

PRESSEMITTEILUNG

036/2021

NRVP 3.0 – so eine umfassende Strategie für mehr Radverkehr gab es noch nie

Scheuer: „Wir machen Deutschland zum Fahrradland“



Quelle: BMVI

Heute hat das Bundeskabinett den von Bundesverkehrsminister **Andreas Scheuer** vorgelegten Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0) verabschiedet.

Bundesminister Andreas Scheuer:

„Mit unserem neuen Nationalen Radverkehrsplan machen wir Deutschland zum Fahrradland. Der NRVP 3.0 ist ein Bürgerplan. So eine umfassende Strategie für ein sicheres und gutes Miteinander gab es noch nie. Wir haben alles in den Blick genommen: von der Infrastruktur über die gesetzlichen Vorschriften, die finanzielle Förderung bis hin zum Einsatz des Fahrrads in der Logistik. Für den NRVP 3.0 haben wir erstmals die Bürgerinnen und Bürger gefragt, was sie sich für den Radverkehr wünschen. Über 2.000 Ideen haben uns erreicht. Im Dialog mit Ländern, Kommunen, Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft haben wir diese Strategie für die nächsten 10 Jahre erarbeitet. Gleichberechtigung, Rücksicht und mehr Verkehrssicherheit stehen im Vordergrund. Ich fordere alle auf, ihn jetzt vor Ort mit Leben zu füllen, schnell anzupacken und die Maßnahmen umzusetzen. Radverkehr lebt in den Kommunen. Unsere Fördermittel in Rekordhöhe stehen bereit.“

Der NRVP 3.0 wird auf dem Nationalen Radverkehrskongress am 27./ 28. April 2021 der Fahrradcommunity vorgestellt.

Der NRVP 3.0 ist die Strategie für die Radverkehrsförderung in ganz Deutschland und Leitlinie für Bund, Länder, Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft bis 2030. Die Förderung des Radverkehrs ist eine gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Das Anliegen: Mehr, besserer und sicherer Radverkehr – in der Stadt und auf dem Land.



Quelle: BMVI

Der NRVP wird seit 2002 regelmäßig neu aufgelegt. Der aktuelle NRVP ist Ende 2020 ausgelaufen. Beim Nationalen Radverkehrskongress 2019 hat Bundesminister Scheuer den Startschuss für den NRVP 3.0 gegeben und erstmals Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, sich in die Erarbeitung einzubringen. Ihre wichtigsten Anliegen: lückenlose Radverkehrsnetze und mehr Verkehrssicherheit. Darauf aufbauend wurden die Inhalte und Themen gemeinsam mit Vertretern von Ländern, Kommunen und Verbänden wie ADFC, VCD, ADAC, Changing Cities, Deutsche Bahn, VDV, Zweirad-Industrie-Verband e.V., Deutsches Institut für Urbanistik diskutiert. Nähere Informationen finden Sie hier. (<https://zukunft-radverkehr.bmvi.de/bmvi/de/home/info/id/20>)

Der NRVP zeigt auf, was Bund, Länder, Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft in den nächsten Jahren tun müssen, um Deutschland weiter zum Fahrradland zu machen. Nur gemeinsam und in einem kontinuierlichen Austausch können die in dieser Radverkehrsstrategie 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 gelingt eine Trendwende für sicheren Radverkehr.



Quelle: BMVI

Der NRVP setzt für das Fahrradland 2030 konkrete 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 % – trotz deutlich mehr Radverkehr.

Als Orientierung – auch für die Akteure vor Ort, die die allermeisten Radverkehrsmaßnahmen umsetzen – haben wir uns deshalb ein Ziel gesetzt: Die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen soll sich perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren.



Quelle: BMVI

Der NRVP beinhaltet konkrete Vorschläge und Handlungsempfehlungen, z. B.:

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 weitet 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.

Den NRVP 3.0 und weitere Informationen zu den Fördermöglichkeiten des BMVI finden Sie hier: www.bmvi.de/nrvp-dokument (<https://www.bmvi.de/nrvp-dokument.html>) sowie www.bmvi.de/radverkehr (<https://www.bmvi.de/radverkehr.html>).

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile)

PDF, 3 MB, NICHT BARRIEREFREI

© 2021 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur