



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Fahrradland Deutschland 2030

Nationaler Radverkehrsplan 3.0



Fahrradland Deutschland 2030

Nationaler Radverkehrsplan 3.0

Inhalt

Gemeinsam Radverkehr gestalten	6
Bürgerbeteiligung und Dialogforum	6
Der NRVP 3.0 im Überblick	7
Fahrradland Deutschland 2030	8
Vision für mehr, besseren und sicheren Radverkehr	8
Potenziale des Radverkehrs für Mensch, Wirtschaft und Umwelt	11
Großes Potenzial: Die Ausgangssituation	14
Die Vision realisieren: Mehr, besserer und sicherer Radverkehr	17
Auf einen Blick: Die Leitziele	17
Grundsätze einer aktiven Radverkehrsförderung	18
Die vier Säulen der Radverkehrsförderung	18
<u>Fahrrad & Politik</u>	<u>23</u>
<u>Fahrrad & Infrastruktur</u>	<u>33</u>
<u>Fahrrad & Mensch</u>	<u>45</u>
<u>Fahrrad & Wirtschaft</u>	<u>53</u>
Aktionsfelder	65
<u>Stadt & Land</u>	<u>65</u>
<u>Innovation & Digitalisierung</u>	<u>69</u>
Glossar	72
Abkürzungen	76
Symbolerklärungen	76
Literatur	77
Impressum	79

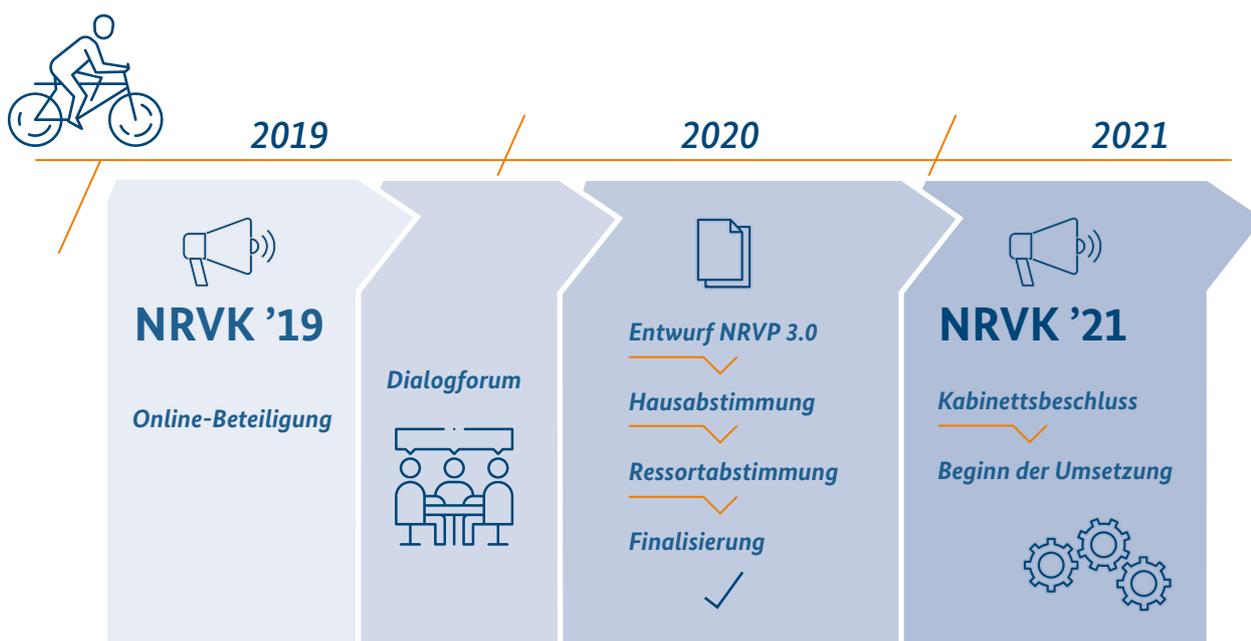
Gemeinsam Radverkehr gestalten

Bürgerbeteiligung und Dialogforum

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 3.0 ist Produkt vieler: Expertinnen und Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden, Verwaltung und Zivilgesellschaft haben daran mitgearbeitet. Auch die Bürgerinnen und Bürger kamen zu Wort. Sie haben im Rahmen einer **Online-Beteiligung** über 2.000 Ideen zur Verbesserung des Radverkehrs eingebracht und bewertet. Zudem stimmten sie auch über die Leitziele des NRVP 3.0 ab. Dabei bewerteten sie einen lückenlosen Radverkehr in Deutschland mit großem Abstand als wichtigstes Leitziel. Eine große Bedeutung wurde auch dem Fahrradpendeln und fahrradfreundlichen Strukturen in Politik, Verwaltung und Gesellschaft sowie der gezielten Förderung des Radfahrens in städtischen und ländlichen Räumen beigemessen.

Schließlich kamen in einem **Dialogforum** Expertinnen und Experten verschiedenster Hintergründe zusammen und entwickelten gemeinsam Ansätze für die weitere Radverkehrsförderung in Deutschland. Sie diskutierten alle wichtigen Themen rund um den Radverkehr und die durch den Bund formulierten Leitziele des NRVP 3.0.

Die Ergebnisse der Diskussionen im Dialogforum mündeten schließlich in den NRVP 3.0.



Quelle: Eigene Darstellung



Der NRVP 3.0 im Überblick

Nationaler Radverkehrsplan 3.0

Fahrradland Deutschland 2030	Vision für mehr, besseren und sicheren Radverkehr	Wie sieht das Fahrradland Deutschland 2030 aus?
	Potenziale des Radverkehrs für Mensch, Wirtschaft und Umwelt	Welche Vorteile bringt mehr, besserer und sicherer Radverkehr für Deutschland?
Großes Potenzial: Die Ausgangssituation		Was haben wir schon erreicht?
Die Vision realisieren: Mehr, besserer und sicherer Radverkehr	Grundsätze einer aktiven Radverkehrsförderung	Was müssen wir verändern, um Deutschland zum Fahrradland 2030 zu machen?
	Die vier Säulen der Radverkehrsförderung	Mit welchen Leitzielen und Maßnahmen machen wir die Vision „Fahrradland Deutschland 2030“ zur Realität?
	Aktionsfelder	

Quelle: Eigene Darstellung

Die beschriebenen Maßnahmen stehen personell und stellenmäßig unter dem Vorbehalt der bei den jeweils zuständigen Gebietskörperschaften verfügbaren Haushaltsmittel.

Fahrradland Deutschland 2030

Vision für mehr, besseren und sicheren Radverkehr

Mobilität ist für alle Menschen ein Grundbedürfnis. Das Fahrrad steht für individuelle, nachhaltige, resiliente, gesundheitsförderliche, zeitlich flexible und kostengünstige Mobilität.

Im Jahr 2030 ist Radfahren selbstverständlich und vielfältig. Die Menschen nutzen das Fahrrad mit Freude und fühlen sich dabei sicher. Kurzum: Radfahren ist für alle attraktiv, es ist Lebensgefühl und Möglichkeit, die Welt neu zu erfahren und sich mit ihr auseinanderzusetzen. Das Rad ist auf immer mehr Wegen – im Alltag und in der Freizeit – das Verkehrsmittel der Wahl.

Mehr, besserer und sicherer Radverkehr geht alle an: Bund, Länder und Kommunen, die Menschen in Deutschland sowie die Unternehmen und Dienstleister. Nur gemeinsam und in einem kontinuierlichen Austausch können die in dieser Radverkehrsstrategie formulierten Maßnahmen und Anregungen zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität umgesetzt werden. Austausch und Kommunikation fördern gute Ideen und gewährleisten einen fairen Ausgleich von Interessen. Mit lückenlosen Radverkehrsnetzen und hoher Qualität der Infrastruktur gewinnen die Menschen in Deutschland mehr Lebensqualität auf dem Land, in kleineren oder größeren Städten. Sie können sich schnell und sicher auf dem Rad fortbewegen. Die heimische Fahrradwirtschaft profitiert von in Deutschland, Europa und auch weltweit nachgefragten Produkten. Der Radtourismus in Deutschland entwickelt national und international große Popularität. Lebensqualität und Gesundheit der Menschen werden aufgrund von zunehmender körperlicher Aktivität durch Radfahren gefördert.

Mehr Radverkehr

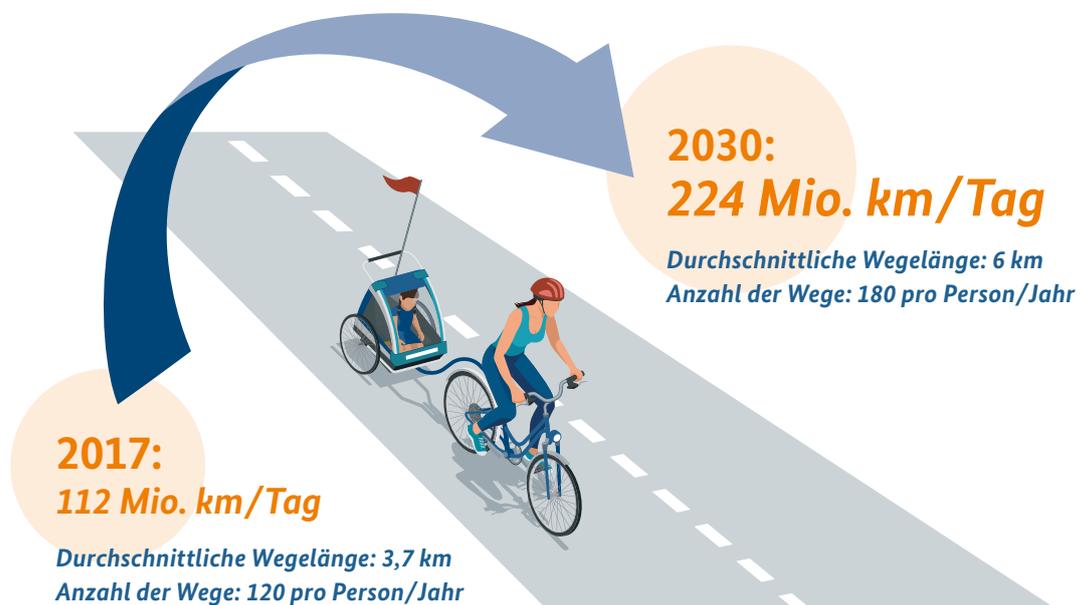
Einladende Infrastrukturen, lebenswerte öffentliche Räume, innovative Mobilitätsangebote, ein entspanntes Miteinander im Verkehr und eine Offenheit der Politik für Radverkehr: So werden Fahrrad, Lastenrad und Pedelec selbstverständlich in der täglichen privaten und geschäftlichen Mobilität.

Konkret verdoppeln sich die gefahrenen Kilometer per Rad bis 2030 im Vergleich zu 2017 durch deutlich mehr und längere Wege:

- Die Anzahl der Wege nimmt von rund 120 im Jahr 2017¹ auf 180 Wege je Person und Jahr zu.
- Die durchschnittliche Länge der mit dem Rad zurückgelegten Wege erhöht sich von 3,7 Kilometer² auf sechs Kilometer.



Mehr Radverkehr



Quelle: Eigene Darstellung, Zahlen 2017 MiD 2017

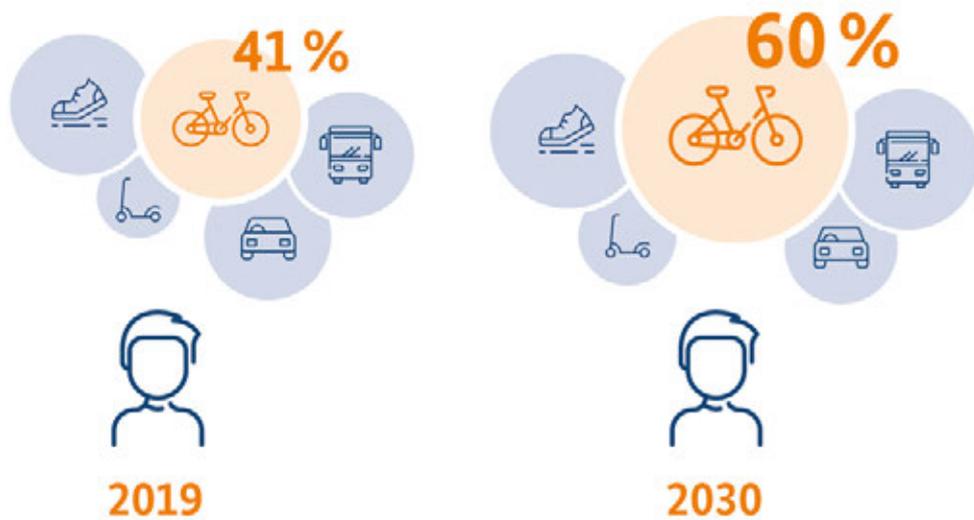
Besserer Radverkehr

Radverkehr ist im Jahr 2030 sehr attraktiv: Die breit angelegten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs haben die Rahmenbedingungen deutlich verbessert. Durch gezielte Infrastrukturmaßnahmen und technische Innovationen fühlen sich immer mehr Menschen auf dem Rad wohl und können sich vorstellen, das Fahrrad häufiger und auch für längere Freizeit-, aber besonders auch Alltagswege zu nutzen.

- Im Jahr 2019 planten 41 % der Deutschen in Zukunft mehr Rad zu fahren.³ Dieser Zustimmungswert steigt bis zum Jahr 2030 auf 60 %.



Welche Verkehrsmittel möchten Sie zukünftig häufiger nutzen?



Quelle: Eigene Darstellung; Zahlen 2019 – Fahrrad-Monitor 2019

Sicherer Radverkehr

Mit sichereren Infrastrukturen, von allen beachteten Verkehrsregeln und mehr Fairness im gegenseitigen Miteinander im Straßenverkehr gelingt bis 2030 eine Trendwende für sicheren Radverkehr. Unser Leitbild ist dabei die Vision Zero.

- Gegenüber 2019 reduziert sich die Zahl der im Verkehr getöteten Radfahrenden um 40 % – trotz deutlich mehr Radverkehr.

Potenziale des Radverkehrs für Mensch, Wirtschaft und Umwelt

Radverkehr hat viele Vorteile für Mensch, Wirtschaft und Umwelt

1 Radfahren ist gesund, günstig und schnell

Regelmäßiges Radfahren verlängert die gesunde Lebenserwartung signifikant.⁴ Bereits 30 Minuten tägliches Radfahren senkt beispielsweise das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen um über 50 % und kann Übergewicht sowie auch weiteren typischen Zivilisationskrankheiten wie Diabetes vorbeugen.⁵ Der positive Effekt der Bewegung übersteigt deutlich die Belastung durch Schadstoffe – selbst entlang dicht befahrener Straßen.⁶ Zudem ist es bis zu 70 % kostengünstiger, mit dem Fahrrad zu fahren, als einen Pkw zu nutzen.⁷ Damit trägt die Förderung des Radverkehrs auch zu einer sozial gerechteren Mobilität bei. Auf Strecken bis vier Kilometer ist das Fahrrad in städtischen Räumen häufig das schnellste Verkehrsmittel. Für ein Pedelec gilt dieser Geschwindigkeitsvorteil sogar auf den ersten neun Kilometern.⁸

2 Nachhaltige Mobilität für attraktivere Städte und Gemeinden

Die Lebensqualität in Städten und Gemeinden bemisst sich neben vielen anderen Faktoren an den Grünflächen und der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums. Vor allem in dicht bebauten Quartieren hat der öffentliche Raum in Zeiten der Pandemie erneut seine Bedeutung als Bewegungs-, Aufenthalts- und Erholungsort bewiesen. Mit geeigneten Maßnahmen und Investitionen in den Radverkehr können Städte und Gemeinden ihre Attraktivität und Aufenthaltsqualität deutlich verbessern und Ressourcen schonen. Fahrradfreundliche Städte gelten als besonders lebenswerte Städte.

Separat geführte Radwege in der Stadt beanspruchen bis 67 % weniger Fläche im Vergleich zu Kfz-Fahrstreifen mit entsprechender Kapazität. Radabstellanlagen benötigen sogar nur 10 % der Fläche eines Pkw-Stellplatzes.⁹

3 Unternehmen profitieren von aktiv mobilen Beschäftigten und hochwertiger Radverkehrsinfrastruktur

Lebensqualität und ein hochwertiges Angebot im Umweltverbund sind auch für die überwiegende Zahl der Unternehmen wichtige Standortfaktoren. Dazu zählt eine durchgängig und auf hohem Niveau ausgebauten Radverkehrsinfrastruktur. Das wird von Unternehmen im Dienstleistungssektor, von Start-ups

sowie jungen, gut ausgebildeten Fachkräften besonders geschätzt und verschafft Arbeitgebern einen Vorsprung im überregionalen Arbeitsmarkt. Da weniger Arbeitswege mit dem Auto zurückgelegt werden, können Unternehmen und ihre Beschäftigten Zeit und Parkraum sparen und dazu beitragen, dass Staus vermieden werden. Körperlich aktivere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind belastbarer und leistungsfähiger. Sie haben im Schnitt ein Drittel weniger Krankheitstage.¹⁰ So lassen sich jährlich bis zu 2,1 Mrd. Euro Produktionsausfälle vermeiden.¹¹ Zudem wird im Einzelhandel bei Einkäufen mit dem Fahrrad im Durchschnitt 10 % mehr umgesetzt.¹²

4 Radtourismus stärkt ländliche und strukturschwache Regionen

Radreisende, die über Nacht bleiben, gaben 2019 geschätzt durchschnittlich 70 bis 100 Euro pro Tag überwiegend für Hotels und Gastronomie aus.¹³ Beispiele zeigen, dass mit geeigneter Radinfrastruktur ein Umsatzwachstum bei Hotels und Gaststätten bis zu 40 % möglich ist und die Steuereinnahmen, die Beschäftigungsquote und das regionale Image deutlich erhöht werden können.¹⁴

Das fahrradtouristische Aufkommen sowie die Dichte und Qualität touristischer, einschließlich gastronomischer Angebote im ländlichen Raum stärken sich dabei wechselseitig. Radtouristinnen und Radtouristen sind in vielen strukturschwachen ländlichen Regionen von großer Bedeutung für die regionale Wirtschaftsförderung.

5 Die Fahrradwirtschaft trägt zum Wachstum bei

Der Umsatz beim Handel mit Fahrrädern und Fahrradzubehör hat sich zwischen 2013 und 2018 von rund 11 Mrd. Euro auf rund 17 Mrd. Euro erhöht.¹⁵ Die Krisenresistenz der Branche zeigt sich z. B. während der COVID-19-Pandemie. Der Fahrradhandel verzeichnet stabile Umsätze trotz des coronabedingten allgemeinen Wirtschaftseinbruchs. Und: Die Branche erwartet ein weiteres Wachstum.¹⁶ Auch Umfragen und Zählraten bestätigen, dass die Menschen verstärkt auf das Fahrrad setzen.¹⁷

Fahrradindustrie, Fahrradhandel inklusive Servicewerkstätten sowie Fahrrad-dienstleistungen boten 2019 etwa 66.000 lokale und krisenfeste Arbeitsplätze für vielfältige Qualifikationsniveaus.¹⁸ Hier besteht ein deutliches Wachstumspotenzial. Hinzu kommen die Märkte für Servicedienstleistungen, Fahrradverleihsysteme und Fahrradtourismus, die sich bis 2030 verdreifachen könnten. Ein besonderes Potenzial liegt in der meist dezentralen Verteilung der Arbeitsplätze. So sind die vorwiegend handwerklichen Betriebe des Fahrradeinzelhandels und Fahrradhersteller auch außerhalb der großen Ballungsräume angesiedelt.

