

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

**Zweiter Bericht der Bundesregierung über die Situation des
Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 2007**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einleitung	3
1.1 Auftrag des Deutschen Bundestages – Aufgabenstellung	3
1.2 Erster Fahrradbericht der Bundesregierung	3
1.3 Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung	3
2 Fazit und Ausblick	3
3 Entwicklung der Radverkehrsförderung in Deutschland seit dem Ersten Fahrradbericht	3
3.1 Nationaler Radverkehrsplan 2002 bis 2012	3
3.1.1 Ziele und Schwerpunkte	3
3.1.2 Bisherige Aktivitäten des Bundes im Rahmen des NRVP	4
3.1.3 Aktivitäten von Ländern, Kommunen und weiteren Akteuren	4
3.2 Schwerpunkte der Radverkehrsförderung	5
3.2.1 Radverkehr als Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik	5
– Bedeutung der Radverkehrsförderung in der Verkehrspolitik	5
– Fahrradverkehr und nachhaltige städtebauliche Entwicklung	5
– Stadt- und umweltgerechte Gestaltung der Mobilität	5
– Vorteile des Fahrrades in einem intermodalen Verkehrssystem	5
3.2.2 Gesundheitliche Vorteile des Radfahrens	6
3.2.3 Wirtschaftliche Potenziale des Fahrradtourismus	6
3.2.4 Effizienter Einsatz öffentlicher Investitionen	6
3.2.5 Radverkehrsförderung im europäischen Kontext	6
3.3 Aktuelle Handlungsfelder der Radverkehrsförderung	6
3.3.1 Fahrradnutzung	6

	Seite
3.3.2 Unfallgeschehen	7
3.3.3 Rechtlicher Ordnungsrahmen	7
3.3.4 Finanzierungssystem	7
3.3.5 Radverkehrsanlagen im Straßenraum	7
3.3.6 Radtouristische Infrastruktur	7
3.3.7 Vernetzung mit öffentlichen Verkehrsmitteln	8
3.3.8 Soft Policies	8
– Öffentlichkeitsarbeit	8
– Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung	8
– Service und Dienstleistungen	8
– Qualitätsmanagement	8
3.4 Handlungsbedarf zur Stärkung des Radverkehrs	9
3.5 Handlungsoptionen für eine nachhaltige Radverkehrsförderung	9
– Rechtlicher Ordnungsrahmen	9
– Koordination der Radverkehrsförderung	9
– Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung	9
– Verkehrssicherheit und Mobilitätserziehung	9
– Forschung	10
– Infrastrukturelle Aspekte der Radverkehrsförderung	10

1 Einleitung

1.1 Auftrag des Deutschen Bundestages – Aufgabenstellung

Zur Förderung und politischen Stärkung des Fahrradverkehrs hat der Deutsche Bundestag mit Beschluss vom 21. April 1994 die Bundesregierung aufgefordert, dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages in regelmäßigen Abständen einen Bericht zur Situation des Radverkehrs in Deutschland vorzulegen. Neben einer umfassenden Bestandsaufnahme soll der Bericht Empfehlungen enthalten, wie die Nutzung des Fahrrades sowie sein Stellenwert in der Verkehrspolitik gestärkt werden können.

1.2 Erster Fahrradbericht der Bundesregierung

Die Bundesregierung ist dieser Aufforderung mit der Vorlage des Ersten Fahrradberichtes im Jahr 2000 (Bundestagsdrucksache 14/3445) nachgekommen. Im Ersten Fahrradbericht wurde das Leitbild „Radverkehr als System“ entwickelt, das im Zusammenwirken der Handlungsfelder

- Fahrradfreundliche Infrastruktur
- Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Information
- Service und Dienstleistungen

den Radfahrenden längerfristig einen ähnlich hohen Standard wie dem Autoverkehr bieten soll. Die Bundesregierung hat dieses Leitbild im Nationalen Radverkehrsplan 2002 bis 2012 (NRVP) aufgegriffen. Es bildet die Grundlage der dort formulierten Ziele und Maßnahmen.

