

Bundeskabinett beschließt Nationalen Radverkehrsplan

Das Bundeskabinett hat am 21.04.2021 den neuen Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0) verabschiedet. Der NRVP ist die Strategie und Leitlinie des Bundes für die Radverkehrsförderung in Deutschland bis 2030. Das Dokument wurde gemeinsam mit Vertretern von Bund, Ländern, Kommunen und Verbänden entwickelt und diskutiert.

Dokument benennt konkrete Ziele für das Fahrradland 2030

Der NRVP zeigt auf, was Bund, Länder, Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft in den nächsten Jahren tun müssen, um Deutschland zum Fahrradland zu machen. Nur gemeinsam und in einem kontinuierlichen Austausch können die im Radverkehrsplan formulierten Maßnahmen und Anregungen zum Gestalten einer nachhaltigen Mobilität umgesetzt werden. Mit sichereren Infrastrukturen, von allen beachteten Verkehrsregeln und mehr Fairness im gegenseitigen Miteinander im Straßenverkehr soll eine Trendwende für sicheren Radverkehr gelingen.

Der NRVP benennt unter anderem folgende Ziele:

- Die Anzahl der Wege nimmt von rund 120 auf 180 Wege je Person und Jahr zu – ohne dass dies zu Lasten der übrigen Verkehrsarten des Umweltverbundes geht.
- Die durchschnittliche Länge der mit dem Rad zurückgelegten Wege erhöht sich von 3,7 Kilometer auf sechs Kilometer.
- Gegenüber 2019 reduziert sich die Zahl der im Verkehr getöteten Radfahrenden um 40 Prozent – trotz deutlich mehr Radverkehr.
- Als Orientierung soll sich die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren.

Der NRVP beinhaltet konkrete Vorschläge und Handlungsempfehlungen wie:

Förderung einer sicheren und lückenlosen Radinfrastruktur

- Beim Neu- und Ausbau von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sollen grundsätzlich begleitende Radwege eingerichtet werden.
- Bund, Länder und Kommunen finanzieren und bauen Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen – insbesondere in allen Metropolregionen.
- Der Bund erleichtert die Einrichtung von Fahrradstraßen.
- Die technischen Regelwerke zur Planung von Radverkehrsinfrastruktur sollen um Varianten für geschützte Kreuzungen und Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes) ergänzt werden.
- Die besonderen Anforderungen für Lastenräder sollen künftig mehr Berücksichtigung finden.
- Infrastruktur für Rad und Kfz werden möglichst getrennt. Für Mischverkehre soll es klare Einsatzgrenzen bezogen auf Kfz-Verkehrsstärke, Schwerverkehrsanteil und zulässiger Kfz-Geschwindigkeit geben.

- Kommunen setzen auf geschützte Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes), sichere Knotenpunkte, Langsamfahrspuren und Fahrradstraßen, um Rad und Kfz im Straßenverkehr sicher zu trennen.
- Kommunen schaffen im öffentlichen Raum schrittweise Platz für den Radverkehr – auch durch die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen. Das begleiten sie mit dem erforderlichen Parkraummanagement und Konzepten für den Lade- und Lieferverkehr. Kfz-Stellplätze werden in Quartiersgaragen konzentriert.
- Der Bund initiiert Modellprojekte, um öffentliche Räume flexibel und temporär zu nutzen. Erfolgreiche Lösungen werden bundesweit kommuniziert und zügig in eine breite Anwendung überführt.
- Bund und Länder entwickeln ein einheitliches „Corporate Design“ für Bodenmarkierungen und Beschilderung im Radnetz Deutschland.

Fahrradparkplätze

- Der Bund erarbeitet ein Programm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen und stattet es mit Finanzierungsmöglichkeiten aus. Er weitert mit der DB AG die Bike&Ride-Offensive zum Bau sicherer Fahrradparksysteme aus.
- Der konkrete Bedarf für Fahrradparkplätze an Haltestellen und Bahnhöfen wird in den Nahverkehrsplänen beziffert. Die Nahverkehrspläne treffen verbindliche Aussagen zur Ausstattung der Haltestellen und Bahnhöfen mit Bike&Ride-Anlagen.
- Die Städte und Gemeinden schaffen Fahrradparksysteme an den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs.
- Bund, Länder und Kommunen bauen an allen öffentlichen Einrichtungen in ausreichender Zahl Fahrradabstellanlagen. An hoch frequentierten Orten bauen die Kommunen v.a. Fahrradparkhäuser.
- Der Bund unterstützt Wohnungsbaugesellschaften, Wohneigentümergeinschaften, Arbeitgeber und den Einzelhandel finanziell dabei, in und an Bestandsgebäuden Fahrradparksysteme zu bauen.
- Ein Neubau muss immer auch gut zugängliche Fahrradabstellmöglichkeiten bieten. Bund und Länder passen dafür die Vorgaben in der Musterbauordnung und den Landesbauordnungen an.