6 Radverkehr ist Klima- und Umweltschutz

Radfahren ist emissionsfrei und spart Platz. Der Radverkehr trägt damit zum Erreichen der nationalen Umwelt- und Klimaschutzziele sowie nicht zuletzt der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen bei. Auch beim Pedelec-fahren sind die Emissionen der Herstellung des Akkus nach ungefähr 165 Kilometern beglichen, wenn ein Pedelec statt eines Pkw verwendet wird.¹⁹ Die mit dem NRVP 3.0 angestrebte Erhöhung der Wegezahl und -länge mit dem Rad um rund jeweils 50 % kann zu einer Einsparung von 3 bis 4 Mio. t CO₂ pro Jahr gegenüber 2017 führen.

In Städten können 14 % der Treibhausgase und Luftschadstoffe reduziert werden, wenn der Radverkehrsanteil um zehn Prozentpunkte zulasten des Pkw erhöht wird.²⁰ Dies führt gleichzeitig zu einer sinkenden Lärmbelastung und Verringerung zahlreicher durch den motorisierten Verkehr bedingter physischer und psychischer Folgeerkrankungen.

Das Fahrrad im Zentrum einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung

IM FOKUS

Mit mehr Radverkehr kann unsere Mobilität klimaneutraler und nachhaltiger werden. Wenn vor allem Pkw-Fahrten ersetzt werden, hilft der Radverkehr dabei, die klimapolitischen Ziele zu erreichen – sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene.

Konkrete Maßnahmen im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung sollen die Treibhausgasemissionen bis 2030 auf das im Bundes-Klimaschutzgesetz festgelegte Maß senken, im Verkehrsbereich um 42 % gegenüber 1990 auf 95 Mio. t CO₂.^{21,22}

Mit der Förderung des Radverkehrs unterstützt die Bundesregierung die Mehrzahl der 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs) der Vereinten Nationen und trägt zur Umsetzung des pan-European master plan for cycling promotion²³ bei. Auf europäischer Ebene ist der Radverkehr Bestandteil des Green Deals, der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, und der Urban Mobility Strategy.

Großes Potenzial: Die Ausgangssituation

→ Mit dem Fahrrad unterwegs

Fast alle Menschen in Deutschland besitzen ein Fahrrad: 2020 gab es rund 79 Mio. Fahrräder, davon über 7 Mio. mit elektrischer Unterstützung.²⁴ Die Menschen legten 2017 jeden Tag 28 Mio. Wege und 112 Mio. Kilometer mit dem Fahrrad zurück. Ein Weg mit einem konventionellen Fahrrad war im Durchschnitt 3,7 Kilometer lang, mit dem Pedelec 6,1 Kilometer. Insgesamt nutzten die Menschen das Fahrrad für 11 % ihrer Wege. Das bedeutet gegenüber dem Jahr 2002 ein moderates Wachstum um zwei Prozentpunkte.²⁵ Während es 2002 kaum regionale Unterschiede bei der Fahrradnutzung gab, waren diese 2017 deutlich ausgeprägt: Wie die Bilanzierung des NRVP 2020 zeigt, wurde das Fahrrad in den urbanen Regionen deutlich stärker in die Alltagsmobilität integriert als auf dem Land.²⁶ Die Menschen nutzten in den Metropolen, Regiopolen und Großstädten für 15 % ihrer Wege das Fahrrad. In kleinstädtischen und dörflichen Räumen kam es nur bei 7 % der Wege zum Einsatz.²⁷

→ Infrastruktur mit Ausbaupotenzial

2019 waren 41 % der Bundesstraßen, 27 % der Landesstraßen und 18 % der Kreisstraßen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Dabei gab es große Unterschiede zwischen den einzelnen Bundesländern.^{28, 29}

Lückenlose Radverkehrsnetze, die verschiedenste Infrastrukturelemente integrieren und durchgängig aus komfortablen und sicher dimensionierten Radverkehrsanlagen bestehen, sind sowohl regional als auch auf der kommunalen Ebene die Ausnahme. Zudem ist die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur sehr unterschiedlich.

Es besteht auch ein großer Nachholbedarf beim Bau von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. An den rund 5.400 Bahnhöfen in Deutschland standen 2018 ca. 400.000 Abstellplätze sehr unterschiedlicher Qualität zur Verfügung.³⁰ Bund und Länder fördern den Ausbau von Bike-&-Ride-Anlagen mit verschiedenen Programmen.

→ Radverkehrssicherheit ist ein zentrales Handlungsfeld

Die Verkehrssicherheitsarbeit spielt im Radverkehr eine zunehmend wichtige Rolle, um eine Trendwende bei Radverkehrsunfällen zu erzielen. Dies ist nötig, denn 2019 wurden auf Deutschlands Straßen rund 87.000 Radfahrende verletzt, 445 wurden getötet. Die Zahl der getöteten Radfahrenden ist zwischen

2010 und 2019 um rund 17 % gestiegen.³¹ Besonders viele Radverkehrsunfälle (90 %) ereigneten sich innerorts.³²

Die Fahrradwirtschaft im Wachstumstrend

Deutschlands Fahrradwirtschaft wächst. Sie profitiert von der Radverkehrsförderung und gibt mit ihren Innovationen, Produkten und Dienstleistungen Impulse für eine höhere Fahrradnutzung.

Im Jahr 2020 wurden über fünf Mio. Fahrräder verkauft, davon fast zwei Mio. mit elektrischer Unterstützung. Mit dem Verkauf von Fahrrädern wurden 6,4 Mrd. Euro umgesetzt. Insbesondere der Umsatz mit Fahrrädern mit elektrischer Unterstützung wächst seit einigen Jahren überdurchschnittlich und erhöht den durchschnittlichen Verkaufspreis je Fahrrad stetig – zuletzt (2020) auf 1.279 Euro.³³

Lasten- und Transportfahrräder sind ein zunehmend wichtiger Teil der Fahrradflotte. 2020 wurden rund 103.000 verkauft, davon 78.000 mit elektrischem Antrieb.³⁴ Circa 70 Kommunen in Deutschland boten im Jahr 2021 Kaufprämienprogramme für private und gewerbliche Lastenräder.³⁵

Neuere Geschäftsmodelle rund um das Fahrrad gewinnen an Bedeutung. Immer mehr Unternehmen und deren Beschäftigte nutzen Angebote des Dienstfahrrad-Leasings.³⁶ Öffentliche Fahrradverleihsysteme verbreiten sich insbesondere in den Städten. Im Fahrraddienstleistungssektor (Sharing/Verleih, Leasing) waren 2019 rund 2.000 Personen in 560 Unternehmen mit einem Umsatz von etwa 560 Mio. Euro beschäftigt.³⁷

In der Fahrradindustrie arbeiteten 2019 etwa 21.000 Beschäftigte. Der Fahrradhandel inklusive Servicewerkstätten bot etwa 43.000 Arbeits- und Ausbildungsplätze. Er ist in Deutschland in hoher räumlicher Dichte vorhanden. Die Zahl der Beschäftigten im Bereich der Dienstleistungen rund um das Rad liegt bei etwa 2.000. Zusätzlich arbeiten rund 11.000 Beschäftigte in vor- und nachgelagerten Branchen.³⁸

Der Radtourismus war mit 5,4 Mio. Radreisenden mit mindestens einer Radreise über drei Tage und 34,3 Mio. Tagesausflüglern (2019) ein wichtiger Faktor für die deutsche Fahrradwirtschaft.³⁹ Zum Vergleich: Insgesamt gab es in Deutschland 2019 rund 45 Mio. Reisende, die ihre Urlaube ganz oder teilweise in Deutschland verbrachten.⁴⁰ 2019 konnten in Deutschland mehr als 200.000 Beschäftigte der Fahrradtourismus-Branche zugerechnet werden.⁴¹

Radverkehr wird gefördert

Die Bundesregierung fördert den Radverkehr von 2020 bis 2023 mit 1,46 Mrd. Euro. Weitere Mittel werden u. a. durch das Programm *Städtische Logistik*, den mFUND, den Wettbewerb *Klimaschutz durch Radverkehr*, die Kommunalrichtlinie sowie durch die beiden Richtlinien zur Förderung von Mikrodepots und E-Lastenrädern der Nationalen Klimaschutzinitiative zur Verfügung gestellt. Auf Länder, Landkreise, Städte und Gemeinden entfällt der größte Anteil der Radverkehrsförderung. Insgesamt ergibt sich für den Zeitraum 2020 bis 2023 eine Fördersumme für den Radverkehr von rund 11 Euro je Person und Jahr.

Leitprojekte des NRVP 2020:

Der **Nationale Radverkehrskongress (NRVK)** findet alle zwei Jahre statt und fördert die Vernetzung und den Informationsaustausch.

Der **Fahrrad-Monitor** gibt in Form einer repräsentativen Umfrage regelmäßig Auskunft zu radverkehrsbezogenen Themen.

Der **Fahrradklima-Test** misst die Stimmung in den Kommunen im Hinblick auf den Radverkehr.

Die **Fahrradakademie** organisiert Seminare und Fortbildungen insbesondere für Beschäftigte in Kommunen.

Mit dem **Deutschen Fahrradpreis** werden Vorzeigeprojekte der Radverkehrsförderung ausgezeichnet und bekannt gemacht.

Die Vision realisieren: Mehr, besserer und sicherer Radverkehr

Auf einen Blick: Die Leitziele

			
Fahrrad & Politik 1__ Governance für einen starken Radverkehr	Fahrrad & Infrastruktur 2__ Lückenloser Radverkehr in Deutschland	Fahrrad & Mensch 3__ Kommunikation und Bildung schaffen Fahrradkultur 4__ Leitbild Vision Zero	Fahrrad & Wirtschaft 5__ Fahrradstandort Deutschland 6__ Lasten- und Wirtschaftsverkehr nutzt das Fahrrad 7__ Fahrradpendlerland Deutschland
 8__ Stadt & Land			
 9__ Innovation & Digitalisierung			

Quelle: Eigene Darstellung

Für mehr, besseren und sicheren Radverkehr braucht es:

- eine **Politik**, die offen ist für den Radverkehr und diesen fachübergreifend konsequent und aktiv fördert,
- im ganzen Land gut geplante und gebaute **Radinfrastruktur**,
- **Menschen**, die mit Begeisterung und Spaß sicher mit dem Rad unterwegs sind,
- eine stetig wachsende und innovative Fahrrad**wirtschaft**, einen Wirtschaftsverkehr, der stärker aufs Rad setzt. Und Arbeitgeber, die das Fahrrad zum Verkehrsmittel der Wahl für ihre Beschäftigten / für Arbeitswege machen.

Alle Aspekte betreffen sowohl **städtische** als auch **ländliche Räume** mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen. Nicht zuletzt kann der Einsatz moderner Technologien und **digitaler Lösungen** gute Rahmenbedingungen für einen zukunftsfähigen und vernetzten Radverkehr schaffen.

Im Laufe der Jahre werden sich die Rahmenbedingungen ändern und neue Technologien sowie Dienstleistungen entstehen. Daher gilt es, die Maßnahmen und Instrumente des NRVP 3.0 regelmäßig im regionalen und bundesweiten Kontext zu bewerten und entsprechend anzupassen – ganz im Sinne eines „lernenden Systems“.

Grundsätze einer aktiven Radverkehrsförderung



Fahrrad & Politik

Governance für einen starken Radverkehr

- Der Radverkehr ist ein wichtiger Baustein für eine zukunftsfähige, nachhaltige Mobilität. Es bedarf eines **politischen und gesellschaftlichen Paradigmenwechsels**, damit sich die gefahrenen Kilometer per Rad in Deutschland bis 2030 gegenüber 2017 mehr als verdoppeln. Ein moderner Rechtsrahmen, der eine aktive Radverkehrsförderung ermöglicht, sowie eine ausreichende Finanzierung sind von zentraler Bedeutung.
- Nachhaltige Mobilität muss gelebt werden und beginnt in den Köpfen der Entscheidungsträgerinnen und -träger. Der NRVP 3.0 unterstützt sie dabei, **Verkehrspolitik und -planung** neu und integriert über einzelne Disziplinen hinweg zu denken, **Aus- und Weiterbildung** zu erweitern und **Netzwerke** zum Erfahrungsaustausch intensiv zu nutzen.
- Die COVID-19-Pandemie zeigt: Digitale Interaktion kann physische Mobilität in Teilen ersetzen. Verkehrsleistungen werden zu anderen Zeiten und Zwecken als bisher nachgefragt. Es wird häufiger Rad gefahren, die mit dem Rad zurückgelegten Wege werden länger. Es bedarf klarer Weichenstellungen, damit sich der durch die Pandemie hervorgerufene Mobilitätstrend fortsetzt und **das Fahrrad als krisenresistentes Verkehrsmittel** gestärkt wird. So kann auch das starke Wachstum in der Fahrradwirtschaft verstetigt werden.

Fahrrad & Infrastruktur

Lückenloser Radverkehr in Deutschland

- Der flächendeckende Ausbau einer **einladenden und für alle verständlichen Radverkehrsinfrastruktur** ist entscheidend für mehr, besseren und sicheren Radverkehr. Lückenlose und sichere Radverkehrsnetze bestehen aus unterschiedlichen Infrastrukturelementen: Das Spektrum reicht von Radschnellverbindungen für schnelles Vorankommen auch über längere Entfernungen, z. B. für Pendelnde, über sichere Knotenpunkte und Radwege bis hin zu gut gestalteten Fahrradstraßen im Nebennetz für angenehmes und sicheres Radfahren.
- Es werden **gut zugängliche und hochwertige Abstellmöglichkeiten** an den Verknüpfungspunkten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und an Orten wie Schulen, Hochschulen, Verwaltungen, Unternehmen und Einzelhandelsstandorten umgesetzt.



Fahrrad & Mensch

Kommunikation und Bildung schaffen Fahrradkultur

- Das Fahrrad wird als **selbstverständliches Alltagsverkehrsmittel** genutzt. Das schließt auch Bevölkerungsgruppen ein, für die das Radfahren bislang eine untergeordnete Rolle spielt. Sichere und einladende Infrastruktur, spezielle und vielseitig einsetzbare Fahrradtypen, zielgruppenspezifische Kommunikationsstrategien, Aufklärung über den gesundheitlichen Nutzen des Radfahrens sowie Mobilitätsbildung sind die zentralen Bausteine für einen vielfältigen Radverkehr.
- Besonders wichtig ist es, **Kinder und Jugendliche zum Radfahren zu motivieren**. So wird der Grundstein für nachhaltigere Mobilität im Erwachsenenalter gelegt und das Fahrrad in allen Lebensphasen Teil des Alltags.

Leitbild Vision Zero im Radverkehr

- Das Leitbild Vision Zero im Radverkehr wird konsequent verfolgt. Im Sinne einer **gemeinsamen Verantwortung** leisten alle einen Beitrag für die Radverkehrssicherheit: Politik, Verwaltung, Planung, Polizei und auch die Verkehrsteilnehmenden.



Grundsätze einer aktiven Radverkehrsförderung



Fahrrad & Wirtschaft

Fahrradstandort Deutschland

- Deutschland wird verstärkt als Fahrradland wahrgenommen: Hervorzuheben sind die **Innovationen der heimischen Industrie** und die herausragenden **touristischen Angebote**. Durch die Ausrichtung von internationalen Fahrradkonferenzen und -kongressen wird Deutschland auch im Ausland als Radverkehrsnation gesehen. Die international führende Stellung der deutschen Fahrradwirtschaft wird unterstützt, die Markteinführung neuer Produkte und Dienstleistungen wird erleichtert.
- Der **Radtourismus** wird gerade in strukturschwachen Regionen als wichtiger Teil der regionalen **Wirtschaftsförderung** vorangebracht. In den Städten wird er zentrales Element eines **nachhaltigen Städtetourismus**.

Lasten- und Wirtschaftsverkehr wird Radverkehr

- Lastenräder sowie konventionelle Fahrräder und Pedelecs gewinnen im lokalen Lasten- und Wirtschaftsverkehr an Bedeutung. Die Vorgabe eines **klaren rechtlichen Rahmens** sowie die **Unterstützung neuer Logistikkonzepte** binden Fahrräder in die logistischen Prozesse ein.

Fahrradpendlerland Deutschland

- Das Fahrrad wird für viele Beschäftigte, Studierende sowie Schülerinnen und Schüler das **Verkehrsmittel der Wahl**: Auf kurzen und langen Pendelwegen, allein oder in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr. Radschnellwege, gut ausgebaute Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und direkt geführte Radwege sorgen für ein schnelles und sicheres Vorankommen der Pendelnden.

Aktionsfeld: Stadt & Land

Radverkehr erobert die Städte

- In den **Städten** wird Platz für hochwertige Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Der öffentliche Raum wird so gestaltet, dass sich Menschen dort gern aufhalten. Dafür werden die Flächen – auch zulasten des Kfz-Verkehrs – neu verteilt. Damit werden zentrale Ziele der Stadtentwicklungspolitik umgesetzt, so z. B. die in der Neuen Leipzig-Charta geforderte Zieldimension der grünen Stadt.

Radverkehr erobert die ländlichen Räume

- Auch die **ländlichen Räume** profitieren vom Aufschwung des Radverkehrs. Das Fahrrad wird in Alltag und Freizeit signifikant mehr genutzt: Mobilität sowie Siedlungsentwicklung und (Nah-)Versorgung werden integriert gedacht und geplant. Lückenlose Radverkehrsnetze werden geschaffen. Geeignete Kooperations- und Organisationsstrukturen werden etabliert.



Aktionsfeld: Innovation & Digitalisierung

Daten als Basis für Planung und Innovationen

- Aktuelle und möglichst flächendeckende Daten unterstützen die Radverkehrsplanung. Sie können Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Komfort des Radverkehrs verbessern. Frei verfügbare und hochwertige Daten zum Radverkehr bilden die Basis für innovative Produkte und Dienstleistungen „Made in Germany“.





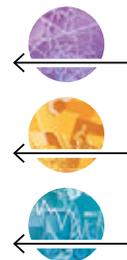
frei

Fahrrad & Politik

Fahrrad & Politik

Leitziel: Governance für einen starken Radverkehr

Den Radverkehr zu stärken ist eine gesellschaftliche Aufgabe mit vielen Aktionsfeldern: Von der Gesetzgebung über die Finanzierung des Verkehrs bis zur Umgestaltung von Siedlungsräumen und Mobilitätssystemen. Es braucht ein starkes Bündnis aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft, um den NRVP 3.0 in den Bereichen Infrastruktur, Sicherheit, Akzeptanz und Teilhabe sowie Wirtschaft und Innovation umzusetzen. Dabei kommt der fachübergreifenden Zusammenarbeit eine wichtige Rolle zu.



Das Fahrrad soll Alltagsverkehrsmittel für alle werden. Dafür wird ein verlässlicher und wirksamer politischer Rahmen benötigt. Der NRVP 3.0 steht deshalb für die Modernisierung des Rechtsrahmens, benennt die notwendigen Ressourcen und Strukturen für Kommunen und Länder und ermutigt zu einer Neuaufteilung öffentlicher Flächen.

Ein moderner Rechtsrahmen ermöglicht es, die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden auszugleichen – von Sicherheit über Klima- und Gesundheitsschutz bis zur sozialen Teilhabe.