1.3 Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung

Mit dem Zweiten Fahrradbericht der Bundesregierung wird der Erste Fahrradbericht aktualisiert und fortgeschrieben. Die Fortschreibung dokumentiert den aktuellen Stand der Wissenschaft, Forschung und Planung zum Fahrradverkehr und stellt den Stand der Radverkehrsförderung seit dem Jahr 2000 unter besonderer Berücksichtigung der Ziele und Schwerpunkte des NRVP dar.

2 Fazit und Ausblick

Im Berichtszeitraum ist eine verstärkte Beschäftigung mit dem Thema Radverkehrsförderung in allen Politikbereichen festzustellen. Zahlreiche Maßnahmen im Bereich des Ordnungsrahmens, der fachlichen Rahmenbedingungen sowie der Öffentlichkeitsarbeit und Koordinierung sind bereits ergriffen oder auf den Weg gebracht. Haushaltsmittel wurden erhöht und neue Finanzierungsmöglichkeiten geschaffen (z. B. für nicht investive Projekte und Maßnahmen). Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass eine dauerhafte, wirksame und wirtschaftlich effiziente Förderung des Radverkehrs nur gelingen wird, wenn die Qualität der Angebote und die der Kooperation auf allen Ebenen stimmt und nachhaltig gewährleistet wird.

In Deutschland gibt es ca. 73 Millionen Fahrräder, d. h. fast 80 Prozent der Bevölkerung besitzen ein Fahrrad, manche auch ein Zweit- oder Drittrad. Angesichts dieses vorhandenen Potenzials gilt es, das Fahrrad als Null-Emissionsfahrzeug stärker in das Bewusstsein der Menschen für seine vermehrte Nutzung zu rücken und mehr in den Alltag zu integrieren. Eine Erhöhung der Wegeanteile des Radverkehrs erscheint in vielen Kommunen – bei entsprechenden Fördermaßnahmen – möglich. Die Bundesregierung wird sich weiter konsequent für die Stärkung des Radverkehrs einsetzen.

3 Entwicklung der Radverkehrsförderung in Deutschland seit dem Ersten Fahrradbericht

Wichtigste Grundlage für diesen Bericht ist ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Auftrag gegebenes Forschungsvorhaben¹, dessen wesentliche Ergebnisse im Folgenden dargestellt werden.

3.1 Nationaler Radverkehrsplan 2002 bis 2012

3.1.1 Ziele und Schwerpunkte

Ziel des NRVP ist es, für den Zeitraum 2002 bis 2012 in Deutschland neue Wege und Umsetzungsstrategien zur Radverkehrsförderung zu initiieren, Handlungsempfehlungen zu geben und insgesamt einen Beitrag für ein fahrradfreundliches Klima zu leisten. Der Nationale Radverkehrsplan richtet sich an alle Akteure in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, aber auch an die einzelnen Bürgerinnen und Bürger als aktive Verkehrsteilnehmende. Mit Vorlage dieses Plans hat sich die Bundesregierung zu ihrer aktiven Rolle als Katalysator und Modulator bei der Förderung des Fahrradverkehrs bekannt.

Ziele der Bundesregierung sind die

- Steigerung des Radverkehrsanteils in Deutschland bis 2012,
- Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik,
- Förderung einer modernen, sozial- und umweltverträglichen Nahmobilität nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ sowie die
- Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Der NRVP unterstreicht den politischen Gestaltungswillen der Bundesregierung und ermutigt die Akteure in Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft, sich engagiert für die Radverkehrsförderung im Sinne „Radverkehr als System“ einzusetzen. Der NRVP liefert gute Argumente und Beispiele aus den Bereichen nachhaltige Verkehrspolitik, integrierte Stadtentwicklung, Umweltschutz, Gesundheit und Wirtschaft und zeigt, dass sich die Rad-

¹ FE-Nr.: 70.0760/2004 „Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung“

verkehrsförderung lohnt. Er wird von allen Akteuren als wichtiger Impuls für die Radverkehrsförderung gesehen.