Verkehrssicherheit

- Bund, Länder und Kommunen fördern einen Kulturwandel beim Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmenden.
- Die Einhaltung der Verkehrsregeln muss konsequent kontrolliert und Vergehen müssen geahndet werden. Die Länder unterstützen Polizei und Kommunen bei der Durchsetzung.

Förderung von Dienstfahrten

- Die Unternehmen führen – unterstützt von Bund, Ländern und Kommunen – Mobilitätsbudgets ein und fördern so auch die Fahrradnutzung. Die Unternehmen weiten ihre Dienstradleasing-Angebote aus.
- Behörden und öffentliche Unternehmen fördern die Nutzung des Fahrrads für Dienstfahrten, schaffen Dienstradflotten an und nutzen verstärkt Lastenrad-Sharing-Angebote.

Verwaltung, (Aus-)Bildung und Fahrradkultur

- Der Radverkehr wird auf allen Verwaltungsebenen zur Querschnittsaufgabe. Bund, Länder und Kommunen schaffen Verwaltungsstrukturen, Personalstellen und feste Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für die Aufgaben der Radverkehrsförderung. Sie qualifizieren Führungs- und Fachkräfte kontinuierlich weiter.
- 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.

Verknüpfung von Verkehrsträgern

- Der Bund setzt sich dafür ein, Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr auszubauen.
- Die Aufgabenträger machen Vorgaben zur Fahrradmitnahme bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr.
- Die Länder fördern insbesondere in ländlichen Räumen Möglichkeiten zum Fahrradtransport an bzw. in Bussen.
- Die Deutsche Bahn unterstützt die Fahrradmitnahme in Zügen – auch von Spezialrädern. Dafür baut sie Bahnhöfe barrierefrei aus, insbesondere mit Rampen und Aufzügen.

Logistik und Lastenräder

- Behörden und öffentliche Unternehmen schreiben Transportfahrten nach Möglichkeit vermehrt als Lasten-/Fahrradfahrten aus.
- Bund und Länder ändern das Baurecht wo erforderlich und fördern Mikrodepots.
- Die Kommunen erleichtern die Einrichtung von Logistikflächen im öffentlichen Raum. Sie gestalten gemeinsam mit KEP-Diensten urbane Logistikkonzepte, wie Mikrodepots oder City-Hubs.
- Der Bund überprüft die Radwegebenutzungspflicht für Lastenräder.
- Die Kommunen unterstützen den Einsatz von Lastenrädern z. B. über die Regulierung von Zufahrtsberechtigungen für Fahrräder.
- Der Bund und die Verbände setzen sich dafür ein, europäisch einheitliche Normen für Lastenräder zu schaffen, z. B. für Wechselcontainer, digitale Schnittstellen und Softwarelösungen.

Anmerkung:

Mit dem NRVP 3.0 liegt jetzt eine zeitgemäße bundesweite Strategie zur Förderung und Weiterentwicklung des Radverkehrs vor. In einem breit angelegten Dialogprozess unter Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände auf Bundesebene konnten sich die unterschiedlichen Akteure intensiv in die Entwicklung des Radverkehrsplans einbringen, der insofern auch einen Kompromiss darstellt. Für einen maßgeblichen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehrssektor bedarf es beispielsweise ambitionierter Veränderungen bei den Wegeanteilen der unterschiedlichen Verkehrsmittel. Ein konkretes Ziel bezüglich des Radverkehrsanteils benennt der NRVP nicht.

Das Dokument betont richtigerweise die zentrale Rolle der Kommunen für die Umsetzung des umfangreich notwendigen Infrastrukturausbaus und vieler weiterer Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Klar ist aber auch, viele der Ziele, wie die Umverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten der Nahmobilität, lassen sich nur im engen Dialog mit Bürgerschaft und Akteuren vor Ort umsetzen und verlaufen nicht immer konfliktfrei. Die Verkehrswende in den Städten und Gemeinden gelingt zudem nur mit entsprechender Unterstützung durch Bund und Länder. Das im Zuge des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung aufgelegte Sonderprogramm „Stadt und Land“ zur Förderung von Radinfrastruktur kann daher nur den Anfang einer längerfristigen Beteiligung des Bundes an einem flächendeckenden Radinfrastrukturausbau darstellen. So könnte das übergeordnete Ziel im NRVP – die Schaffung lückenloser, sicherer Radnetze in Deutschland – erreicht werden.

Der NRVP 3.0 ist abrufbar unter: www.bmvi.de/nrvp-dokument

gr-ru