Fahrradland Deutschland 2030



Ein moderner Rechtsrahmen von Bund und Ländern hat die Ziele Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz fest verankert und ermöglicht eine umfassende Förderung des Radverkehrs.

Was am wichtigsten ist ...

Rechtsgrundlagen modernisieren! Der Bund verankert das Leitbild Vision Zero, Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz im rechtlichen Rahmen. Bund und Länder überprüfen den relevanten Rechtsrahmen zum Radverkehr regelmäßig auf Aktualität und Konsistenz. Sie schaffen Rechtssicherheit.

Handlungsspielräume der Kommunen und Länder erweitern! Der Bund ermöglicht Anordnungen zur Förderung des Radverkehrs mit dem Ziel, den Kommunen die Flexibilität zu verschaffen, die sie für die Förderung des Radverkehrs benötigen.

Gestaltungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum vereinfachen! Der Bund schafft Rahmenbedingungen u. a. dafür, wie und wo Fahrradverleihsysteme den



öffentlichen Raum nutzen können, wo Abstellmöglichkeiten für Lastenräder ausgewiesen werden können und wie mit Schrotträdern umgegangen wird. Dies schafft Rechtssicherheit und fördert gleichzeitig stadtverträgliche Lösungen.

Infrastrukturausbau voranbringen! Bund, Länder und Kommunen wirken gemeinsam auf die Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren sowie die Flexibilisierung und Vereinfachung von Planänderungen hin. Der Bund unterstützt einen zügigen Netzausbau und -umbau und schafft die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen dafür. Er erleichtert für Kommunen insbesondere die Einrichtung von Fahrradstraßen. Regional bedeutende Radschnellwege werden den Landesstraßen gleichgesetzt und dadurch bei Planung, Bau und Unterhalt angemessen berücksichtigt.

IM FOKUS

Rechtsrahmen für mehr Innovation im Radverkehr

- **Radverkehr im Bau- und Planungsrecht verankern!** Bund, Länder und Kommunen berücksichtigen den Radverkehr in der Raumordnung, dem Planungsrecht sowie im Rahmen des Bauordnungsrechts.
- **Grundlagen für ein sicheres Miteinander schaffen!** Der Bund überprüft die Radwegebenutzungspflicht für Lastenräder und das Radwegebenutzungsrecht außerorts für S-Pedelecs. Er passt den rechtlichen Rahmen für Sichtweitenregelungen an Kreuzungen an die technischen Regelwerke an. So werden Radfahrende im Straßenverkehr besser wahrgenommen.
- **Rechtsrahmen für die kommerzielle Radnutzung stärken!** Der Bund prüft eine Präzisierung der technischen Vorschriften für Lastenräder. Er befürwortet die Bemühungen der Verbände, europäisch einheitliche Normen für Aufbauten und digitale Schnittstellen zu schaffen.
- **Standards setzen!** Der Bund schafft die Rechtsgrundlagen zur Öffnung von Datenschnittstellen der Mobilitätsdienstleister. Damit ermöglicht er den Kommunen, die Angebote zu steuern und in ihre Mobilitätsplanung zu integrieren.
- **Push & Pull für ein entspanntes Miteinander im Verkehr!** Bund, Länder und Kommunen fördern einen Kulturwandel beim Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Bildungsmaßnahmen sowie situations- und zielgruppenspezifische Kommunikation und Information sind dafür wichtig. Die Einhaltung der Verkehrsregeln muss konsequent kontrolliert und Vergehen müssen geahndet werden. Die Länder unterstützen Polizei und Kommunen bei der Durchsetzung. Der Bund entwickelt den Bußgeldkatalog beständig weiter.

Eine großzügige Finanzierung und leicht zugängliche Förderprogramme ermöglichen allen Akteuren, die Leitziele des NRVP 3.0 zu erreichen.

Fahrradland Deutschland 2030



Die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen soll sich perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren.



Förderprogramme für Kommunen und Unternehmen sind so praxisnah und niedrighschwellig ausgestaltet, dass diese die Mittel zeitnah und umfanglich abrufen können.

Was am wichtigsten ist ...

Verdoppelung der Fördermittel prüfen! Die finanzielle Ausstattung der Förderprogramme von Bund und Ländern gewährleistet einen großflächigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Voraussetzung dafür ist die Schaffung eines umfassenden Planungsrechts. Eine Verdopplung der jährlichen investiven wie nicht-investiven Mittel gegenüber 2020 soll geprüft werden. Als Orientierung für die Akteure vor Ort dient perspektivisch ein durchschnittlicher Aufwand von rund 30 Euro je Person und Jahr.

Förderung praxisnah gestalten! Bund und Länder richten Förderprogramme stärker am Bedarf und den Möglichkeiten auch kleinerer Gemeinden aus. Hierzu verlängern sie Projektlaufzeiten und verringern Bagatellgrenzen. Zudem erleichtern sie es, Förderanträge zu bündeln.

Hohes Qualitätsniveau beim Infrastrukturausbau gewährleisten! Bund und Länder vergeben Fördermittel in Anlehnung an die geltenden technischen Regelwerke. Mittel- bis langfristig setzen sie auch voraus, dass Sicherheitsaudits durchgeführt werden.

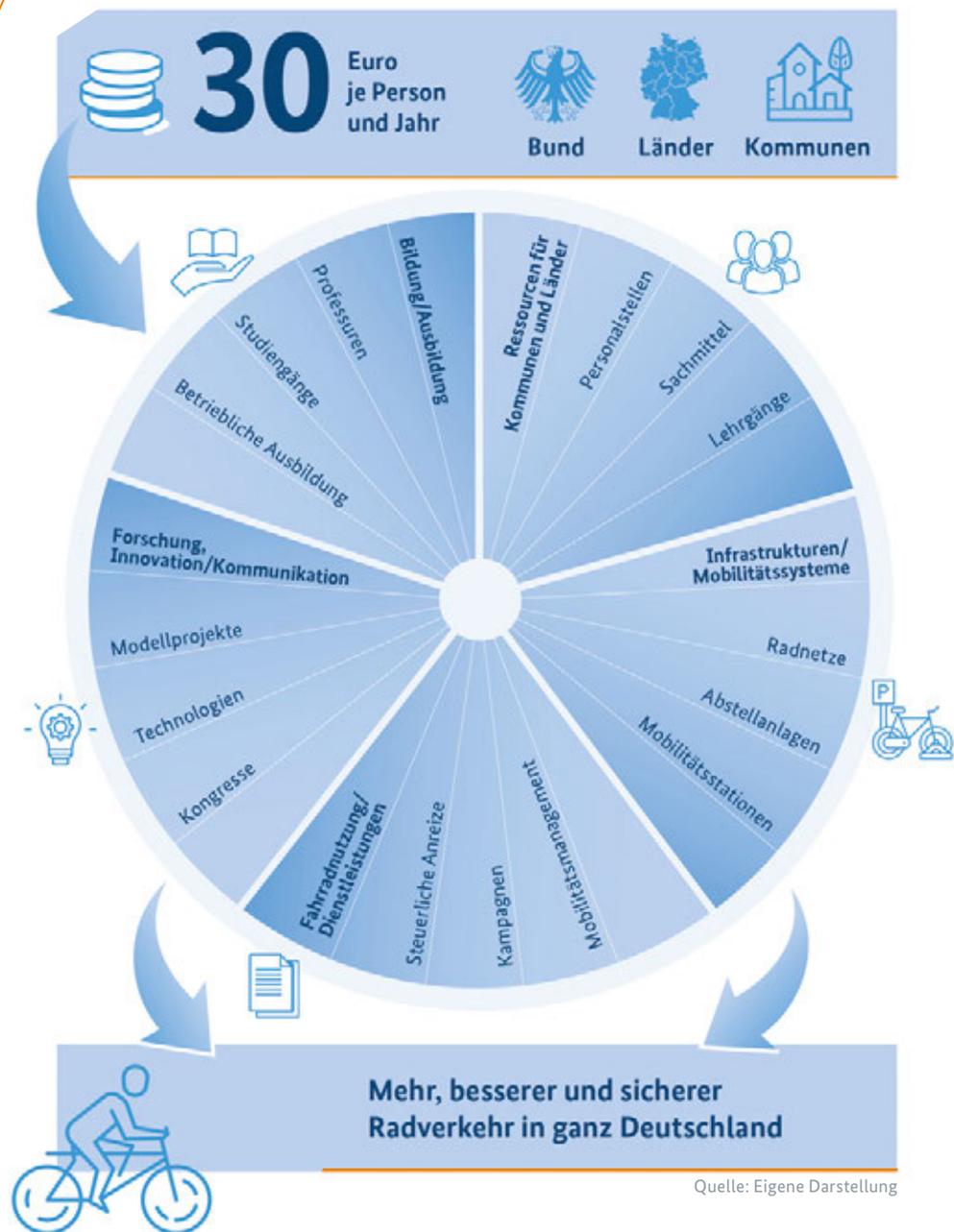


IM FOKUS

Förderbereiche für den Radverkehr bis 2030

Zur Umsetzung der Maßnahmen des NRVP 3.0 muss die Finanzierung erheblich ausgeweitet werden. Dabei soll über Infrastrukturinvestitionen, Kampagnen oder steuerliche Anreize direkt die Radnutzung angeregt werden sowie durch Personalstellen, Bildung und Forschung für eine effektive Umsetzung der Maßnahmen gesorgt werden.

Förderbereiche Radverkehr



Starke Strukturen in der Verwaltung ermöglichen eine zügige und entschlossene Radverkehrsförderung.

Fahrradland Deutschland 2030



Der Radverkehr ist auf allen Verwaltungsebenen fest als Querschnittsaufgabe etabliert.



Das Fahrrad ist als selbstverständliches Verkehrsmittel in allen Bereichen der Politik angekommen.



Die Rolle der Landkreise als wichtige Akteure der Radverkehrspolitik wurde deutlich gestärkt.

Was am wichtigsten ist ...

Radverkehr als verbindliche Querschnittsaufgabe verankern! Der Radverkehr wird auf allen Verwaltungsebenen zur Querschnittsaufgabe. Bund, Länder und Kommunen schaffen Verwaltungsstrukturen, Personalstellen und feste Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner, um die Aufgaben der Radverkehrsförderung zu koordinieren, umzusetzen und in integrierte Konzepte einzubinden. Sie qualifizieren Führungs- und Fachkräfte kontinuierlich weiter.

Starke Netzwerke schaffen! Die Landkreise bauen ihre Koordinierungsfunktion in der regionalen Radverkehrspolitik und -planung deutlich aus. Sie übernehmen Serviceaufgaben für kleinere Gemeinden. Zur Unterstützung der Kreise und Gemeinden qualifizieren die Länder bestehende Netzwerke zu überregionalen, bundesweit vernetzten „Kompetenzstellen Radverkehr“.



Aktive Kommunikation in den Verwaltungen! Bund, Länder und Kommunen etablieren eine lebendige Diskussionskultur innerhalb und zwischen Verwaltungseinheiten zur breiten Förderung des Radverkehrs. Sie gestalten Entscheidungsstrukturen offen und transparent. Zudem nutzen sie bestehende Angebote zur Vernetzung, Beratung und Fortbildung aktiv.

Strukturen über Verwaltungsgrenzen hinweg aufbauen! Viele Aufgabenbereiche von Kreisen, Städten und Gemeinden müssen zusammenarbeiten, um die Mobilitäts- und Raumentwicklung an den Nachhaltigkeitszielen auszurichten. Die Kommunen etablieren breite Bündnisse aus Politik, Planungs- und Aufsichtsbehörden, Wirtschaft und Zivilgesellschaft, um die erforderlichen Maßnahmen zügig umzusetzen.

Radverkehr im kommunalen Mobilitätsmanagement verankern! Projekte zur Förderung des Radverkehrs sind selbstverständlicher Teil des kommunalen Mobilitätsmanagements.

Gute Beispiele für fahrradfreundliche Verwaltungsstrukturen

Kommunen, Länder und der Bund etablieren Strukturen der Zusammenarbeit über Verwaltungsgrenzen hinweg. Stellvertretend für erfolgreiche Ansätze dienen folgende Beispiele⁴²:

Initiative	Ziel	Kernelemente	Partner
Kieler Fahrradforum	Kontinuierliche Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und umfassende Information und Beteiligung	Beirat für mehrere Ausschüsse der Stadt: regelmäßige Treffen, Exkursionen im Radverkehrsnetz, Vorschlagsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit	Politik, Verwaltung (Tiefbau, Ordnungsamt, Radverkehrsbeauftragte/Radverkehrsbeauftragter), ÖPNV, Verbände, Polizei und Hochschulen
Bündnis für den Radverkehr Hamburg	25 % Radverkehrsanteil durch Infrastrukturausbau für innerstädtischen Radverkehr, Pendelnde und Gewerbetreibende	Strukturen zur Zusammenarbeit, Beteiligungsverfahren, Ressourcenzuordnungen, Maßnahmen	Bezirksämter, Behörden für Wirtschaft und Verkehr, Inneres, Stadtentwicklung und Umwelt sowie verschiedene Landesbetriebe
Berliner Mobilitätsgesetz	Klimaneutraler Verkehr 2050, Vision Zero und Flächeneffizienz durch Förderung des Umweltverbundes	Mehrere sukzessiv ausgearbeitete Bausteine zu allgemeinen Zielen, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und neue Mobilität	Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Bürgerinitiativen, Verbände und Koalitionsfraktionen
Bündnis für moderne Mobilität	Das Bündnis adressiert die Handlungsfelder der Mobilität vor Ort. Enger Austausch zwischen Bund, Ländern, Kommunen und Verbänden für bessere Mobilität auf dem Land und in der Stadt	Schnittstelle zwischen Kommunen, Ländern und Bund für ein abgestimmtes Handeln und einen kontinuierlichen Erfahrungsaustausch, Information zu Rechtslage und Förderinstrumenten, Innovationsförderung	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Verkehrsministerkonferenz der Länder und kommunale Spitzenverbände
Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo)	Unterstützung der kommunalen Akteure bei der Umsetzung von Projekten der nachhaltigen Mobilität	Bundesweite Vernetzung sowie Informations- und Wissenstransfer durch Workshops und Vorträge; Bereitstellung einer digitalen kostenlosen Austauschplattform	Bund, Länder und Kommunen

Fahrradfreundliche Siedlungen, lebenswerte öffentliche Räume und intermodale Mobilitätsangebote erhöhen die Attraktivität von Städten und Regionen und laden zum Radfahren ein.

Fahrradland Deutschland 2030



Die integrierte kommunale Stadtentwicklungspolitik berücksichtigt den Radverkehr – konsequent und selbstverständlich – von der strategischen Entwicklungsplanung bis hin zur detaillierten Straßenraumplanung.



Die Mehrzahl der Kommunen gestaltet ihr Mobilitätsangebot, ihren Straßenraum und ihre öffentlichen Flächen bedarfsgerecht. Sie verfolgt die Entwicklungsziele Nachhaltigkeit, Resilienz, Umwelt- und Klimaschutz sowie Aufenthaltsqualität.



Kommunen verknüpfen die Verkehrsmittel. Sie haben den Radverkehr deutlich besser in intermodale Angebote eingebunden.

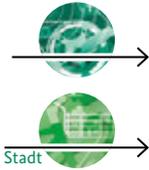
Was am wichtigsten ist ...

Paradigmenwechsel beschleunigen! Zukunftsorientierte Gestaltungsprinzipien richten sich an Nachhaltigkeit, Lebensqualität, Gesundheit und Resilienz aus. Länder und Kommunen greifen die erfolgreichen Beispiele nachhaltiger Verkehrs- und Siedlungsplanung aus dem In- und Ausland auf und nutzen die geschaffenen rechtlichen und finanziellen Spielräume.

Mobilität integriert denken und planen! Die Mehrheit der Kommunen und Verkehrsunternehmen sowie die Länder erstellen und implementieren integrierte Mobilitätsstrategien und fahrradfreundliche Siedlungs- und Stadtentwicklungskonzepte. Das Ziel: Den Verkehr vom Auto auf den Umweltverbund und hier insbesondere auf das Fahrrad verlagern.

Attraktive öffentliche Räume für alle! Öffentliche Flächen sollen für alle Menschen zugänglich sein und zum Aufenthalt einladen. Städte und Gemeinden wägen die gewerbliche Nutzung des öffentlichen Raums – etwa durch Gastronomie, Einzelhandel oder Mobilitätsdienste – transparent gegenüber diesen Zielen ab. Die für mehr Aufenthaltsqualität und den Umweltverbund benötigten Flächen werden auch zulasten des Kfz-Verkehrs gewonnen.





Innovationen in der Gestaltung des öffentlichen Raums fördern! Es gibt neue Möglichkeiten, öffentliche Räume flexibel und temporär zu nutzen. Diese müssen in der Praxis getestet werden. Der Bund initiiert Modellprojekte. Diese begleiten Kommunen dabei, Flächen neu aufzuteilen und Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Auch innovative Ansätze werden entwickelt und erprobt. Erfolgreiche Lösungen werden bundesweit kommuniziert und zügig in eine breite Anwendung überführt.



Werkzeugkasten für den Stadtumbau! Bund und Länder stellen den Kommunen eine praxisnahe Sammlung erfolgreicher Beispiele und neuer Erkenntnisse zur Verfügung. Das hilft, den öffentlichen Raum umzugestalten und Städte nachhaltig zu entwickeln. Kernelemente sind kooperative und partizipative Planungs-, Gestaltungs- und Kommunikationsprozesse, auch als Instrument der Städtebauförderung.

IM FOKUS

Konzepte fahrradfreundlicher Siedlungsstrukturen



Das Fahrrad hat seine Stärken vor allem auf kürzeren und mittleren Distanzen. Es ist deshalb vor allem in kompakten undutzungsgemischten Siedlungsstrukturen als Alltagsverkehrsmittel attraktiv. Mehr Rad- und Fußverkehr stärken wiederum die Aufenthaltsfunktion der öffentlichen Räume.

→ Regionalplanung und ländliche Entwicklungskonzepte: Siedlungsentwicklungen mit Anbindung an den öffentlichen Verkehr und an Radschnellverbindungen planen und realisieren und so das Fahrrad für Pendlerverkehre attraktiv machen.

→ Stadtentwicklung: Städte am Grundsatz der „Stadt der kurzen Wege“ ausrichten: Vom Bau neuer Siedlungsgebiete bis zur Nachverdichtung im Bestand mit gezielter Entwicklung von Grün- und Erholungsflächen. Dezentrale Einrichtungen für Nahversorgung und soziale Infrastruktur sowie gut erreichbare Flächen zur Naherholung realisieren, wie dies auch in der „Neuen Leipzig-Charta – die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl“ gefordert wird.

→ Quartiersplanung: Kfz-Parken konsequent regulieren. Stellplätze in Quartiersgaragen konzentrieren und öffentliche Räume weitgehend freihalten.

Proaktive Kommunikation und Partizipation sind Voraussetzungen für eine erfolgreiche Entwicklung des Radverkehrs.

Fahrradland Deutschland 2030



Es ist selbstverständlicher Teil der Kommunalpolitik, alle Bereiche der Gesellschaft und Wirtschaft offen und transparent einzubinden, um Siedlungsräume, öffentliche Flächen und Mobilitätssysteme zu gestalten.



Beteiligungsverfahren und Entscheidungsprozesse sind dank innovativer Ansätze und digitaler Unterstützung inklusiv, deutlich beschleunigt und effizient.

Was am wichtigsten ist ...