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vom 11. November 2005 wird ausdrücklich an der weiteren Umsetzung des NRVP gemeinsam mit den Ländern und Gemeinden festgehalten. Die Bundesregierung will den Städten und Gemeinden helfen, in städtischen Wohnquartieren den Fußgänger-, Fahrrad-, ÖPNV- und Autoverkehr so zu vernetzen, dass sowohl ruhiges Wohnen als auch Mobilität möglich sind.

3.1.2 Bisherige Aktivitäten des Bundes im Rahmen des NRVP

Seit der Vorlage des Ersten Fahrradberichts und des NRVP haben sich eine Reihe von Rahmenbedingungen und Aktivitäten zur Radverkehrsförderung weiterentwickelt:

Finanzielle Förderung von investiven und nicht investiven Maßnahmen

Investive Maßnahmen

Mit Vorlage des NRVP wurde im Bundeshaushalt 2002 ein eigener Titel für den Bau und die Erhaltung von Radwegen in der Baulast des Bundes eingerichtet, dessen Höhe mit 100 Mio. Euro (rund 2 Prozent der Mittel für Straßenbauinvestitionen) einer Verdoppelung der Ausgaben gegenüber den Vorjahren entspricht. Die Erhöhung der Mittel für Radwege an Bundesstraßen wirkt sich seit 2003 in einer deutlichen Steigerung der jährlich gebauten Radwege sowie der für den Neubau und die Instandhaltung anfallenden Baukosten aus. Einschließlich der noch in Bau befindlichen Radwege wurden 2005 insgesamt 93 Mio. Euro ausgegeben. Im Jahr 2004 wurde zusätzlich ein Haushaltstitel „Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen“ mit einem Ansatz von 10 Mio. Euro mit dem Ziel eingerichtet, den Ausbau und den Erhalt von Freizeitradwegen im Verlauf von Bundeswasserstraßen zu fördern.

Nichtinvestive Maßnahmen

Um die Ziele und Maßnahmenvorschläge des NRVP einem breiten Kreis von Akteuren zu vermitteln, bedarf es verstärkter Aktivitäten auf dem Handlungsfeld der Öffentlichkeitsarbeit und der Kommunikation. Zur Umsetzung des NRVP stellt der Bund erstmalig seit 2004 jährlich 2 Mio. Euro für nicht investive Maßnahmen zur Verfügung. Im Jahr 2004 wurden die Maßnahmen zunächst aus dem Straßentitel für „Konferenzen, Tagungen, Messen und Ausstellungen“ gefördert. Ab 2005 wurden zwei eigene Haushaltstitel eingerichtet.

Seit Juni 2005 liegt die „Richtlinie zur Förderung nicht investiver Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP“ vor, die bis zum 31. Dezember 2012 Gültigkeit hat. Förderfähig sind danach nichtinvestive Maßnahmen, die die Ziele des NRVP erfüllen und folgenden Kriterien genügen sollen:

Die Maßnahmen sollen

- einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten,
- Ergebnisse erbringen, die auf vergleichbare Anwendungsfälle übertragbar, das heißt modellhaft anwendbar sind und keine nur einmalige oder lokale Aktivität darstellen und
- neue Erkenntnisse über das zu bearbeitende Thema liefern.

Die Befragung der Länder und Kommunen hat ergeben, dass diese Förderung nicht investiver Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP für die Länder und Kommunen eine hohe Bedeutung hat.

Wissensvermittlung und Öffentlichkeitsarbeit

Wissensvermittlung und Öffentlichkeitsarbeit sind wichtige Bausteine des NRVP. In den Rahmen der Wissensvermittlung und radverkehrsbezogenen Öffentlichkeitsarbeit des Bundes fallen Fachveranstaltungen, Publikationen der Reihe „direkt“, Handlungsleitfäden, Broschüren, Infoblätter, Internetportale, Wettbewerbe etc. Im Zusammenhang mit dem NRVP sind vom Bund dazu z. B. folgende Aktivitäten durchgeführt bzw. initiiert oder unterstützt worden:

Einrichtung des Fahrradportals www.nationaler-radverkehrsplan.de, Aufbau einer Literatur- und Praxisbeispieldatenbank im Rahmen des Fahrradportals, Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ (ADFC/AOK).

