Radverkehrsbereich sollen systematisch ausgewertet, aufbereitet und interessierten Akteuren in geeigneter Form zur Verfügung gestellt werden.

### *Forschung und Innovation*

- (43) In allen Bereichen der Radverkehrsförderung bestehen **zahlreiche offene Fragen**, die Gegenstand einschlägiger Forschung werden müssen. Dafür sind das Forschungsprogramm Stadtverkehr sowie die Mittel zur Umsetzung des NRVP wichtig. Sie sollen daher fortgeführt und dabei stärker auf Forschungsthemen aus dem Bereich des Radverkehrs ausgerichtet werden. Ein internationaler Wissenstransfer ist unerlässlich.
- (44) Der NRVP 2020 soll in diesem Zusammenhang ein **Forschungskonzept Radverkehr** initiieren, in das auch verkehrsträgerübergreifende Forschungen eingebunden werden sollen. **Innovationen** in den einzelnen Handlungsfeldern (aber z.B. auch auf

Ebene von Organisationsstrukturen, des Rechtsrahmens oder der Fahrzeugtechnik) sind gezielt im Rahmen des Forschungskonzepts zu berücksichtigen.

## Schlussbemerkungen

- (45) Die Förderung des Radverkehrs ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern besonders effizient, weil die **Nutzen von radverkehrsbezogenen Vorhaben** ihre Kosten in der Regel um ein Vielfaches übersteigen. Zur effektiven Radverkehrsförderung ist ein **Bündel unterschiedlicher Maßnahmen** nötig. Die erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahmen erfordert das Engagement und die Expertise aller Beteiligten auf allen Ebenen.
- (46) Radverkehrsförderung lebt von **Kontinuität**. Der NRVP 2020 soll daher die im Rahmen des ersten NRVP erfolgte Stärkung des Radverkehrs mit Konsequenz weiterführen. Gleichzeitig soll der NRVP 2020 geeignete Schlüsse aus den bisherigen Erfahrungen ziehen, auf die sich ändernden Rahmenbedingungen des Radverkehrs eingehen und, wo immer sinnvoll, neue und zusätzliche Wege der Radverkehrsförderung erschließen.

## **Expertinnen und Experten**

Michael Adler

*Agentur fairkehr, Bonn*

Ulf Blume

*Verbund Service und Fahrrad (VSF), Braunschweig*

Rainer Dittrich

*AOK Bundesverband, Berlin*

Edgar Fiedler

*Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Potsdam*

Dr. Axel Friedrich

*Berlin*

Prof. Dr. Ingo Froböse

*Deutsche Sporthochschule, Köln*

Tilmann Heuser

*Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Berlin*

Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau

*Technische Universität Dortmund*

Burkhard Horn

*Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin*

Theo Jansen

*Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Köln*

Raimund Jennert

*Tourismus-Marketing Brandenburg, Potsdam*

Frank Jülich

*Stadt Nürnberg*

Norbert Klostermann  
*Stadt Oldenburg*

Dr. Holger Kloth  
*Planungsgesellschaft Grafschaft Bentheim, Nordhorn*

Ludger Koopmann  
*Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Bremen*

Gabriele Kuczmierczyk  
*Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Berlin*

Dr. Friedemann Kunst  
*Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin*

Michael Lücke  
*Chiemgau Tourismus, Traunstein*

Volkhard Malik  
*Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, Stuttgart*

Dr. Markus Mühl  
*Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes  
Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf*

Siegfried Neuberger  
*Zweirad-Industrie-Verband (ZIV), Bad Soden a. Ts.*

Jörg Ortlepp  
*Unfallforschung der Versicherer (UDV), Berlin*

Bernd Sievers  
*Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes  
Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin*

Ronald Winkler  
*Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), München*

## **Vertreterinnen und Vertreter der Expertinnen und Experten**

Iris Kralack

*Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Potsdam*

Peter London

*Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes  
Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf*

Gernot Steinberg

*Technische Universität Dortmund*

## **Externe Gutachter**

Dankmar Alrutz

*PGV - Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover*

Dr. Reinhold Baier

*BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen*

Peter Gwiasda

*Planungsbüro VIA, Köln*

## **Moderation und fachliche Begleitung**

Wolfgang Aichinger

*Deutsches Institut für Urbanistik*

Tilman Bracher

*Deutsches Institut für Urbanistik, Leiter des Bereichs „Mobilität und Infrastruktur“*

Arne Koerdt

*Deutsches Institut für Urbanistik*

Jörg Thiemann-Linden

*Deutsches Institut für Urbanistik*

## **Projektbegleitung NRVP**

Andrea Kolodziej  
*Umweltbundesamt*

Caroline Ommeln  
*Umweltbundesamt*

Bernhard Specht  
*Umweltbundesamt*

## **Gesamtkoordination**

Axel Dörrie  
*Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Referat UI 31*

Niels Hartwig  
*Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Leiter des Referates UI 31*

Silke Jung  
*Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Referat UI 31*

## **Verfahrensablauf und Arbeitsweise**

Die Expertinnen und Experten wurden von Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB als unabhängige Persönlichkeiten berufen. Sie verfügen jeweils über langjährige Erfahrungen in unterschiedlichen, für die Radverkehrsförderung wichtigen Aufgabenfeldern. Im Rahmen des Diskussionsprozesses haben sie ihre eigene Expertise und nicht die des jeweiligen Verbandes beziehungsweise der jeweiligen Organisation vertreten.

Kern der Gruppe der Expertinnen und Experten sind die Mitglieder des Beirats Radverkehr beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Ergänzt wurde der Kreis durch weitere, nach speziellen Fachthemen ausgewählte Personen. Auf diese Weise konnte der gebündelte Sachverstand der langjährigen Begleitung bei der Umsetzung des geltenden NRVP mit zusätzlichem Fachwissen zu aktuellen Schwerpunktthemen verbunden werden.

Die vorliegenden Empfehlungen wurden im Zuge thematisch gegliederter Foren, die durch fachliche Impulse externer Gutachter unterstützt wurden, von den Expertinnen und Experten im Zeitraum zwischen Februar und Juli 2011 in Berlin erarbeitet. Die einzelnen Sitzungen wurden vom Deutschen Institut für Urbanistik organisatorisch und inhaltlich vorbereitet und moderiert.

## **Termine und Themen der Sitzungen**

Expertenforum I – 28.2.2011:

Strategie

Expertenforum II – 29. und 30.03.2011:

Themenschwerpunkte und Instrumente

Expertenforum III – 03.05.2011:

Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderung

Expertenforum IV – 16.06.2011:

Ressourcen, Rechtsfragen, Organisation

Expertenforum V – 22.07.2011:

Auswertung, Verabschiedung der Empfehlungen