Kompetenzen wertschätzen! Bund, Länder und Kommunen nutzen die Erfahrungen und den Sachverstand der Bevölkerung in allen Planungs- und Entscheidungsprozessen in einem öffentlichen, kooperativen und ergebnisoffenen Diskurs. Beteiligungsverfahren erkennen die Interessenvielfalt und das Selbstbestimmungsbedürfnis der Bevölkerung an. Sie beziehen möglichst alle sozialen und kulturellen Gruppen ein.

Klaren Rahmen für Toleranzmaßstäbe thematisieren! Das Mobilitätsverhalten wird individualisierter und Ansprüche an die persönliche Mobilität wachsen. Deshalb steigt das Konfliktrisiko bei der Nutzung knapper öffentlicher Flächen. Bund, Länder und Kommunen wenden Beteiligungsverfahren an, um zwischen individuellen bzw. wirtschaftlichen Interessen und dem Allgemeinwohl abzuwägen und ausgewogene Entscheidungen zu treffen. Kluge temporäre Projekte können dabei helfen, Vor- und Nachteile von Umgestaltungen erfahrbar zu machen.

Chancen der Bürgerbeteiligung nutzen! Bund, Länder und Kommunen setzen verstärkt Ideenwettbewerbe und digitale Formate der Beteiligung ein. Sie arbeiten gemeinsam mit zivilgesellschaftlichen Initiativen an der fahrradfreundlichen Gestaltung der Städte und Regionen. Die Verantwortlichen informieren frühzeitig und umfassend über beabsichtigte Planungen und Projekte, mögliche Lösungsalternativen sowie über die jeweiligen finanziellen, rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen.





Fahrrad & Infrastruktur

Fahrrad & Infrastruktur

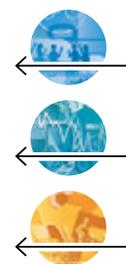
Leitziel: Lückenloser Radverkehr in Deutschland

Ein lückenloses Netz aus sicher, intuitiv und komfortabel nutzbaren Wegen und Straßen ist der Schlüssel dafür, dass das Fahrrad für Menschen aller Alters- und Nutzergruppen immer häufiger zum Verkehrsmittel erster Wahl wird. Zu einer lückenlosen Radverkehrsinfrastruktur gehören auch gut zugängliche und komfortable Möglichkeiten zum Abstellen des Fahrrads an den Zielorten und am Wohnort. Das Fahrrad ist auch als intermodales Verkehrsmittel stark. Dafür müssen Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen zum Basisangebot werden, die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert und Fahrradverleihsysteme müssen integriert geplant sowie umgesetzt werden.

Handlungsbedarf besteht beim Netzausbau, beim Ausbau der Abstellmöglichkeiten und der Verknüpfung des Fahrrads mit dem öffentlichen Verkehr. Nur so kann 2030 ein lückenloses Radnetz im „Fahrradland Deutschland“ Realität werden.

Voraussetzung dafür sind politische Rahmenbedingungen, die eine Neuverteilung von Flächen für den Radverkehr ermöglichen. Gut ausgebildete Planerinnen und Planer müssen überzeugende integrierte Konzepte entwickeln und diese zügig umsetzen können. Je besser die Bedingungen für die Radfahrenden sind, desto erfolgreicher ist die Fahrradwirtschaft. Denn nur wenn eine einladende Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung steht, werden vermehrt hochwertige Fahrräder gekauft, öffentliche Fahrradverleihsysteme genutzt oder Transportdienste vom Kfz auf das Fahrrad verlagert. Nicht zuletzt muss die Radverkehrsinfrastruktur den Anforderungen vielfältiger Nutzergruppen gerecht werden. Die Verkehrssicherheit hat dabei höchste Priorität.

Wichtig ist, dass die Radverkehrsinfrastruktur auf einem hohen Niveau instand gehalten wird und bestehende Defizite behoben werden. Zu schmale Radwege, schlechter Oberflächenbelag oder Wurzelaufrübe sind ein Hindernis für mehr Radverkehr. Da das Fahrrad immer mehr das ganze Jahr über genutzt wird, gehört zudem ein Winterdienst, der Radwege schnell und dauerhaft von Schnee und Eis befreit, zum Standard.



Radfahrende wollen ihre Ziele sicher, komfortabel und schnell erreichen. Dazu benötigen sie lückenlose Radverkehrsnetze, bei denen verschiedene Infrastrukturelemente nahtlos ineinandergreifen.

Fahrradland Deutschland 2030



Alle Länder und Kreise verfügen über qualifizierte Radnetzplanungen und setzen diese konsequent um. Die Netze sind untereinander sowie mit den Städten und Gemeinden abgestimmt.



Radfahrende kommen in der Stadt und auf dem Land, auf miteinander verknüpften Alltags- und touristischen Wegen sowie inner- und außerorts auf durchgängigen Radverkehrsnetzen sicher und komfortabel zu ihren Zielen.



Der Anteil der mit Radwegen ausgestatteten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen ist signifikant gewachsen.

Was am wichtigsten ist ...

Geschlossene Radverkehrsnetze entwickeln und umsetzen! Länder und Kreise planen lückenlose, hierarchische Radverkehrsnetze und setzen diese koordiniert um. Dafür stimmen sie sich mit den Städten und Gemeinden ab. Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen werden berücksichtigt und Konfliktpunkte bereits im Rahmen der Netzplanung reduziert.

Für schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende planen! Planerinnen und Planer schöpfen aus einer großen Bandbreite an Infrastrukturlösungen. Sie setzen an Hauptverkehrsstraßen bevorzugt auf separierte und barrierefreie Radverkehrsinfrastrukturen – auf Strecken und an den Knotenpunkten. Zudem berücksichtigen sie die Anforderungen der sozialen Sicherheit. Das macht Radfahren für alle Menschen attraktiv.

Mischverkehr nur bei niedrigen Geschwindigkeiten und Kfz-Stärken! Radfahrende im Mischverkehr mit den Kfz zu führen ist inner- wie außerorts nur bei niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken eine dauerhaft gute Lösung. Kommunen begleiten dies mit geschwindigkeitsreduzierenden baulichen Maßnahmen.

In den amtlichen Vorschriften werden klare Einsatzgrenzen für die Führung im Mischverkehr definiert – hinsichtlich Kfz-Verkehrsstärke, Schwerverkehrsanteil und zulässiger Kfz-Geschwindigkeit.



Radschnellweg

Radverkehrsinfrastruktur in die Fläche bringen! Bund, Länder und Kommunen bauen das Radnetz Deutschland zügig aus und berücksichtigen dabei die Anforderungen des Alltagsradverkehrs. Sie realisieren Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen – insbesondere in allen Metropolregionen.

Beim Neu- und Ausbau von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen werden grundsätzlich begleitende Radverkehrsinfrastrukturen umgesetzt. Im bestehenden Straßennetz wird der Ausbau von separater Radverkehrsinfrastruktur überall dort stark vorangebracht, wo dies aufgrund der Einsatzgrenzen notwendig ist. Radrouten, die in den Radverkehrsnetzen der Länder und Kommunen definiert sind, werden priorisiert ausgebaut.

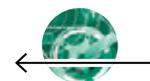


Fahrradzone

Innerorts: Platz schaffen für gute Radverkehrsinfrastruktur! Flächen für den Radverkehr durch Neuverteilung des fließenden und ruhenden Verkehrs ermöglichen es, stadtverträgliche Konzepte umzusetzen sowie hochwertige und ausreichend breite Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen zu bauen. Im Nebennetz setzen die Kommunen Fahrradstraßen als selbstverständliches Infrastrukturelement ein.



Neues ausprobieren und etablieren! Bund, Länder und Kommunen initiieren Modellvorhaben. So erproben sie z. B. flexible Straßenquerschnitte sowie Lösungen zur Reduktion der Unfallgefahr durch Straßenbahnschienen in den Städten und integrieren neue Mischverkehrslösungen sowie Wirtschaftswege in das außerörtliche Radverkehrsnetz. Der Bund schafft die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für neue Lösungen und unterstützt die Modellvorhaben mit finanziellen Mitteln. Die Straßenbauaustträger setzen diese – nach erfolgreichem Test – um.



IM FOKUS

Lückenlose Netze schaffen

Land

... mit differenzierten Infrastrukturlösungen außerorts

- Straßen mit regionaler oder überregionaler Verbindungsfunktion und hoher Kfz-Verkehrsstärke, hohem Schwerlastanteil oder hoher zulässiger Kfz-Geschwindigkeit werden durch separate Radverkehrsinfrastrukturen sicher befahrbar. Die Anforderungen von Pedelecs und S-Pedelecs werden berücksichtigt.
- Wirtschaftswege (land- und forstwirtschaftliche Wege sowie geeignete Betriebswege entlang von Wasserstraßen) werden Infrastrukturelemente in Radverkehrsnetzen und können zahlreiche Netzlücken schließen.
- Auf sonstigen Außerortsstraßen werden flexible Lösungen erprobt.

... mit neuen Lösungen für sicheres Radfahren innerorts

Stadt

- Geschützte Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes) werden in Deutschland zu einem standardisierten Gestaltungselement.
- Es werden sichere Knotenpunkte realisiert. Voraussetzung hierfür ist die Etablierung eines sicheren Kreuzungsdesigns.
- Es werden Konzepte zu flexiblen Straßenquerschnitten, z. B. mit Langsamfahrspuren, entwickelt, um einen vielfältigen Stadtverkehr zu ermöglichen.
- Fahrradstraßen schaffen Radrouten im Nebennetz mit wenig Kfz-Verkehr. Durch eindeutige Vorrangregelungen gegenüber kreuzenden Straßen kommen Radfahrende dort schnell und sicher voran.

... durch leistungsfähige überörtliche Infrastrukturen

- Insbesondere Pendelnde profitieren von gut ausgebauten Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und direkt geführten Radwegen sowie deren guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Eine Infrastruktur lädt zum Radfahren ein, wenn sie selbsterklärend sowie fehlerverzeihend ist, ganzjährig genutzt werden kann und eine steigende Nachfrage berücksichtigt.

Fahrradland Deutschland 2030



Eine selbsterklärende und fehlerverzeihende Radverkehrsinfrastruktur ist Realität. Mehr als 75 % der Radfahrenden fühlen sich im Straßenverkehr sicher. Vom Kfz-Verkehr getrennte Führungen des Radverkehrs, sichere Führungen an Knotenpunkten und eigenständige Signalisierungen sind selbstverständliche Elemente städtischer Radverkehrsnetze.



Knotenpunkte sind für alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv verständlich und selbsterklärend. Sie weisen eine hohe Sicherheit sowie Barrierefreiheit für die schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden auf. Sie sind so gestaltet, dass Radfahrende gut gesehen werden und sie selbst andere Verkehrsteilnehmende gut sehen können.

Was am wichtigsten ist ...

Selbsterklärende und fehlerverzeihende Radverkehrsinfrastruktur umsetzen!

Die relevanten technischen Regelwerke zur Planung von Radverkehrsinfrastruktur werden den aktuellen Entwicklungen entsprechend angepasst. Sie werden um Kreuzungsvarianten mit geschützten Führungen sowie Entwurfsempfehlungen für geschützte Radfahrstreifen ergänzt. Sie berücksichtigen auch die Anforderungen von Spezialrädern wie z. B. Lastenrädern. Darauf aufbauend stellt der Bund Beispielsammlungen für Radverkehrsinfrastruktur an Strecken und Knotenpunkten zur Verfügung und hebt sicherheitsrelevante Aspekte besonders hervor. Zusätzlich stellt der Bund praktikable Lösungsansätze sowie Best-Practice-Beispiele zur Förderung des Radverkehrs zu einem „Werkzeugkasten“ für alle Raumtypen zusammen.

Bundesweit einheitliches Erscheinungsbild! Der Bund und die Länder entwickeln eine einheitliche Gestaltung (Corporate Design) für Bodenmarkierungen und Beschilderung für das Radnetz Deutschland. So erkennen Radfahrende Routenführung und Richtungshinweise besser. Diese Standards können auf die Netze der Länder und Kommunen übertragen werden.

Zukünftige Entwicklungen beachten! Zukünftig werden mehr Menschen Radfahren. Das muss beim Neu- und Umbau von Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden. Ebenso muss der Standard auch Spezialrädern – insbesondere Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern – bezüglich Breite, Geschwindigkeit und Fahrdynamik genügen.



Mangelhafte Radverkehrsinfrastruktur zügig umgestalten! Der Bund entwickelt eine Entscheidungshilfe zur Bewertung von Bestandsinfrastruktur. Die Kommunen und Länder wenden sie an und bringen die Infrastruktur auf den aktuellen Stand der Technik.

Radverkehrsinfrastruktur unterhalten und instand halten! Bund, Länder und Kommunen sorgen für ein angemessenes Unterhaltungs- und Instandhaltungsmanagement in ihren Zuständigkeiten und stellen dafür ausreichend Mittel zur Verfügung. Dazu gehört auch ein Winterdienst, der sicherstellt, dass das Fahrrad ganzjährig sicher und komfortabel genutzt werden kann.

Die Chancen der Digitalisierung nutzen! Aktuelle digitale Infrastruktur- und Nachfragedaten sowie Planungswerkzeuge machen es einfacher, attraktive Radverkehrsinfrastruktur zu planen. Der Bund startet Forschungsprojekte, in denen datenbasierte Planungswerkzeuge neu oder weiterentwickelt werden. Zudem unterstützen Bund und Länder die Kommunen dabei, anwendungsreife technische Lösungen verstärkt in den Einsatz zu bringen. Der Fokus liegt darauf, den Radverkehr zu beschleunigen, z. B. mit grünen Wellen oder radverkehrsabhängigen Signalsteuerungen.

Einladende Radverkehrsinfrastruktur bauen und finanzieren! Bund und Länder realisieren an Bundes- und Landesstraßen qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastruktur.

Sie fördern insbesondere

- den Ausbau des Radfernwegenetzes,
- den Bau von Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und sonstigen überörtlichen Radverbindungen,
- den Ausbau von Wirtschaftswegen zu alltagstauglichen Radwegen,
- den Um- und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur in den Kommunen sowie
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten.

Fördermittel werden in Anlehnung an die geltenden technischen Regelwerke vergeben. Dabei sind großzügigere Ausgestaltungen und begründete Abweichungen von Regelbreiten möglich, mit Blick auf eine einladende und „intuitive“ Radverkehrsinfrastruktur.

Knotenpunkte sicher und verständlich gestalten

IM FOKUS

Attraktive Radverkehrsnetze brauchen konsequent sicher und verständlich gestaltete Knotenpunkte. Denn dies sind die kritischsten Infrastrukturelemente für die Verkehrssicherheit von Radfahrenden. Dabei sind die folgenden Grundsätze zu beachten:

- Vorfahrtsregelungen des Radverkehrs an Kreuzungsflächen und Einmündungen mit Aufpflasterungen und Einfärbungen intuitiv erkennbar machen; Zweirichtungsradswege weitestgehend vermeiden.
- Sichthindernisse laufend entfernen, denn gute Sichtbeziehungen an Knotenpunkten sind entscheidend für die Sicherheit.
- Eigene Lichtsignalphasen von Radfahrenden (und zu Fuß Gehenden) gegenüber abbiegenden Kfz, insbesondere an Knotenpunkten mit vielen Abbiegenden oder hohen Unfallzahlen.
- Konfliktzonen entschärfen: durch ausreichende Aufstell- und Abstandsflächen und bei Bedarf eine bauliche Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr.
- Für alle Verkehrsteilnehmenden verständliche Regelungen für das Links- und Rechtsabbiegen von Radfahrenden, z. B. durch getrennte Ampelschaltungen.

Übergeordnet: Bund und Länder initiieren Forschungs- und Modellprojekte für die sichere Ausgestaltung von Knotenpunkten und unterstützen die Kommunen dabei, Knotenpunkte umzugestalten.



Gut zugängliche und zielortnahe Fahrradabstellmöglichkeiten – auch im Wohnumfeld – sind entscheidend für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads.

Fahrradland Deutschland 2030



Radfahrenden stehen an ihren Zielen und Wohnungen gut zugängliche und komfortable Fahrradabstellplätze in ausreichender Menge zur Verfügung. Zunehmenden Anforderungen von Lasten- und Spezialrädern wird Rechnung getragen.



Die Kommunen haben die Flächen im öffentlichen Raum zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes neu verteilt und qualitativ gestaltet. Dadurch wurden auch Flächen für den ruhenden Radverkehr gewonnen.

Was am wichtigsten ist ...



Strategisch planen! In integrierte Stadtentwicklungskonzepte eingebundene kommunale Fahrradstellplatzkonzepte berücksichtigen vorausschauend die steigende und sich verändernde Nachfrage sowie die besonderen (Platz-)Anforderungen von Spezialrädern, vor allem von Lastenrädern.



Aktive Kommunen! Die Kommunen schaffen vermehrt Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum. In Bereichen mit hoher Nachfrage und gleichzeitig hoher Nutzungskonkurrenz bauen sie Fahrradparkhäuser sowie große, zentrale Abstellanlagen. Sie wirken auf die Umwandlung gut zugänglicher Pkw-Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen hin. Zudem sensibilisieren sie private Partner für den Bau von Fahrradabstellanlagen und unterstützen diese mit konkreten Umsetzungshinweisen.



Flächen neu verteilen! Kommunen schaffen im öffentlichen Raum schrittweise Platz für Fahrradabstellmöglichkeiten – auch durch die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen. Das begleiten sie mit dem erforderlichen Parkraummanagement für den Kfz-Verkehr und Konzepten für den Lade- und Lieferverkehr.

Vorbild sein! Bund, Länder und Kommunen bauen an allen öffentlichen Einrichtungen Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität und übernehmen damit eine Vorbildfunktion für den privaten Sektor.

Schrotträder entfernen! Die Kommunen nutzen die verfügbaren Möglichkeiten zum Management von Schrotträdern.

Kein Neubau ohne gut zugängliche und qualitativ hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten! Bund und Länder passen die Vorgaben in der Musterbauordnung und den Landesbauordnungen an. Die Kommunen können Details, entsprechend den ortsspezifischen Rahmenbedingungen, durch Satzungen regeln.

Nachholbedarf in und an Bestandsgebäuden decken! Der Bund unterstützt Wohnungsbaugesellschaften, Wohneigentümergeinschaften, Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber sowie den Einzelhandel finanziell dabei, in und an Bestandsgebäuden Fahrradabstellanlagen zu bauen.

Fahrradabstellanlagen, die zur Nutzung einladen

IM FOKUS

- ... sind zielnah platziert, stadtgestalterisch verträglich sowie gut und barrierefrei zugänglich.
- ... bieten einen guten Halt der Fahrräder und ermöglichen das Anschließen des Fahrradrahmens.
- ... verfügen an Orten mit längeren Abstellzeiten über eine Überdachung als Witterungsschutz.
- ... ermöglichen einen sicheren Betrieb und eine einfache Reinigung.
- ... sind ausreichend dimensioniert und entsprechen anteilig auch den Platzanforderungen von Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern.

Der flächendeckende Bau von Bike-&-Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen ist die wichtigste Maßnahme zur Stärkung des Fahrrads als intermodales Verkehrsmittel.

Fahrradland Deutschland 2030



Das Fahrrad hat als Verkehrsmittel für den Weg zum Bahnhof und zur ÖPNV-Haltestelle erheblich an Bedeutung gewonnen. Der Anteil der Bike-&-Ride-Nutzerinnen und -Nutzer ist stetig angestiegen.



An den Bahnhöfen und vielen Haltestellen des ÖPNV stehen ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung.

Was am wichtigsten ist ...

Bedarf ermitteln! Der konkrete Bedarf für Fahrradabstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen wird in den Nahverkehrsplänen beziffert. Die Nahverkehrspläne treffen verbindliche Aussagen zur Ausstattung der Haltestellen und Bahnhöfe mit Bike-&-Ride-Anlagen.

Bike-&-Ride-Anlagen flächendeckend ausbauen! Die Städte und Gemeinden schaffen Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs. Die Länder erweitern ihre Förderprogramme. Der Bund erarbeitet ein Programm *Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen* und stattet es mit Finanzierungsmöglichkeiten aus. Er weitet gemeinsam mit der DB AG die Bike-&-Ride-Offensive zum Bau sicherer Fahrradabstellanlagen aus. In den Stadtzentren schaffen die Maßnahmen zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs haltestellennahe Abstellmöglichkeiten.

Fahrräder sollen in öffentlichen Verkehrsmitteln grundsätzlich mitgenommen werden können, sofern dies bauartbedingt möglich ist.

Fahrradland Deutschland 2030



Radfahrende können ihre Fahrräder in Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs besser mitnehmen: Die Qualität der Fahrradmitnahme in Zügen, Bahnen und Bussen wird von mindestens 50 % der Nutzerinnen und Nutzer positiv bewertet.

Was am wichtigsten ist ...

Fahrradmitnahmemöglichkeiten ausweiten und harmonisieren! Der Bund setzt sich dafür ein, Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr auszubauen. Die Aufgabenträger machen Vorgaben zur Fahrradmitnahme, wenn Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr ausgeschrieben werden. Sie regeln die Tarif- und Beförderungsbedingungen für die Fahrradmitnahme in Schienenfahrzeugen vergleichbar und machen diese attraktiv und transparent. Die Länder fördern insbesondere in ländlichen Räumen Möglichkeiten zum Fahrradtransport an bzw. in Bussen.



Bahnhöfe barrierefrei gestalten! Die Deutsche Bahn unterstützt die Fahrradmitnahme in Zügen – auch von Spezialrädern. Dafür baut sie Bahnhöfe barrierefrei aus, insbesondere mit Rampen und Aufzügen.

Öffentliche Fahrradverleihsysteme können die etablierten Mobilitätsangebote sinnvoll ergänzen, wenn sie in die kommunale, regionale und überregionale Mobilitätsplanung sowie in den öffentlichen Personenverkehr integriert werden.

Fahrradland Deutschland 2030



Öffentliche Fahrradverleihsysteme sind selbstverständlicher Teil städtischer und regionaler Mobilitätskonzepte. Sie sind untereinander tariflich und digital mit dem öffentlichen Personennah- und -fernverkehr verknüpft.

Was am wichtigsten ist ...

Fahrradverleihsysteme regional ausbauen und gezielt steuern! Die Kommunen, Länder, Regionalplanungsverantwortlichen und Aufgabenträger des öffentlichen Personenverkehrs definieren die Qualitätsmerkmale von öffentlichen Fahrradverleihsystemen. Sie treffen verbindliche Vereinbarungen mit den Betreibern. Der Bund und die Länder schaffen Rechtssicherheit in Bezug auf die Regulierung öffentlicher Fahrradverleihsysteme und das Abstellen von Leihrädern.

Bund, Länder, Aufgabenträger des öffentlichen Personenverkehrs, Verkehrsunternehmen und Betreiber von öffentlichen Fahrradverleihsystemen arbeiten gemeinsam an einer räumlichen, tariflichen und digitalen Integration.

Als Steuerungsinstrument dienen sowohl die Nahverkehrspläne als auch die Möglichkeit zur Konzessionierung der Unternehmen.

Daten nutzen! Der Bund verpflichtet die Anbieter von Fahrradverleihsystemen zur Bereitstellung einer offenen, standardisierten Schnittstelle zur Echtzeitabfrage der Fahrradstandorte und des Ausleihstatus. Kommunen, die Fahrradverleihsysteme beauftragen, regeln die Datenbereitstellung zusätzlich in den Verträgen. So können sie die Fahrradverleihsysteme steuern und in ihre Mobilitätskonzepte einbinden.



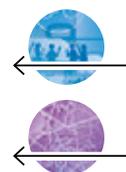


Fahrrad & Mensch

Fahrrad & Mensch

Leitziel: Kommunikation und Bildung schaffen Fahrradkultur

Ist das Fahrrad selbstverständliches Verkehrsmittel im Alltag und in der Freizeit, in allen gesellschaftlichen Milieus, in der Stadt und auf dem Land, bei Jung und Alt, sprechen wir von einer lebendigen Fahrradkultur. Dies setzt voraus, dass das politische Handeln klar an den übergeordneten Zielen „Mehr, besserer und sicherer Radverkehr“ ausgerichtet ist. Und es setzt voraus, dass eine attraktive, fehlerverzeihende Infrastruktur existiert und die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen berücksichtigt werden – insbesondere die der besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden.



Für eine lebendige Fahrradkultur werden umfangreiche Bildungsangebote benötigt. So gilt es, früh mit einer guten und umfassenden Mobilitätsbildung zu beginnen und in allen Lebensphasen die erlernten Verhaltensweisen, auch hinsichtlich der Bewegungsförderung, zu verstetigen – ganz im Sinne eines lebenslangen Lernens. Zudem braucht es gut verständliche und zielgruppengerechte Kampagnen, die auch Menschen ansprechen, die bislang nicht viel Rad fahren.

Fahrradkultur beginnt bei Kindern und Jugendlichen:
Eine umfassende Mobilitätsbildung einschließlich Aufklärung zum gesundheitlichen Nutzen des Radfahrens sowie fahrradfreundliche und sicher gestaltete Schul- und Freizeitwege führen junge Menschen an ein regelmäßiges und verantwortungsvolles Radfahren heran. Das ist die Grundlage dafür, auch in den folgenden Lebensphasen das Fahrrad in den Lebensalltag zu integrieren.

Fahrradland Deutschland 2030



An allen Schulen wird ein umfassendes Mobilitätsmanagement eingeführt, in dem das Radfahren eine zentrale Rolle erhält.



Die Mobilitätsbildung an Schulen wird intensiviert und auf alle Jahrgangsstufen ausgeweitet. Sie führt Kinder und Jugendliche an die Fahrradnutzung heran und legt so den Grundstein für die Integration des Fahrrads in den aktiven Lebensalltag.

Was am wichtigsten ist ...

Schulisches Mobilitätsmanagement etablieren! Bund und Länder richten Förderprogramme für das schulische Mobilitätsmanagement ein. Schulen und Kommunen erstellen Schulmobilitätspläne und arbeiten dabei eng zusammen. Die Pläne greifen Radfahren als wichtige Form der Mobilität für Kinder und Jugendliche auf.

Mobilitätsbildung ausweiten! Die Länder verankern eine altersgerechte, moderne und nachhaltige Mobilitätsbildung in den Lehrplänen für alle Schulformen über alle Altersstufen hinweg. Sie stellen sicher, dass ausreichend Lehrkräfte für die Mobilitätsbildung zur Verfügung stehen. Bund und Länder unterstützen die Schulen mit Aufklärungs- und Trainingsmaterialien.

Radschulwegpläne erstellen! Die Länder verpflichten Kommunen und weiterführende Schulen dazu, Radschulwegpläne zu erarbeiten und zu kommunizieren. So ermöglichen sie, dass Schulen, auch übergemeindlich, sicher mit dem Fahrrad erreicht werden. Bund und Länder stellen geeignete Tools und Planungsleitfäden sowie Best-Practice-Ansätze zur Schulwegsicherheit und zur Mobilitätsbildung zur Verfügung.

Bildungsstandorte fahrradfreundlich gestalten! Bund und Länder fördern die fahrradfreundliche infrastrukturelle Ausgestaltung der Bildungsstandorte. Zentral sind hierbei die Anbindung der Schulen an das Radverkehrsnetz und der Bau von Fahrradabstellanlagen.

Kinder und Jugendliche auch außerhalb der Schule ansprechen! Kommunen, Verbände und lokale Vereine vermitteln Kindern und Jugendlichen den Spaß am Radfahren. Geeignete Freizeitangebote erreichen insbesondere auch sozial benachteiligte Familien.

Früh anfangen! Die Länder verankern die Mobilitätsbildung in den Bildungsplänen der Kindertagesstätten, um bei Kindern von klein auf Interesse am Radfahren zu wecken.

Mobilitätsbildung für Erwachsene erhöht die Verkehrssicherheit von Radfahrenden und leistet einen Beitrag für eine lebendige Fahrradkultur.

Fahrradland Deutschland 2030



Der Bund hat die Fahrschulbildung (zum Führen eines Kfz) unter dem Aspekt einer erhöhten Sicherheit für Radfahrende weiterentwickelt.



Beim Kauf von Pedelecs werden begleitende Radfahrtrainings durch den Fahrrad Einzelhandel angeboten, die bestehende Trainingsmöglichkeiten ergänzen.

Was am wichtigsten ist ...

Mobilitätsbildung für Erwachsene organisieren! Bund, Länder, Kommunen sowie weitere Akteure (z. B. der Fahrradhandel) fördern und realisieren altersgerechte und niederschwellige Radfahrtrainings. Neben praktischen Übungen und der Vermittlung der aktuellen Verkehrsregeln werden auch die eigenen Mobilitätsgewohnheiten reflektiert und der Nutzen des Radfahrens, auch unter gesundheitlichen Aspekten, wird vermittelt.

Fahrschulbildung weiterentwickeln! Der Bund entwickelt die Fahrschulbildung so weiter, dass die Radverkehrssicherheit einen höheren Stellenwert erhält. Durch einen Perspektivwechsel werden den Fahrschülerinnen und Fahrschülern die Verhaltensweisen von Radfahrenden unterschiedlicher Altersgruppen und potenzielle Gefahrensituationen veranschaulicht.

Aus Fehlern lernen! Länder und Gemeinden klären stärker über die Auswirkung von Regelverstößen auf andere Verkehrsteilnehmende auf. Das verknüpfen sie mit der Überwachung und Ahndung von Verkehrsverstößen.

Faires Miteinander im Verkehr fördern! Durch einen Kulturwandel beim Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmenden und den Fokus auf schutzbedürftige Personen im Straßenverkehr werden Gefahrensituationen reduziert. Radfahren wird insgesamt angenehmer und entspannter. Bund, Länder und Kommunen fördern ein faires Miteinander im Verkehr durch breite Kampagnen und Bildungsmaßnahmen für alle Altersgruppen und Bevölkerungsschichten.

Fahrradkultur in die Breite bringen: Mit Kommunikationsmaßnahmen werden spezifische Zielgruppen systematisch angesprochen. Es werden insbesondere Bevölkerungsgruppen einbezogen, für die das Fahrrad bislang eine untergeordnete Rolle spielt.

Fahrradland Deutschland 2030



Zielgruppenspezifische Kommunikationsmaßnahmen sorgen für eine breite und sichere Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel. Die Maßnahmen sind langfristig angelegt und werden regelmäßig evaluiert.

Was am wichtigsten ist ...

Nationale Fahrradkultur-Kampagne! Der Bund führt eine nationale Fahrradkultur-Kampagne durch. Die Kampagne assoziiert Radfahren mit einem guten Lebensgefühl, Freiheit und Flexibilität. Die Länder realisieren Fahrradkultur-Kampagnen für spezifische Zielgruppen.

Kommunikation auf vielen Ebenen! Kommunen und öffentliche Einrichtungen sprechen die Menschen über Kampagnen und Aktionen unmittelbar „vor Ort“ an. Akteure des Gesundheitswesens informieren über die positiven Wirkungen des Radfahrens auf die Gesundheit.

Wirksamkeit von Kampagnen erhöhen! Bund, Länder und Kommunen evaluieren ihre Kampagnen und Kommunikationsmaßnahmen kontinuierlich und bauen diese aufeinander auf. Das verstetigt die Botschaften. Der Bund erstellt eine Best-Practice-Sammlung sowie einen „Werkzeugkasten“ für die Anwendung in öffentlichen Stellen und Unternehmen.

Fahrradkultur ganzheitlich fördern! Bund, Länder und Kommunen führen regelmäßig interdisziplinäre Dialogprozesse durch. Diese fördern eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur in Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft.

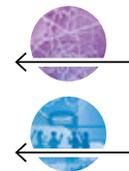
Vorbild sein! Politikerinnen und Politiker aller Ebenen sind Vorbilder und fahren regelmäßig mit dem Rad.

Leitziel: Leitbild Vision Zero im Radverkehr

Das Leitbild Vision Zero ist von zentraler Bedeutung in der Radverkehrsförderung: Nur wenn Radfahren deutlich sicherer ist, werden mehr Menschen im Alltag und in der Freizeit Rad fahren.

Die Umsetzung des NRVP 3.0 trägt dazu bei, bis 2030 die Zahl der im Verkehr Getöteten gegenüber 2019 um mindestens 40 % zu reduzieren.

Für die Sicherheit von Radfahrenden ist eine hochwertige sowie fehlerverzeihende Infrastruktur wichtig. Insbesondere Knotenpunkte müssen sicher und verständlich gestaltet werden. Ebenso bedeutsam ist es, in Mischverkehren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren. Letztlich werden Gefahrensituationen auch dadurch verringert, dass alle Verkehrsteilnehmenden sich intuitiv richtig verhalten. Eine Mobilitätsbildung „von klein auf“ (→ Leitziel „Kommunikation und Bildung schaffen Fahrradkultur“) sorgt dafür, dass sich Kinder und Erwachsene sicher und routiniert im Straßenverkehr bewegen. Zudem braucht es einen Kulturwandel im Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Schutzbedürftige Personen müssen besonders berücksichtigt werden.



Ein gutes Verkehrssicherheitsmanagement bildet die Grundlage für das Leitbild Vision Zero. Radfahrende müssen sich im Verkehr sicher fortbewegen können.

Fahrradland Deutschland 2030



Trotz deutlich mehr Radverkehr wird die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Radfahrenden gegenüber 2019 um mindestens 40 % reduziert. Damit wird ein Beitrag zur Erreichung der nationalen Verkehrssicherheitsziele geleistet.



Die Sicherheit und Unversehrtheit ungeschützter Verkehrsteilnehmender stehen bei allen Maßnahmen der Radverkehrsförderung im Vordergrund.



Sicherheitsrelevante Technologien kommen zum Einsatz, z. B. bei neuen Kfz. In den Bestandsflotten (Lkw, Busse, Entsorgungsfahrzeuge) wird zügig nachgerüstet und eine hohe Durchdringung erreicht.

Was am wichtigsten ist ...

Verbindliches Sicherheitsmanagement einführen! Bund, Länder und Kommunen passen die Verfahren des Sicherheitsmanagements für die Straßeninfrastruktur stärker an die Belange des Radverkehrs an, z. B. in der Arbeit der Unfallkommission, mit einer erweiterten Streckenkontrolle, Planungs- und Bestandsaudits sowie Sicherheitsanalysen von Straßennetzen. Sie führen diese verpflichtend für alle Innerorts- und Außerortsstraßen ein. Die Anwendung der Verfahren und die Umsetzung der Ergebnisse werden regelmäßig evaluiert.

Sicherheitsaudits durchführen! Bund und Länder knüpfen mittel- bis langfristig die Vergabe von Fördermitteln für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur an die Durchführung eines Sicherheitsaudits. Die Audits sind eine verkehrssicherheitstechnische Analyse von Defiziten in Planentwürfen. Die Ergebnisse dürfen nur in begründeten Fällen übergangen werden.

Sicherheitstechnologien in Kraftfahrzeugen schützen Radfahrende! Der Bund hat sich auf internationaler/europäischer Ebene dafür eingesetzt, dass Assistenzsysteme, z. B. Abbiege- oder Bremsassistenten, verpflichtend in Neufahrzeuge eingebaut werden müssen. Darüber hinaus fördert er die freiwillige Nachrüstung der Bestandsflotten finanziell und durch Kommunikationsmaßnahmen.

Länder und Kommunen treffen Regelungen, um diese Assistenzsysteme zu verbreiten, z. B. zur Ausstattung eigener Fuhrparks mit Assistenzsystemen oder zu öffentlichen Transportaufträgen nur mit ausgestatteten Fahrzeugen. Die Straßenverkehrsbehörden vor Ort treffen die notwendigen Anordnungen, um schwere Abbiegeunfälle zu vermeiden, z. B. durch streckenbezogene Verbote von Schwerverkehren.

Die Industrie setzt sich dafür ein, dass Assistenzsysteme weiterentwickelt werden.

Radfahrende dazu motivieren, zum eigenen Schutz beizutragen! Der Bund fördert eine freiwillige konsequente Helmnutzung, adäquate Sicherheitsausrüstung von Fahrrädern sowie eine erhöhte Sichtbarkeit der Radfahrenden.

Neue Erkenntnisse gewinnen! Bund und Länder initiieren verstärkt Forschungsprojekte, um die Sicherheit des Radverkehrs zu verbessern.

Gute Daten für die Verkehrssicherheit

IM FOKUS

Ein gutes Sicherheitsmanagement für den Radverkehr erfordert detaillierte Kenntnisse über das Unfallgeschehen und die Gefährdungen im Straßenverkehr. Diese Informationen müssen konsequent genutzt werden.

- Die Länder veranlassen, dass für das Radverkehrssicherheitsmanagement relevante zusätzliche Informationen bei der polizeilichen Unfallaufnahme erfasst werden.
- Bund und Länder nehmen geeignete Daten in die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik auf. Sie schaffen die Voraussetzungen dafür, dass z. B. auch Klinikdaten für das Verkehrssicherheitsmanagement verwendet werden können. Der Bund beauftragt weitere Untersuchungen zu Beinahe-Unfällen, um eine breitere Datenbasis für das Verkehrssicherheitsmanagement nutzbar zu machen.
- Die Länder und vor allem die Kommunen nutzen die zur Verfügung stehenden Unfalldaten und Tools intensiv zur Datenauswertung. Sie führen verpflichtende Unfallanalysen ein und nutzen die Erkenntnisse bei Planung, Betrieb und Unterhalt. Sie identifizieren sicherheitsrelevante Aspekte neuer Mobilitätsformen durch ein regelmäßiges Monitoring.
- Die Straßenverkehrsbehörden überprüfen unfallbelastete Knotenpunkte noch zügiger als bisher, stellen Maßnahmenpläne auf und setzen diese zeitnah um.



Fahrrad & Wirtschaft

Fahrrad & Wirtschaft

Leitziel: Fahrradstandort Deutschland

Die Fahrradwirtschaft umfasst Industrie, Handel und Dienstleistungen. Sie setzt durch ihre innovativen und attraktiven Produkte wichtige Impulse für eine vermehrte Fahrradnutzung. Umgekehrt profitiert sie auch von einer umfassenden Förderung des Radverkehrs. Dass Menschen im Alltag, in der Freizeit und im Tourismus mehr Rad fahren, hängt wesentlich von folgenden Faktoren ab:

- gut ausgebaute Infrastruktur,
- angepasste Strukturen in Politik und Verwaltung,
- erhöhte Verkehrssicherheit und lebendige Fahrradkultur.

Radverkehr sorgt für höhere Umsätze und steigende Beschäftigtenzahlen. Die Fahrradwirtschaft profitiert davon, dass die Fahrradnutzung vielfältiger wird und die Nachfrage nach unterschiedlichen Fahrradtypen – vom Faltrad bis zum Lastenrad – für private und gewerbliche Zwecke steigt. Eine veränderte Nachfrage führt auch zu neuen Geschäftsmodellen wie Dienstradleasing, verschiedenen Formen von Fahrradverleihsystemen und Sharing-Diensten.