Weitere Maßnahmen

Weitere Maßnahmen der Bundesregierung sind u. a. die Optimierung des Rechtsrahmens, Kampagnen für mehr Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsklimas, die sich an alle Verkehrsteilnehmer richtet (Verkehrssicherheitsprogramme), die Koordinierung der Umsetzung des NRVP durch den Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“, die Durchführung von Forschungsvorhaben und Modellprojekten, die Unterstützung des bundesweiten Wettbewerbes „Best for bike“ sowie die Förderung von Projekten des ADFC und der Verkehrssicherheitsverbände.

3.1.3 Aktivitäten von Ländern, Kommunen und weiteren Akteuren

In zahlreichen Bundesländern wurden die Rahmenbedingungen zur Radverkehrsförderung, z. B. durch verkehrspolitische Programme oder durch landesweite Radverkehrsnetze, verbessert. Die Bundesländer haben ihre Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs deutlich gesteigert. Gleichwohl weist das Engagement der einzelnen Länder noch erhebliche Unterschiede auf. Auch die oft begrenzten Haushaltsmittel engen die Handlungsspielräume zum Teil ein.

Auf der kommunalen Ebene zeigt eine Vielzahl von guten Beispielen, dass Radverkehrsförderung auch in Zeiten knapper Kassen wirksam betrieben werden kann. Die

Kommunen sind die wichtigsten Handlungsträger im Bereich des Alltagsverkehrs. Seit Mitte der 1990er Jahre haben zahlreiche Städte und Gemeinden sowie Landkreise umfassende Radverkehrskonzepte aufgestellt und setzen sie sukzessive um. In vielen Kommunen dominieren allerdings noch Einzelmaßnahmen, die oft nicht hinreichend in Gesamtverkehrskonzepte und die Stadtentwicklungsplanung integriert sind.

Der Wissensstand über den Nutzen der Radverkehrsförderung hat sich verbessert. Akteure aus Wirtschaft und von Verbänden sowie weitere Handlungsträger engagieren sich zunehmend für den Radverkehr. Ihr vielfältiges, oftmals ehrenamtliches Engagement, deckt viele Handlungsfelder ab. Sie sind wichtige Multiplikatoren der Radverkehrsförderung

3.2 Schwerpunkte der Radverkehrsförderung

3.2.1 Radverkehr als Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik

Bedeutung der Radverkehrsförderung in der Verkehrspolitik

Eine stärkere Fahrradnutzung kann einen wichtigen Beitrag zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie und zum Erreichen der Klimaschutzziele leisten. Radfahren trägt zu einer urbanen Lebensqualität sowie zu Einsparungen bei den Kosten für den motorisierten Verkehr und zur Förderung der Gesundheit bei. Der NRVP sieht deshalb in der Fahrradförderung einen wichtigen Baustein einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik. Ziel ist es, ein hohes Mobilitätsniveau möglichst verkehrseffizient zu erreichen und die vom motorisierten Verkehr ausgehenden Belastungen zu reduzieren. Dabei ist die Stärkung des Anteils der umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Verkehrsverlagerung) ein wesentlicher Ansatz.

Zwar erfreut sich das Fahrrad im Alltagsverkehr und in der Freizeit zunehmender Beliebtheit, jedoch werden gegenwärtig in Deutschland nur etwa 9 Prozent aller Wege mit dem Rad zurückgelegt. Damit sind die Potenziale bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Gerade in den Ballungsräumen, wo die Hälfte aller Pkw-Fahrten kürzer als 5 km sind, bestehen gute Chancen zu einer Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Radverkehr. Zahlreiche deutsche und ausländische Beispiele zeigen, dass durch eine konsequente Förderung des Radverkehrs und eine darauf ausgerichtete Gesamtverkehrspolitik nennenswerte Steigerungen des Radverkehrs zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden können.

Fahrradverkehr und nachhaltige städtebauliche Entwicklung

Eine zukunftsfähige städtebauliche Entwicklung erfordert eine Reduzierung der Inanspruchnahme von Freiflächen und eine Stärkung funktionsfähiger, urbaner Stadtzentren und -quartiere. Hierbei gilt es auch,

- eine sinkende Flächeninanspruchnahme als Chance attraktiver Wohnquartiere für Familien mit Kindern zu nutzen,
- die Mobilität stadt- und umweltverträglich zu gestalten und
- die Vielfalt des Einzelhandels zu erhalten und zentrale Versorgungsbereiche zu stärken.

Der Fahrradverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zu einer niedrigeren Flächeninanspruchnahme: Auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes mit etwa 10 bis 12 m² können acht Fahrräder mit guter Zugangsmöglichkeit stehen. Auch der fließende Radverkehr benötigt im Vergleich deutlich weniger Verkehrsfläche als der fließende Kfz-Verkehr. Städte, in denen der Fahrradverkehr – zusammen mit dem Fußgängerverkehr – einen hohen Anteil an den Wegen der Bewohner hat, benötigen vergleichsweise wenig Siedlungsfläche.

Stadt- und umweltgerechte Gestaltung der Mobilität

Radfahren ist auf kurzen Wegen eine sehr zeiteffiziente Form der Fortbewegung: Auf innerstädtischen Wegen von bis zu etwa fünf Kilometern Länge entspricht die durchschnittliche Tür-zu-Tür-Reisezeit von Radfahrern etwa der von Pkw-Nutzern. Über diese kurze Entfernung führen nach Untersuchungen in verschiedenen Großstädten 40 bis 50 Prozent aller innerstädtischen Pkw-Fahrten der Bewohner. Auch im bundesweiten Durchschnitt ist dies die Länge von über 40 Prozent der Pkw-Fahrten.

Der Radverkehr trägt zu einer Stabilisierung innerstädtischer Nutzungsstrukturen bei: Radfahren erzeugt keine Luftschadstoffe und keine Lärmemissionen. Ein hoher Anteil des Fahrradverkehrs wirkt – im Rahmen des sog. Umweltverbundes mit dem Fußgängerverkehr und mit öffentlichen Verkehrsmitteln – dem Wertverlust entgegen, dem Wohngebäude an mit Verkehrslärm belasteten Straßen unterliegen.

Die Förderung des Radverkehrs trägt zur Reduzierung von Feinstaub- und Schadstoffbelastungen bei: In vielen städtischen Bereichen ist der motorisierte Straßenverkehr die größte Einzelquelle für Feinstaub, aber auch beispielsweise für Stickstoffdioxid. Eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Radverkehr kann hier ein wichtiger Beitrag zur Immissionsminderung sein.

Vorteile des Fahrrades in einem intermodalen Verkehrssystem

Auch in der Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bietet das Fahrrad in Agglomerationen und im suburbanen Raum erhebliche Vorteile einer effizienteren Verkehrsabwicklung. Durch Bike+Ride-Angebote und Fahrradstationen lassen sich neue ÖV/SPNV-Kunden für den öffentlichen Verkehr (ÖV)/Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gewinnen und der „Umweltverbund“ öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsträger stärken. Die potenziellen Nutzergruppen und Einzugsbereiche von Bike+Ride-Angeboten sind oftmals mit denen von P+R-Angeboten vergleichbar.

3.2.2 Gesundheitliche Vorteile des Radfahrens

Die Förderung des Radfahrens kann einen Beitrag dazu leisten, dem Gesundheitssystem Kosten für die Behandlung von Erkrankungen zu ersparen, die auch auf Bewegungsmangel zurückzuführen sind und durch eine Förderung regelmäßiger körperlicher Aktivität vermieden werden könnten. Regelmäßiges Radfahren kann für Erwachsene das Risiko von Fettleibigkeit, Bluthochdruck, von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Gelenk- und Rückenbeschwerden und des Typ 2-Diabetes reduzieren. Radfahren trägt zu einer positiven körperlichen und seelischen Entwicklung von Kindern und Erwachsenen bei und unterstützt die soziale Entwicklung von Kindern und Jugendlichen.