Das hohe nationale und internationale Ansehen der deutschen Fahrradwirtschaft leistet einen großen Beitrag zur Wahrnehmung Deutschlands als „Fahrradland“.



Der Fahrradstandort Deutschland zeichnet sich durch eine starke und wachsende Fahrradwirtschaft aus. Innovative und attraktive Produkte werden gezielt gefördert. Das setzt die notwendigen Impulse für mehr Radverkehr.

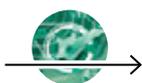
Fahrradland Deutschland 2030

-  Die deutsche Fahrradwirtschaft verzeichnet weiterhin ein dynamisches Wachstum und hat ihre Spitzenposition im Weltmarkt verstetigt.
-  Die deutsche Fahrradindustrie trägt durch weitere Innovationen zu einer höheren Fahrradnutzung bei. Sie wird als besondere Stärke von Deutschland gesehen.
-  Eine hohe Fahrradeinzelhandelsdichte, vielseitige Dienstleistungs- und Informationsangebote rund ums Rad sowie Vernetzungsplattformen spiegeln die gestiegene Bedeutung des Radverkehrs wider.

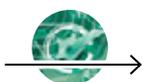
Was am wichtigsten ist ...



Innovationen erlebbar machen! Bund, Länder und Kommunen fördern Demonstrationsprojekte, die es allen relevanten Zielgruppen ermöglichen, innovative Produkte und Dienstleistungen sowie neue Infrastrukturlösungen kennenzulernen und auszuprobieren.



Förderung verstetigen! Bund und Länder prüfen die Einrichtung einer Stiftung zur Förderung der Fahrradkultur. Mögliche Stifter sind Bund, Länder und Fahrradwirtschaft. Die Stiftung unterstützt Start-ups sowie mittelständische Unternehmen. Sie fördert die Grundlagenforschung und die Markteinführung innovativer Produkte sowie Dienstleistungen für nachhaltige Mobilität.



Innovationen voranbringen! Bund, Länder und Kommunen fördern Modellprojekte sowie Innovationshubs. Mit diesen werden digitale Dienstleistungen erprobt und Prototypen – insbesondere von Spezialrädern – entwickelt.

Erfolge würdigen! Der Bund stellt den Radverkehr in Innovationspreisen und anderen Formaten besonders heraus. Beispiele sind der *Deutsche Fahrradpreis* und der *Deutsche Mobilitätspreis*.

Internationale Position des Fahrradstandorts Deutschland stärken! Die Fahrradindustrie stärkt „Bikes made in Germany“. Die Verbände der Fahrradwirtschaft orientieren sich dabei an der Initiative „Logistics Alliance Germany“, um die innovativen Produkte und Dienstleistungen im Radlogistikbereich international zu vermarkten. Auch die Cycling Embassy unterstützt die Vermarktungsaktivitäten.

Der Radtourismus wird in ländlichen und strukturschwachen Regionen als wichtiger Teil der regionalen Wirtschaftsförderung vorangebracht. In den Städten wird er als zentrales Element eines nachhaltigen Städtetourismus gefördert.

Fahrradland Deutschland 2030



Radfahren zu touristischen Zwecken und in der Freizeit ist bei allen Bevölkerungsgruppen beliebt. Der Anteil des Radtourismus am Deutschlandtourismus ist gestiegen.



Städte und Regionen nutzen die mit dem Radtourismus verbundenen Standortvorteile. Deutschland wird auch im Ausland noch stärker als attraktives Radreiseziel wahrgenommen. Die Anzahl der ausländischen Radreisenden hat sich deutlich erhöht.



Das Radnetz Deutschland, die deutschen Abschnitte des EuroVelo-Netzes und weitere Radfernwege wurden nach einheitlichen Standards ausgebaut und beschildert.

Was am wichtigsten ist ...

Touristische Radverkehrsinfrastruktur aufwerten und ausbauen! Das Radnetz Deutschland, die Radnetze der Länder, die deutschen Abschnitte des EuroVelo-Netzes und die weiteren Radfernwege werden nach einheitlichen Standards ausgebaut und beschildert. Die Möglichkeiten der Digitalisierung werden u. a. für Planung und Routing genutzt.



IM FOKUS

Starke Strukturen für den Radtourismus



Bund, Länder und Landkreise schaffen die organisatorischen Strukturen für einen koordinierten Ausbau des Radnetzes Deutschland. Davon profitieren auch die lokalen, regionalen und überregionalen radtouristischen Angebote.

→ Der Bund schafft eine zentrale Koordinierungsstelle für das Radnetz Deutschland und bringt dessen Ausbau auch über investive Maßnahmen voran. Er kommuniziert regelmäßig mit regionalen und landesweiten Tourismusorganisationen, den Landkreisen und den Ländern. Die Koordinierungsstelle entwickelt mit den Ländern, den touristischen Organisationen und dem ADFC Standards für Ausbau, Beschilderung und Digitalisierung. Gemeinsam setzen sie diese um.

→ Bund und Länder vereinbaren verbindlich ein Qualitätsmanagement für das Radnetz Deutschland. Sie fördern die Vernetzung der Radroutenplaner.

→ Die regionalen Tourismusorganisationen und Landkreise benennen feste Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für die radtouristische Infrastruktur.

→ Länder und Landkreise konzipieren und realisieren touristische und Alltagsradverkehrsinfrastruktur gemeinsam und aufeinander abgestimmt. Förderprogramme des Bundes und der Länder unterstützen den koordinierten Ausbau. Für strukturschwache Regionen werden besondere Anreize geschaffen.

Serviceangebote ausweiten! Die Tourismusorganisationen stellen mit Unterstützung der Koordinierungsstelle Beratungsangebote, Leitfäden und Best Practices zur Verfügung. So können sich mehr Unternehmen, z. B. aus den Bereichen Einzelhandel, Gastronomie und Beherbergung, auf die Bedürfnisse von Radtouristinnen und -touristen einstellen. Zudem können sich neue Unternehmen und Dienstleistungen entlang von Rad[fern]wegen ansiedeln.

Marketing verstärken! Die Tourismusorganisationen vermarkten ihre radtouristischen Angebote zielgerichtet, z. B. durch Kampagnen. Bund und Länder fördern diese Marketingaktivitäten finanziell und koordinierend, um auch bisher weniger fahrradaffine Menschen für das Reisen mit dem Rad zu begeistern.

Radtourismus in Städten und Gemeinden fördern! Die Städte und Gemeinden unterstützen die Schaffung radtouristischer Angebote. Sie richten die Angebote (z. B. Fahrradverleihsysteme) so aus, dass diese auch für touristische Zielgruppen interessant und nutzbar sind. Ein Beispiel ist die Ausleihe und Rückgabe von Fahrrädern über Gemeindegrenzen hinweg.

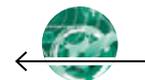


Die Wahrnehmung im Ausland steigern! Eine Cycling Embassy vermarktet das radtouristische Know-how Deutschlands und berät dazu im Ausland. Sie arbeitet dabei u. a. mit der Deutschen Zentrale für Tourismus sowie den Landesmarketingorganisationen zusammen.

Zur Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln motivieren! Bund, Schienenverkehrsunternehmen und Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs richten das Angebot zur Fahrradmitnahme stärker auf die touristischen Bedürfnisse aus. Informationen zur Fahrradmitnahme für die Bahnfahrenden werden über Apps und Internetauftritte leichter zugänglich. Die Länder und Aufgabenträger fördern regionale Fahrradbusssysteme und Mietradssysteme.

Gute Datengrundlagen schaffen! Der Bund führt in regelmäßigen Abständen Studien zum Radtourismus in Deutschland durch. Die Tourismusregionen und Landkreise ergänzen diese durch regionale Untersuchungen und Radverkehrszählungen. Die Kommunikation der Daten steigert die Wahrnehmung des Fahrradtourismus als bedeutenden Wirtschafts- und Standortfaktor.

Potenziale für den Alltagsverkehr nutzen! Der Bund fördert Forschungsvorhaben zum Zusammenhang zwischen Radreisen und einer gesteigerten Fahrradnutzung im Alltag.



Deutschland wird als Fahrradland sichtbar, indem es gezielt innovative Lösungen kommuniziert und vermarktet. Schwerpunkte sind dabei die Infrastruktur und Flächengestaltung, der Tourismus, innovative Technologien und Dienstleistungen.

Fahrradland Deutschland 2030



Deutschland wird im In- und Ausland als Fahrradland wahrgenommen.



Deutschland richtet regelmäßig internationale Konferenzen und Kongresse im Radverkehrsbereich aus, darunter eine Velo-City.

Was am wichtigsten ist ...

Gezielte Vermarktung! Der Bund unterstützt eine Cycling Embassy, die Deutschland als Fahrradland präsentiert, z. B. auf internationalen Veranstaltungen, Messen und Konferenzen.

Internationale Veranstaltungen ausrichten! Der Bund bewirbt sich gemeinsam mit Fahrradindustrie, Verbänden, Ländern und Hochschulen aktiv darum, internationale Fahrradkongresse und -konferenzen auszurichten. Ein Beispiel ist die Velo-City-Konferenz der European Cyclists' Federation (ECF).

Sichtbarkeit durch politischen Rückhalt! Hochrangige Personen in politischen Ämtern des Bundes und der Länder nehmen an nationalen und internationalen Radverkehrsveranstaltungen teil.

Der Radverkehr profitiert von mehr und besser ausgebildeten Fachkräften.

Fahrradland Deutschland 2030

-  Der Radverkehr ist fester Bestandteil von Curricula einschlägiger Studiengänge und von Ausbildungsplänen in der Berufsbildung.
-  Für die öffentliche Verwaltung sowie die Bau- und Verkehrswirtschaft wurde eine zentrale Fortbildungseinrichtung für nachhaltige und multimodale Mobilitätssysteme fest etabliert.
-  Die Anzahl von Auszubildenden und Beschäftigten in der Fahrradwirtschaft sowie von gut qualifiziertem Fachplanungspersonal ist merklich gewachsen.

Was am wichtigsten ist ...



Radverkehr in die Lehre! Die Länder verankern den Radverkehr – über die Stiftungsprofessuren hinaus – an den Hochschulen. Länder und Hochschulen ergänzen die Lehrpläne relevanter Fachrichtungen um radverkehrsspezifische Inhalte. Sie bringen die Einrichtung von Masterstudiengängen zum Radverkehr voran und binden dabei die Akkreditierungsagenturen ein. Zielgerichtete Forschungsprogramme unterstützen den Kapazitätsaufbau an Hochschulen und stellen die Aktualität des vermittelten Wissens sicher.

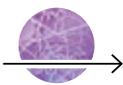
Fachkompetenz für Radverkehrsplanung und -förderung! Der Bund baut eine Straßenverkehrsakademie mit einem Fortbildungsangebot auf, das sich neben dem Radverkehr auch anderen Themen einer nachhaltigen Mobilität widmet. Das Angebot richtet sich an das Personal im öffentlichen Dienst, in Planungsbüros und Beratungsunternehmen. Er bezieht dabei die Kompetenzen und Erfahrungen der Fahrradakademie ein.

Erfahrungen austauschen! Die Länder und Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Städte und Kommunen intensivieren die Vernetzung, um Erfahrungen und Know-how auszutauschen.

Informationen nutzen! Die im Fahrradportal des Bundes (<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de>) bereitgestellten Informationen werden von allen Akteuren für eine gezielte Förderung des Radverkehrs genutzt.

Fachkräfte gewinnen! Länder, Kommunen, der Deutsche Industrie- und Handelskammertag sowie die Fahrradwirtschaft konzipieren eine breite Ausbildungsinitiative für fahrradbezogene Berufe. Die Initiative adressiert den steigenden Bedarf an Fachkräften frühzeitig. Die Fahrradwirtschaft schafft verstärkt Praktikumsangebote. Sie führt Kampagnen durch, um als attraktive Arbeitgeberin wahrgenommen zu werden.

Leitziel: Lasten- und Wirtschaftsverkehr nutzt das Fahrrad



Fahrräder sind im gewerblichen Verkehr vielseitig einsetzbar, z. B. im Handwerk, für Transport- und Paketdienstleistungen, für die Pharma- und Gastronomie-logistik oder für Service- und Werksverkehre. Insbesondere (E-)Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern erweitern das Spektrum der Einsatzmöglichkeiten enorm. Gleichzeitig stellen sie hohe Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur – unabhängig davon, ob sie privat oder gewerblich genutzt werden. Generell spielen im gewerblichen Verkehr ein schnelles Vorankommen und zielortnahes Abstellen der Fahrräder eine große Rolle. Es braucht eine barrierefreie und gut ausgebaute Infrastruktur. Nur so kann sich das gewerblich genutzte Fahrrad auf kurzen Distanzen zu einer schnellen und wirtschaftlichen und gleichzeitig stadtverträglichen Alternative zum Kraftfahrzeug etablieren. Lastenräder müssen konfliktfrei und verträglich mit schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden eingesetzt werden – auch auf einer gut ausgebauten Infrastruktur. Eine Regulierung im Hinblick auf die Abmessungen von Lastenrädern erscheint nötig.

Der urbane Wirtschaftsverkehr wird durch den vermehrten Einsatz von gewerblich genutzten Fahrrädern stadtverträglicher und klimaschonender. Die öffentliche Hand und die Unternehmen bauen die erforderlichen Strukturen weiter aus.

Fahrradland Deutschland 2030



Fahrräder sind bei gewerblichen und behördlichen Lasten- und Wirtschafts-verkehren als alternative Verkehrsmittel verbreitet.



Kurier-, Express- sowie Paketdienste (KEP) nutzen verstärkt Lastenräder. Logistikunternehmen binden diese gezielt in die Lieferketten ein.

Was am wichtigsten ist ...

Den breiten gewerblichen Einsatz von Fahrrädern fördern! Bund und Länder stellen attraktive Finanzierungsmöglichkeiten und Bürgschaften zur Verfügung, um gewerbliche Flottenlösungen aufzubauen. Bund, Länder und Kommunen bauen ihre Förderprogramme und -maßnahmen für den Kauf von Lastenrädern aus.

Innovationen für den gewerblichen Radverkehr! Für die gewerbliche Nutzung wird eine große Vielfalt an Fahrradtypen benötigt. Der Bund schafft daher im Rahmen der Forschungsförderung Anreize für die Fahrradindustrie, um gewerblich einsetzbare Fahrräder weiterzuentwickeln.



Mit gutem Beispiel vorangehen! Behörden und öffentliche Unternehmen schreiben Transportfahrten nach Möglichkeit vermehrt als Lasten-/Fahrradfahrten aus. Zudem fördern sie die Nutzung des Fahrrads für Dienstfahrten mit Anreizmodellen, schaffen Dienstradflotten an und nutzen verstärkt Lastenrad-Sharing-Angebote.

Potenziale von Fahrrädern nutzen! Fahrräder ermöglichen es, einen Teil der Liefer- und Wirtschaftsverkehre vor allem in städtischen Kerngebieten und Fußgängerzonen stadtverträglich zu gestalten. Die Kommunen unterstützen deren Einsatz, z. B. über die Regulierung von Zufahrtberechtigungen für Fahrräder.



Logistikflächen für Fahrräder bereitstellen! Kommunen und KEP-Dienste gestalten gemeinsam urbane Logistikkonzepte wie Mikrodepots, mobile Mikrodepots oder City-Hubs. So schaffen sie optimale Rahmenbedingungen für den Einsatz von Lastenrädern. Die Kommunen erleichtern die Einrichtung von Logistikflächen im öffentlichen Raum, die durch mehrere Dienstleistungsunternehmen nutzbar sind. Sie berücksichtigen deren Bedarf frühzeitig bei der Flächennutzungs- und der integrierten Stadtentwicklungsplanung. Bund und Länder ändern das Baurecht, wo erforderlich, und fördern Mikrodepots. Die Kommunen passen ihre Satzungen unter Berücksichtigung der lokalen Erfordernisse an.



Für sichere Lastenradnutzung werben! Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern und Fachverbände bieten Beratungen zum betrieblichen Einsatz und zu Fördermöglichkeiten von Lastenrädern an. Sie ermöglichen Fahrttests für potenzielle gewerbliche Kunden. Der Bund prüft verpflichtende Schulungen für das gewerbliche Fahren von Lastenrädern bestimmter Abmaße und Eigenschaften. Dabei arbeitet er eng mit den Verbänden zusammen. So soll die sichere und möglichst konfliktfreie Nutzung von Lastenrädern im gewerblichen Einsatz sichergestellt werden.

Lastenräder wettbewerbsfähig machen! Der Bund prüft die Regelung zur Radwegebenutzungspflicht für Lastenräder und schränkt diese gegebenenfalls ein. Ein Radwegebenutzungsrecht für Lastenräder bleibt erhalten – in Abhängigkeit von Maßen und Eigenschaften. Der Bund und die Verbände setzen sich dafür ein, europäisch einheitliche Normen für Lastenräder zu schaffen, z. B. für Wechselcontainer, digitale Schnittstellen und Softwarelösungen.

Lastenrad-Sharing ausweiten! Länder und Kommunen fördern die Anschaffung von Lastenrädern zur gemeinschaftlichen gewerblichen sowie privaten Nutzung.

Lastenräder und Fahrradanhänger: Vielfältige Einsatzmöglichkeiten auch im privaten Bereich

IM FOKUS

Das Fahrrad bietet ein großes Potenzial zur Verlagerung von Pkw-Fahrten. Die Nutzung von Lastenrädern und Fahrradanhängern boomt im privaten Bereich. Sie dienen zum Transport der Einkäufe oder sonstiger „Lasten“. Mit „Familien-Fahrrädern“ können Eltern ihre Kinder befördern. Dadurch werden Kinder schon früh an das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel herangeführt.

Der NRVP 3.0 fördert die private Nutzung von Lastenrädern und Anhängern in vielfacher Hinsicht:

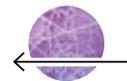
→ Beim Aus- oder Umbau der Radverkehrsinfrastruktur werden die besonderen Anforderungen berücksichtigt – auf der Strecke und beim Abstellen. Menschen, die Lastenräder und Anhänger privat nutzen, haben häufig ein besonders hohes Schutzbedürfnis, z. B. bei der Beförderung von Kindern oder anderen Personen. Ihre Bedürfnisse unterscheiden sich von gewerblichen Fahrerinnen und Fahrern, die vor allem schnell vorankommen wollen.

→ Länder und Kommunen fördern sowohl die private Anschaffung von Lastenrädern als auch ihre gemeinschaftliche Nutzung in unterschiedlicher Form – vom großflächig organisierten kommerziellen Sharing-Angebot bis hin zur gemeinschaftlichen Nutzung in der Nachbarschaft oder beim Einzelhändler.

→ Kommunen kommunizieren die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten von Fahrrädern. Zum Beispiel informieren sie Eltern über die Möglichkeit, das Rad als Transportmittel für die Kinder zu nutzen. Dabei arbeiten sie mit Kindertagesstätten, Elterninitiativen und Verbänden zusammen.

Leitziel: Fahrradpendlerland Deutschland

Das Fahrrad kann auf den Wegen zur Arbeit und Ausbildung mit einer Radfahrdauer von bis zu 60 Minuten oder auch in Kombination mit dem öffentlichen Personenverkehr zum Verkehrsmittel der Wahl werden. Fahrradpendelnde wollen schnell und sicher zu ihren Zielen kommen, unabhängig davon, ob sie über Gemeindegrenzen hinweg oder innergemeindlich unterwegs sind. Sie benötigen dafür lückenlose Netze mit einer Infrastruktur, die zur täglichen Nutzung einlädt. Für Unternehmen und öffentliche Einrichtungen lohnt es sich, das Fahrradpendeln zu fördern. Denn so profitieren sie von gesünderen und belastbareren Beschäftigten und können als fahrradfreundliche Unternehmen im Wettbewerb um Fachkräfte punkten.



Beschäftigte nutzen das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit, wenn sie über lückenlose Netze auf einer hochwertigen Infrastruktur zu ihren Zielen kommen. Unternehmen fördern das Radfahren zusätzlich und geben Impulse, um das Mobilitätsverhalten zu verändern.

Fahrradland Deutschland 2030



Das Fahrrad ist für viele Beschäftigte in Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen das Verkehrsmittel der Wahl für ihren Arbeitsweg.



Viele große und mittelständische Unternehmen sowie öffentliche Einrichtungen verfügen über ein betriebliches bzw. behördliches Mobilitätsmanagement, mit dem das Radfahren gezielt gefördert wird.

Was am wichtigsten ist ...

Fahrradereichbarkeit sicherstellen! Die Kommunen berücksichtigen zwingend die Erreichbarkeit mit dem Rad, wenn sie Gewerbeflächen ausweisen und Unternehmen sowie Behörden ansiedeln.

Potenziale überregionaler Infrastrukturen nutzen! Bund und Länder beachten die besonderen Belange der Pendelnden, wenn sie das Radnetz Deutschland und sonstige überregionale Radverbindungen weiterentwickeln. Beim Ausbau intermodaler Schnittstellen binden sie Radvorrangrouten, Radschnellverbindungen und das Radnetz Deutschland an.

Betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement fördern – Unternehmen unterstützen! Bund und Länder verstetigen ihre Förderprogramme zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement. Die Kommunen tauschen sich mit

Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen bei der Planung und Umsetzung fahrradfördernder Maßnahmen aus. Sie koordinieren unternehmensübergreifende Aktivitäten als Teil ihres kommunalen Mobilitätsmanagements. Behörden und Unternehmen der öffentlichen Hand gehen beispielhaft voran, etablieren ein behördliches Mobilitätsmanagement und stellen eine ausreichende Anzahl an (E-)Dienstfahrrädern zur Verfügung.

Vielfältige Maßnahmen in Unternehmen und Behörden umsetzen! Unternehmen und öffentliche Einrichtungen fördern das Radfahren in der Belegschaft im Rahmen betrieblicher Mobilitätsmanagement- und Gesundheitsprogramme. Sie stellen z. B. arbeitsplatznahe, hochwertige Fahrradabstellanlagen, Servicestationen und sonstige Infrastrukturen wie Duschen und Umkleieräume, zur Verfügung. Bonuszahlungen und Freizeitausgleichsregelungen für Fahrradpendelnde schaffen zusätzliche Anreize.

Das Fahrrad zum neuen „Dienstwagen“ machen! Die Unternehmen führen Mobilitätsbudgets anstelle von Dienstwagen ein und fördern so auch die Fahrradnutzung. Bund, Länder und Kommunen unterstützen die Aktivitäten. Die Unternehmen weiten ihre Dienstradleasing-Angebote aus.

Klimaschonendes Mobilitätsverhalten belohnen! Bund und Länder unterstützen weitere Akteurinnen und Akteure dabei, das Fahrradpendeln zu fördern (z. B. Bonusprogramme der Krankenkassen).



Aktionsfeld

Stadt & Land

Stadt

Ausgangssituation und Potenziale

Große Städte und Metropolen erleben einen Fahrradboom. Das Fahrrad gilt als flexibles urbanes Verkehrsmittel und ist für viele Menschen zum Statussymbol geworden. Der Radverkehr wird vielfältiger. Unterschiedliche Gruppen nutzen verschiedene Fahrradtypen zu privaten und gewerblichen Zwecken auf immer mehr Wegen.

Aber: Eine hohe Kfz-Dichte, hohe Kfz-Geschwindigkeiten sowie eine oft noch unzureichende Radverkehrsinfrastruktur bremsen das Rad aus. Radfahren in der Stadt macht nicht immer Spaß, fühlt sich manchmal unsicher an und hat ein vergleichsweise hohes Unfall- und Gesundheitsrisiko. Zudem sind in den meisten hochverdichteten Städten die Flächen für eine gute Radverkehrsinfrastruktur knapp. Ein Paradigmenwechsel in der Flächenverteilung zugunsten nachhaltiger Verkehre steht noch aus.

Potenziale: Städte mit kompakten Strukturen und kurzen Wegen können zu „Fahrradstädten“ werden. Feinstaub und Stickoxide sowie Lärm nehmen ab. Die Menschen in den Städten profitieren davon, dass die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die Lebensqualität insgesamt steigen.

Handlungsschwerpunkte

Platz schaffen für das Fahrrad! Der fließende und der ruhende Kfz-Verkehr benötigen derzeit viel Fläche. Die Fläche sollte so verteilt werden, dass stadtverträgliche Verkehrskonzepte mit hochwertigen Radverkehrsinfrastrukturen realisierbar werden, z. B. mit geschützten Radfahrstreifen oder Straßenquerschnitten mit Langsamfahrspuren. Diese können auch große Radverkehrsmengen mit unterschiedlichen Fahrradtypen bewältigen. Im Nebennetz sind Fahrradstraßen ein selbstverständliches Infrastrukturelement.

Ruhenden Verkehr organisieren! Kfz-Stellplätze umwandeln, den Parkraum für den Kfz-Verkehr stringent managen und Zonen für den Lade- und Lieferverkehr einrichten: Dies schafft Platz für Fahrradstellplätze und vermeidet Konfliktsituationen.

Den Trend beachten! Künftig werden mehr Menschen Rad fahren. Das muss beim Neu- und Umbau von Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden. Ebenso sollte der Standard auch Spezialrädern – insbesondere Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern – bezüglich Breite, Geschwindigkeit und Fahrdynamik genügen.

Verkehrssicherheit erhöhen! Die Kommunen bauen nicht nur sicherere Radverkehrsinfrastruktur. Sie nutzen die Möglichkeiten geschwindigkeitsreduzierender baulicher Maßnahmen und gestalten Knotenpunkte konsequent sicher und verständlich.

Die Nutzung des öffentlichen Raums regulieren! Der Bund reguliert die Nutzung des öffentlichen Raums durch Fahrradverleihsysteme, das Abstellen von Lastenrädern und den Umgang mit Schrotträdern. Dies schafft Rechtssicherheit und unterstützt Lösungen, die innovativ sowie stadtverträglich sind und Rücksicht auf schutzbedürftige Menschen nehmen.

Wirtschaftsverkehr stadtverträglich abwickeln! Kommunen und KEP-Dienste gestalten gemeinsam urbane Logistikkonzepte, um optimale Rahmenbedingungen für den Einsatz von (E-Lasten-)Fahrrädern im Liefer- und Wirtschaftsverkehr zu schaffen.

Land

Ausgangssituation und Potenziale

Die ländlichen Räume profitieren derzeit noch wenig vom Aufschwung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Alltag, trotz der prinzipiell guten Bedingungen für den Einsatz des Fahrrads: Viele Alltagswege sind nicht länger als zehn Kilometer. In bereits 14 % der Haushalte gibt es Pedelecs,⁴³ mit denen auch weitere Strecken gut zu schaffen sind. Geringeres Kfz-Verkehrsaufkommen, ein dichtes Wirtschaftswegenetz sowie die kompakten Strukturen der Klein- und Mittelstädte ermöglichen ein positives Radfahrerlebnis.

Aber: Der fortschreitende demografische Wandel kann eine Ausdünnung der (Nah-)Versorgungsangebote bewirken und so längere Wege verursachen. Diese führen oft über Außerortsstraßen mit schnell fahrenden Kfz, ohne separate Radverkehrsanlagen, mit den damit verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Radverkehrsförderung ist in kleinen und ländlichen Kommunen mit Blick auf die personellen und finanziellen Kapazitäten der Gemeindeverwaltungen schwieriger umzusetzen. Den Kreisen fehlen koordinierende Kompetenzen, um flächendeckende Radverkehrsnetze auf den Weg zu bringen.

Potenziale: Radfahren ermöglicht es den Menschen auf dem Land, eigenständig unterwegs zu sein, am sozialen Leben teilzunehmen und sich auch dann selbst zu versorgen, wenn sie keinen Pkw besitzen. Dies ist besonders wichtig, da sie oft nur ein eingeschränktes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung haben. Besondere Potenziale liegen jedoch in der Verknüpfung von Fahrradinfrastruktur und öffentlichem Verkehr. Nicht zu unterschätzen sind die positiven Effekte des touristischen Radverkehrs auf die Wirtschaftsstruktur und die Standortattraktivität der ländlichen Regionen.

Handlungsschwerpunkte

Rolle der Kreise stärken! Die Kreise übernehmen für kleinere Gemeinden Serviceaufgaben in der Netzplanung. Sie stellen die Radverbindungen zwischen den

größeren Gemeinden sicher. „Kompetenzstellen Radverkehr“ auf Landesebene beraten die ländlichen Kommunen.

Förderung ausweiten und anpassen! Bund und Länder richten ihre Förderprogramme stärker am Bedarf und den Möglichkeiten kleinerer Gemeinden aus. Sie stellen einen einfachen Werkzeugkasten für die Radverkehrsplanung in ländlichen Räumen bereit. (Nah-)Versorgung und Mobilität werden integriert geplant, bei Bedarf werden Forschungs- und Modellvorhaben durchgeführt.

Von anderen lernen! Viele Kommunen in ländlichen Räumen haben im Rahmen ihres kommunalen Mobilitätsmanagements vorbildhafte Radprojekte umgesetzt. Beispiele und Umsetzungshilfen dafür finden sich z. B. im Online-Mobilitätsnachschlagewerk „Mobilikon“ (www.mobilikon.de).

Fahrrad und öffentlichen Verkehr verknüpfen!

Fahrradabstellmöglichkeiten werden nicht nur an Bahnhöfen, sondern auch flächendeckend an Bushaltestellen geschaffen. Die Fahrradmitnahme wird auch in Bussen erlaubt – sofern es bauartbedingt möglich ist.

Separate Radverkehrsinfrastruktur ausbauen!

Außerortsstraßen mit (über-)regionaler Verbindungsfunktion sowie hohem Kfz-Verkehrsaufkommen oder großem Schwerlastanteil werden durch separate Radverkehrsinfrastrukturen sicher befahrbar. Auch die Anforderungen von Pedelecs und S-Pedelecs werden berücksichtigt.

Netzlücken schließen! Auf sonstigen Außerortsstraßen werden flexible Lösungen mit verträglichen Kfz-Geschwindigkeiten erprobt. Über Wirtschaftswege können auch viele Netzlücken geschlossen werden. Dabei sind die Anforderungen an soziale Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen.

Platz fürs Rad an Ortsdurchfahrten! Innerorts wird insbesondere an schmalen Ortsdurchfahrten Platz fürs Rad geschaffen.



Aktionsfeld

Innovation & Digitalisierung

Innovation & Digitalisierung

Innovative Fahrradtechnologien, Dienstleistungen und Infrastrukturlösungen können dazu beitragen, dass häufiger mit dem Rad gefahren wird und die Menschen mit dem Rad sicher unterwegs sind. Die Potenziale des Radverkehrs können besser ausgeschöpft werden, wenn das Fahrrad in vernetzte digitale Mobilitätsdienste integriert wird.



Radverkehrsdaten werden von Anbietern digitaler Dienste oder z. B. für eine verbesserte Infrastrukturplanung genutzt. Die Daten sind aktuell, möglichst flächendeckend und frei zugänglich.



Eine anwendungsorientierte und breit ausgerichtete Radverkehrsforschung sowie Pilot- und Modellvorhaben führen zu wegweisenden neuen Lösungen. Ein innovationsfördernder regulatorischer Rahmen durch Bund und Länder trägt dazu bei, neue Produkte und Lösungen schnell zu entwickeln und einzuführen.

Handlungsschwerpunkte

Innovationen in der Breite umsetzen! Bund und Länder unterstützen die Kommunen durch finanzielle Förderung, anwendungsreife technische Lösungen verstärkt einzusetzen. Beispiele sind Geofencing, ITS-Lösungen für das Verkehrsmanagement, Abbiegeassistenzsysteme für Kfz sowie multimodale Mobilitätsplattformen und Dienste.

Entwicklungen fördern! Bund, Länder und Kommunen fördern und unterstützen die Neu- und Weiterentwicklung sowie Erprobung von innovativen technischen Lösungen für das Fahrrad, z. B. den seriellen Hybridantrieb, für Fahrradzubehör, neue Dienste und Dienstleistungen, digitale Planungswerkzeuge und Infrastrukturlösungen durch:

- Förderprogramme,
- Auftragsforschung (z. B. FoPS),
- Modell- und Demonstrationsvorhaben,
- Innovationshubs / digitale Hubs,
- Hackathons,
- Innovationspreise.

Planerinnen und Planer sind „up to date“! Radverkehrsplanerinnen und -planer lernen in ihrer Aus- und Weiterbildung an den Hochschulen und in Akademien, wie sie mit digitalen Daten und Planungswerkzeugen umgehen und den Radverkehr in innovative Dienste, in das Verkehrsmanagement und multimodale Mobilitätsplattformen integrieren.

Potenziale nutzen! Flexible Bedienformen sowie automatisierte Systeme im öffentlichen Verkehr und bei Mobilitätsdienstleistern berücksichtigen das Fahrrad. Infrastruktur, Daten und Tarife werden verknüpft. Die Digitalisierung im Verkehr, u. a. das automatisierte Fahren, kann unter bestimmten Umständen zu größeren Flächengewinnen führen. Bund, Länder und Kommunen setzen sich frühzeitig dafür ein, diese Flächen für nachhaltige Mobilitätsformen und attraktive öffentliche Aufenthalts- sowie Begegnungsräume zu nutzen.

IM FOKUS

Radverkehr in der Forschung

Der Bund fördert die Forschung zum Rad- und Fußverkehr und weitet die Modell- und Forschungsprojekte zu nachhaltigen Verkehren, u. a. im Rahmen des NRVP 3.0, aus. Auch die Länder verstärken ihre Forschungsaktivitäten. Kommunen stehen als Praxispartner zur Verfügung und führen Modellvorhaben durch.

Bund, Länder und Hochschulen kommunizieren erfolgreiche Projekte zügig, damit sie schnell eine breite Anwendung finden können.

Mögliche Forschungsthemen:

- Politik & Philosophie: Etablierung einer neuen Mobilitätskultur (z. B. Klimaschutz und gesellschaftliches Selbstverständnis)
- Infrastruktur & Planung: Entwicklung neuer Lösungen (z. B. flexible Straßenquerschnitte innerorts, digitale Planungswerkzeuge, Integration von Wirtschaftswegen in Radverkehrsnetze)
- Verkehrssicherheit: Erprobung von Konzepten zum Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmender, Parameter für den Einsatz von E-Lastenfahrrädern und E-Lastenanhängern (z. B. Breite, Höhe, Nutzlast)
- Fahrradwirtschaft & Tourismus: Gewerblich einsetzbare Fahrräder, neue fahrradbezogene Dienstleistungen
- Psychologie: Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten / die Radnutzung
- Gesundheit: Nutzen des Radfahrens für die motorische Entwicklung, Gesundheitsförderung und Prävention von Zivilisationskrankheiten einschließlich der Auswirkungen einer fahrradfreundlichen Infrastruktur

Daten für den Radverkehr

IM FOKUS

Innovative Dienste für Radfahrende und Infrastrukturplanung brauchen aktuelle und belastbare Daten.

Aktivitäten:

- Bund und Länder erweitern die digitale Erfassung der Infrastrukturdaten. Sie bieten frei zugängliche Daten über den Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM) an und ermöglichen die Verwendung der Daten in anderen Diensten, u. a. auch Open Street Map. Dies dient auch der Umsetzung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926.
- Die Länder bringen hierzu ihre Datenbestände zur Radrouteninfrastruktur inklusive verfügbarer kommunaler Daten in ein bundesweites Angebot ein (Radroutenplaner Deutschland).
- Der Bund unterstützt die Länder beim Ausbau der digitalen Angebote zum Radverkehr über eine gemeinsame Geschäftsstelle. Diese definiert u. a. Regeln, um Radverkehrsdaten zu erfassen, zu aktualisieren und datenschutzkonform zu verarbeiten. Die Geschäftsstelle setzt zudem Qualitätsstandards für die bereitgestellten Daten.
- Der Bund treibt die zentrale Bereitstellung von Echtzeitdaten (z. B. Streckensperrungen, Fahrradverleihsysteme) voran. Er verpflichtet Mobilitätsanbieter, standardisierte, offene Datenschnittstellen bereitzustellen.
- Der Bund fördert die (Weiter-)Entwicklung von Technologien und Methoden zur automatisierten Datenerhebung im Radverkehr über gezielte Projektaufträge.

Glossar

Akkreditierungsagenturen

Die Akkreditierung im Hochschulbereich ist ein länder- und hochschulübergreifendes Verfahren der Begutachtung von Studienangeboten in Bachelor- und Masterstudiengängen staatlicher oder staatlich anerkannter Hochschulen. Dieses wird von unabhängigen Akkreditierungsagenturen durchgeführt.

Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden/Kommunen (AGFKen)

In zwölf Bundesländern (Stand 2020) haben sich Kommunen sowie weitere Akteurinnen und Akteure zu Arbeitsgemeinschaften zusammengeschlossen, um den (Fuß- und) Radverkehr zu fördern: AGFK Baden-Württemberg, AGFK Bayern, AGFK Brandenburg, AGN Hessen, AGFK Mecklenburg-Vorpommern, AGFK Niedersachsen/Bremen, AGFS Nordrhein-Westfalen, Rad.SN Sachsen, AGFK Sachsen-Anhalt, Rad.SH Schleswig-Holstein, AGFK Thüringen.

Aufgabenträger

Gemäß § 8 des Personenbeförderungsgesetzes sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gibt es derzeit (Stand 2020) 27 Aufgabenträger. Einige Länder nehmen diese Aufgabe selbst in Form von Landesgesellschaften wahr, in anderen sind es kommunale Zweckverbände oder Verkehrsverbände. Für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr übernehmen in der Regel die Landkreise und kreisfreien Städte die Rolle der Aufgabenträger.

Bike & Ride

Unter Bike & Ride wird die Verknüpfung des Fahrrads mit dem → öffentlichen Personenverkehr verstanden. Dazu zählen folgende Formen: Der Weg vom Startort zur Starthaltestelle wird mit dem Fahrrad zurückgelegt (Fahrrad im Vortransport) und/oder der Weg von der Zielhaltestelle zum Zielort (Fahrrad im Nachtransport). Auch die Fahrradmitnahme in Verkehrsmitteln des öffentlichen Personenverkehrs zählt zum Bike & Ride.

City-Hub

Ein City-Hub oder Mikrodepot ist ein immobiles oder mobiles Zwischenlager im städtischen Raum, in dem Sendungen für das nähere Umfeld gelagert werden. Große Zustellfahrzeuge müssen nicht bis vor die Haustüren fahren. Die kurzen Wege vom City-Hub/Mikrodepot bis zum Ziel können beispielsweise mit (E-)Lastenrädern oder Sackkarren zurückgelegt werden. (→ Siehe auch: Mikrodepot)

CO₂-Äquivalent

CO₂-Äquivalente (CO₂e) sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase.

Corona/COVID-19

COVID-19 ist eine in Europa im Februar 2020 erstmals aufgetretene Lungenerkrankung, die durch ein Coronavirus verursacht wird. Die weltweite Ausbreitung von COVID-19 wurde im März 2020 von der WHO zu einer Pandemie erklärt.

Cycling Embassy

Übersetzt bedeutet Cycling Embassy „Fahrradbotschaft“. Beispiele für Fahrradbotschaften gibt es bislang in den Niederlanden und Dänemark, aber auch in Großbritannien, Schweden und Japan. Fahrradbotschaften sind öffentlich-private Netzwerke und bieten eine Plattform zur Förderung des Radfahrens und zur Vermarktung der „Fahrradnationen“.

Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926

Ziel der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 ist die grenzüberschreitende EU-weite Versorgung Reisender mit multimodalen, hochwertigen und durchgängigen Reiseinformationen vor und während der kompletten Reise.

Fahrradakademie

Die seit 2007 beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) angesiedelte Fahrradakademie ist eine Fortbildungseinrichtung, die sich überwiegend an kommunale Akteure richtet. Sie verfolgt die Ziele Fortbildung, Information, Vernetzung und Erfahrungsaustausch der Akteure in der Radverkehrsförderung. Die Fahrradakademie wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert.

Fahrradklima-Test

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine nicht repräsentative Umfrage zur Zufriedenheit der Radfahrenden in Deutschland. Er thematisiert das Fahrrad- und Verkehrsklima, den Stellenwert des Radverkehrs, die Sicherheit und den Komfort beim Radfahren sowie die Infrastruktur und das Radverkehrsnetz. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert den ADFC-Fahrradklima-Test. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. führt das Projekt durch.

Fahrrad-Monitor

Der Fahrrad-Monitor erhebt alle zwei Jahre repräsentativ das subjektive Stimmungsbild der Radfahrenden in Deutschland. Die Befragungen werden seit 2013 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durchgeführt.

Fahrradportal

Das Fahrradportal ist eine Informations- und Kommunikationsplattform für den Radverkehr. Es bündelt für Fachleute aus Verwaltung und Forschung, aber auch für Bürgerinnen und Bürger aktuelle Informationen rund um den Radverkehr. Es wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.

Governance

Der Begriff Governance beschreibt neue, nicht hierarchische Formen der politischen Steuerung und des „Regierens in Netzwerken“. Im Kontrast zu traditionellen Formen des Regierens steht er für eine Steuerung, die auf Koordination setzt. Governance zeichnet sich u. a. durch breite Partizipation von nicht staatlichen Akteuren (Zivilgesellschaft) aus.

Innovationshubs / digitale Hubs

Innovationshubs bieten einen Rahmen für die Ideenfindung, Konzeption, Umsetzung und Verwertung innovativer Lösungen. Akteure verschiedener Unternehmen und Institutionen arbeiten gemeinsam an (digitalen) Innovationen.

Intelligent Transport Systems (ITS)

Intelligent Transport Systems = Intelligente Verkehrssysteme (IVS) verstehen sich als Anwendungen, bei denen Informations- und Kommunikationstechnologien zur Realisierung der Erfassung, der Übermittlung, der Verarbeitung und des Austauschs verkehrsbezogener Daten und Informationen eingesetzt werden.

KEP-Dienste

KEP steht für Kurier-, Express- und Paket-Dienste. Darunter fallen Logistik- und Postunternehmen, die vor allem Sendungen mit relativ geringem Gewicht und Volumen, z. B. Briefe, Dokumente, Päckchen und Kleinstückgüter, transportieren.

Ländliche Räume

Ländliche und urbane Räume lassen sich nicht eindeutig voneinander abgrenzen. Um den Grad der „Ländlichkeit“ einer Region zu definieren, verwendet das Thünen-Institut beispielsweise die folgenden Indikatoren: lockere Wohnbebauung, geringe Siedlungsdichte, hoher Anteil an land- und forstwirtschaftlicher Fläche, Randlage zu großen Zentren sowie geringe Einwohnerzahl im Umfeld. Die Bandbreite reicht von den sehr dünn besiedelten peripheren Räumen (äußerst ländlich) bis zu den hochverdichteten metropolitanen Zentren (kaum ländlich).

Lastenrad

Unter einem Lastenrad wird ein Fahrrad verstanden, das dem Transport von Lasten und/oder Personen dient und je nach Einsatzzweck mit verschiedenen An- und Aufbauten ausgerüstet ist. (auch: Cargobike, Transportrad)

Logistics Alliance Germany (LAG)

Öffentlich-private Partnerschaft mit dem Ziel, den Logistikstandort Deutschland unter dem Motto „Logistics made in Germany“ zu vermarkten.

Mikrodepot

Ein City-Hub oder Mikrodepot ist ein immobiles oder mobiles Zwischenlager im städtischen Raum, in dem Paketsendungen für das nähere Umfeld gelagert werden. Die kurzen Wege vom City-Hub/Mikrodepot bis zum Ziel können beispielsweise mit (E-)Lastenrädern zurückgelegt werden. (→ City-Hub)

Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM)

Der MDM ist eine neutrale Datenplattform mit definierten Standards zum Datenaustausch und wird gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 legt fest, dass es in jedem EU-Mitgliedstaat einen nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten geben soll. In Deutschland übernimmt der MDM die Rolle eines solchen nationalen Zugangspunkts.

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement beschreibt die zielorientierte und zielgruppenspezifische Moderation des Mobilitätsverhaltens. Es kommen insbesondere koordinierende, informatorische, organisatorische und beratende Maßnahmen zum Einsatz. Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst die Maßnahmen von Unternehmen, um den von ihnen erzeugten Verkehr zu lenken, zu verringern bzw. stadt- und umweltverträglich zu gestalten. Mit dem kommunalen Mobilitätsmanagement werden das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr relevanten Fachstellen der Kommunalverwaltung koordiniert und auf das Ziel einer nachhaltigeren Mobilitätsentwicklung ausgerichtet. Das schulische Mobilitätsmanagement umfasst Maßnahmen, die dazu beitragen, den Verkehr von und zu Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten sowie bei Kindern und Jugendlichen ein Bewusstsein für ihr Mobilitätsverhalten zu schaffen.

Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist das in den Landesnahverkehrsgesetzen verankerte Instrument zur Steuerung des öffentlichen Personennahverkehrs durch die → Aufgabenträger.

Nationaler Radverkehrskongress (NRVK)

Der NRVK wird seit 2009 alle zwei Jahre vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veranstaltet. Er ist der größte Radverkehrskongress in Deutschland und dient dem Austausch von Politik, Verwaltung und Fachöffentlichkeit.

Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo)

Seit 2019 unterstützt das NaKoMo kommunale Akteure bei der Umsetzung von Projekten der nachhaltigen Mobilität durch die Bereitstellung einer digitalen Austauschplattform (www.nakomo.de) sowie der Durchführung von Workshops und Veranstaltungen zur Vernetzung und zum Wissenstransfer.

Neue Leipzig-Charta:

Die „Neue Leipzig-Charta – Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl“ ist das Leitdokument für eine zeitgemäße Stadtpolitik in Deutschland und Europa. Sie wurde von den für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Ministern der Mitgliedstaaten der Europäischen Union am 30.11.2020 unter deutscher Ratspräsidentschaft der EU beschlossen.

Öffentliche Fahrradverleihsysteme / Bikesharing

Unter öffentlichen Fahrradverleihsystemen (engl. Bike-sharing) wird eine Form des Fahrradverleihs verstanden, bei der die Fahrräder meist im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen zur Verfügung stehen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Öffentlicher Personennahverkehr umfasst die Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienformen des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs.

Öffentlicher Personenverkehr

Im Rahmen des NRVP 3.0 wird „öffentlicher Personenverkehr“ als Überbegriff für den öffentlichen Personennahverkehr und -fernverkehr verwendet.

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)

Der öffentliche Straßenpersonennahverkehr umfasst den Teil des → öffentlichen Personennahverkehrs, der auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBEFG) erbracht wird: Busse, Oberleitungsbusse, Straßen- und Stadtbahnen sowie U-Bahnen.

Pedelec

Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt den Radfahrenden während des Tretens mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt und bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Gemäß § 1 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist es dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt.

Pendeln

Unter „Pendeln“ werden im NRVP 3.0 generell alle Wege zur Arbeit/Ausbildungsstätte verstanden, unabhängig davon, ob diese über Gemeindegrenzen hinweg oder innergemeindlich stattfinden.

Protected Bikelanes

Protected Bikelanes (deutsch: geschützte Radfahrstreifen) sind Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, die durch bauliche Barrieren (Poller, Betonelemente, Blumenkübel o. Ä.) vom Autoverkehr getrennt sind und so vor dem Überfahren und Zuparken geschützt werden. Vom Gehweg sind sie meist durch die Bordsteinkante getrennt. Oft sind sie farblich markiert.

Radnetz Deutschland

Das Radnetz Deutschland setzt sich zusammen aus zwölf Radfernwegen sowie dem „Radweg Deutsche Einheit“. Es hat eine Länge von ca. 11.700 km und verbindet alle Regionen Deutschlands miteinander. Sämtliche D-Routen führen über bestehende Radfernwege.

Resilienz

Unter Resilienz wird die Widerstandsfähigkeit von Systemen gegenüber Störungen verstanden.

Radroutenplaner Deutschland

Unter „Radroutenplaner Deutschland“ haben sich die Bundesländer zu einem Verbundprojekt zusammengeschlossen, um eine grenzüberschreitende und großräumige Planung von Radrouten und Informationen geben zu können. Ziel ist es, für (mehrtägige) Radtouren ein Routing auf den gut beschilderten „Premiumwegen“ der Länder anzubieten. Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert.

S-Pedelec

Die Funktionsweise der S-Pedelecs entspricht der der → Pedelecs, jedoch endet die Motorunterstützung erst bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h. Die maximal erlaubte Nenn-Dauerleistung der Motoren liegt bei 500 Watt. S-Pedelecs zählen zu den Kleinkrafträdern. Es wird ein Versicherungskennzeichen benötigt.

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) umfasst die Beförderung von Reisenden mit Eisenbahnzügen über Strecken mit mehr als einer Stunde Fahrzeit oder mehr als 50 km Entfernung.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienenpersonennahverkehr umfasst den Teil des → öffentlichen Personennahverkehrs, der auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erbracht wird (z. B. S-Bahnen und Regionalbahnen).

Schrottrrad

Merkmale von Schrotträdern sind z. B., dass sie nach außen erkennbar verkehrsuntüchtig sind, gegebenenfalls nur noch das Gerippe vorhanden ist und sie nicht mehr fahrbereit herstellbar sind.

Schutzstreifen

Gemäß VwV-StVO ist ein Schutzstreifen ein durch Zeichen 340, eine gestrichelte Linie, gekennzeichnet und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radverkehr“ markierter Teil der Fahrbahn.

Serieller Hybridantrieb / digitale Kette

Beim seriellen Hybridantrieb erfolgt die physische Kraftübertragung beim Treten indirekt über einen Generator, der den elektrischen Strom über einen Akku an den Motor im Hinterrad leitet.

Spezialräder

Unter Spezialrädern werden im NRVP 3.0 Fahrräder mit erhöhtem Platzbedarf verstanden. Dazu zählen z. B. Lastenräder, Tandems, Erwachsenendreiräder und Fahrräder mit Anhängern.

Urbane Räume

Urbane und → ländliche Räume lassen sich nicht eindeutig voneinander abgrenzen. Um den Grad der „Ländlichkeit“ einer Region zu definieren, verwendet das Thünen-Institut beispielsweise die folgenden Indikatoren: lockere Wohnbebauung, geringe Siedlungsdichte, hoher Anteil an land- und forstwirtschaftlicher Fläche, Randlage zu großen Zentren sowie geringe Einwohnerzahl im Umfeld. Die Bandbreite reicht von den sehr dünn besiedelten peripheren Räumen (äußerst ländlich) bis zu den hochverdichteten metropolitanen Zentren (kaum ländlich). Über diese Eingrenzung der „ländlichen Räume“ ergibt sich im Umkehrschluss eine Abgrenzung der „urbanen Räume“.

Vision Zero

Unter „Vision Zero“ wird im Kontext der Verkehrssicherheit die Vision eines Straßenverkehrs ohne Getötete verstanden.

Abkürzungen

CO ₂	Kohlendioxid
d. h.	das heißt
DB AG	Deutsche Bahn AG
FoPS	Forschungsprogramm Stadtverkehr
ITS	Intelligent Transport Systems
KEP-Dienst	Kurier-, Express- und Paket-Dienst
Kfz	Kraftfahrzeug[e]
km	Kilometer
Lkw	Lastkraftwagen
MiD	Mobilität in Deutschland
Mio.	Million[en]
Mrd.	Milliarde[n]
NRVK	Nationaler Radverkehrskongress
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Personenstraßenverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
t	Tonne[n]
u. a.	unter anderem
z. B.	zum Beispiel

Symbolerklärungen

Kapitelverweise:



Ziele:



Literatur

- ¹ Nobis, Claudia (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. FE-Projektnummer 70.904/15. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). infas; DLR; IVT; infas 360. Berlin.
- ² Nobis, Claudia (2019): a. a. O.
- ³ Jurczok, Franziska (2019): Fahrrad-Monitor Deutschland 2019. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). SINUS.
- ⁴ Andersen, L. B.; Schnohr, P.; Schroll, M.; Hein, H. O. (2000): All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work. In: Archives of internal medicine 160 (11), S. 1621–1628. DOI: 10.1001/archinte.160.11.1621.
- ⁵ Reiner, Miriam; Niermann, Christina; Jekauc, Darko; Woll, Alexander (2013): Long-term health benefits of physical activity – a systematic review of longitudinal studies. In: BMC public health 13, S. 813. DOI: 10.1186/1471-2458-13-813.
- ⁶ Mueller, Natalie; Rojas-Rueda, David; Cole-Hunter, Tom; Nazelle, Audrey de; Dons, Evi; Gerike, Regine et al. (2015): Health impact assessment of active transportation: A systematic review. In: Preventive medicine 76, S. 103–114. DOI: 10.1016/j.ypmed.2015.04.010.
- ⁷ Fraunhofer ISI, PTV, ifok (2021): „Wirkungen des Radverkehrs auf Menschen, Kommunen, Wirtschaft und Umwelt“. Erarbeitet im Rahmen der prozessualen sowie fachlich-inhaltlichen Unterstützung des BMVI bei der Erarbeitung des Nationalen Radverkehrsplans 3.0. Unveröffentlicht.
- ⁸ Fraunhofer ISI, PTV, ifok (2021): a. a. O.
- ⁹ Fraunhofer ISI, PTV, ifok (2021): a. a. O.
- ¹⁰ Kemen, Juliane; Schramek, Michael (2015): Ein Drittel weniger Krankheitstage durch moderate körperliche Bewegung auf dem Weg zur Arbeit. EcoLibro GmbH.
- ¹¹ Fraunhofer ISI, PTV, ifok (2021): a. a. O.
- ¹² ECF – European Cyclists’ Federation (2016): Shopping by bike: Best friend of your city centre. Cycling and Local Economies. Brüssel.
- ¹³ adfc (Hg.) (2020): ADFC-Radreiseanalyse 2020. Online: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2020/>, zuletzt abgerufen am: 16.04.2021
- ¹⁴ Lottritz, Christoph (2015): Radtourismus – Wirtschaftliche Chancen. Am Beispiel von Ruhrtal-Radweg und Römer-Lippe-Route. Hg. v. Ruhr Tourismus GmbH.
- ¹⁵ Rudolph, F., Giustolisi, A., Butzin, A., & Amon, E. (2020). Branchenstudie Fahrradwirtschaft in Deutschland: Unternehmen, Erwerbstätige, Umsatz. Wuppertal Institut; Institut Arbeit und Technik der Westfälischen Hochschule: Ausgewiesen werden die sog. steuerbaren Umsätze, d. h. nur solche Umsätze, die im Inland getätigt werden.
- ¹⁶ ZIV (2020b): Branchenumfrage Fahrradwirtschaft (19.05.2020).
- ¹⁷ SINUS (2020): Fahrrad-Monitor; Corona-Befragung 2020.
- ¹⁸ Rudolph, F., et al. (2020): a. a. O.
- ¹⁹ Umweltbundesamt (2020). Radverkehr – umweltfreundlich und klimaschonend.
- ²⁰ Fraunhofer ISI, PTV, ifok (2021): a. a. O.
- ²¹ Bundesregierung (2019): Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050.
- ²² Gesetz zur Einführung eines Bundes-Klimaschutzgesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften. Vom 12.12.2019.
- ²³ pan-European master plan for cycling promotion (draft – 02/2021). Unveröffentlicht. Voraussichtlicher Beschluss und Veröffentlichung des Dokuments im Mai 2021.
- ²⁴ ZIV (2021): Wirtschaftspressekonferenz am 10. März 2021 in Berlin. Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland 2020.
- ²⁵ Nobis, Claudia (2019): a. a. O.
- ²⁶ Prognos (2020): Bilanzierung des Nationalen Radverkehrsplans 2020. Berlin.
- ²⁷ Nobis, Claudia (2019): a. a. O.
- ²⁸ Prognos (2020): a. a. O.
- ²⁹ BMVI/StB10: Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs. Ausgabe August 2019. Stand: Januar 2019.
- ³⁰ PTV AG (Hg.) (2019): Schlussbericht zur Studie „Fahrradparken an Bahnhöfen“. Wissenschaftliche Beratung des BMVI zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie. Berlin, Prien.
- ³¹ Statistisches Bundesamt, Destatis (2020a): Pressemitteilung Nr. N 049 vom 19. August 2020.
- ³² Statistisches Bundesamt (Destatis) (2020b): Fachserie 8 Reihe 7. Verkehr. Verkehrsunfälle 2019.
- ³³ ZIV (2021): a. a. O.
- ³⁴ ZIV (2021): a. a. O.
- ³⁵ Cargobike.jetzt (2021). Online: <https://www.cargobike.jetzt/tipps/cargobike-kaufpraemien/>, zuletzt abgerufen am: 19.03.2021.
- ³⁶ Prognos (2020): a. a. O.

³⁷ Rudolph, F., et al. (2020): a. a. O.

³⁸ Alle Zahlen: Rudolph, F., et al. (2020): a. a. O.

³⁹ adfc (Hg.) (2020): a. a. O.

⁴⁰ Statistisches Bundesamt, Destatis (2020c): Statistik über die touristische Nachfrage.

⁴¹ Rudolph, F., et al. (2020): Berechnet wurde hier ein Beschäftigtenäquivalent von 204.137 Personen, die im Jahr 2019 ein durchschnittliches Einkommen erwirtschafteten.

⁴² Links zu den genannten Beispielen:
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/das-kieler-fahrradforum>, zuletzt abgerufen am: 16.04.2021
<https://www.hamburg.de/radverkehrspolitik-hamburg/5345604/buendnis-radverkehr/>, zuletzt abgerufen am: 16.04.2021
<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz/>, zuletzt abgerufen am: 16.04.2021
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/buendnis-fuer-moderne-mobilitaet.html>, zuletzt abgerufen am: 16.04.2021
<https://www.nakomo.de/>, zuletzt abgerufen am: 16.04.2021

⁴³ Jurczok, Franziska (2019): a. a. O.

Impressum

Auftraggeber und Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Stand

April 2021

Redaktion

PTV GROUP

ifok GmbH

Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI

Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Referat Z 32, Hausdruckerei

Gestaltung

MedienMélange: Kommunikation!

Hamburg