3.2.3 Wirtschaftliche Potenziale des Fahrradtourismus

Der Fahrradtourismus ist ein seit Jahren stetig wachsender Bereich im deutschen Tourismus und damit auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Radverkehrsförderung ist Wirtschaftsförderung. Gleichzeitig leistet der Fahrradtourismus seinen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität in der Freizeit. Die vom BMVBS mitfinanzierten Radreisepotenziale des Allgemeinen Deutschen Fahrradclub e. V. (ADFC) aus den Jahren 2005 und 2006 haben ergeben, dass 2,45 Mio. Deutsche im Jahr 2004 einen mehrtägigen Urlaub mit dem Fahrrad verbracht haben. Das ist im Vergleich zu 2003 eine Steigerung von 8,9 Prozent. Die Bedeutung, die die Bundesregierung dem Fahrradtourismus zuweist, zeigt sich auch daran, dass auf Einladung des Beauftragten der Bundesregierung für den Tourismus das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie gemeinsam mit dem BMVBS am 29. März 2007 die Konferenz „Fahrradtourismus: Neue Wege in Deutschland“ veranstaltet hat.

3.2.4 Effizienter Einsatz öffentlicher Investitionen

Die Förderung des Fahrradverkehrs lässt eine hohe volkswirtschaftliche Effizienz des Einsatzes öffentlicher Investitionen erwarten. Nach Modellrechnungen für verschiedene Städte in den Niederlanden und Norwegen z. B. weisen Investitionen in Radverkehrsnetze volkswirtschaftlich ausgesprochen positive Nutzen-Kosten-Verhältnisse auf. Dies ist insbesondere in den Gesundheitswirkungen begründet. In dem Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ des Umweltbundesamtes wurden die volkswirtschaftlichen Nutzen und Kosten eines Ausbaus der Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen zu den Innenstädten der beiden Modellstädte Lingen und Plauen betrachtet. Bei einem größeren Bedarf an Infrastrukturmaßnahmen in der Stadt Plauen überwiegen die Nutzen die Kosten leicht. Aufgrund des geringeren Investitionsbedarfes für das bereits vergleichsweise gut ausgebaute Netz in Lingen übersteigen die Nutzen die Kosten um mehr als das Dreifache.

3.2.5 Radverkehrsförderung im europäischen Kontext

Die Bundesregierung hat sich während ihrer EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 für eine europaweite Verbesserung der Bedingungen für den Fahrradverkehr eingesetzt. Hierzu gehören einheitliche Standards für die Radverkehrsinfrastruktur in den Städten und für den Fahrradtourismus sowie die Verbesserung von Service und Öffentlichkeitsarbeit. Das Fahrrad soll im Grünbuch „Städtischer Verkehr“ der Europäischen Kommission und im EU-Rahmenpapier „Integrierte Stadtentwicklung“ angemessen berücksichtigt werden. Das geplante Grünbuch wird neben dem öffentlichen Nahverkehr auch die Verkehrsarten Zu-Fuß-Gehen und Fahrradfahren einbeziehen und auf den Zusammenhang von Stadtentwicklung und städtischem Verkehr eingehen. Im Rahmen europäischer und nationaler Förderprogramme soll das Fahrrad als Stadtverkehrsmittel stärker berücksichtigt werden; eine bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Personennahverkehr, dem Regional- und Fernverkehr einschließlich Mitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr soll dazu beitragen, den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr in Europa zu erhöhen. Das bestehende europaweite Fernradwegenetz Euro-Velo soll ausgebaut und einheitlich beschildert werden, neue Fernradwege sollen in Europa entwickelt werden, um den Fahrradtourismus und damit die grenzüberschreitenden Begegnungsmöglichkeiten für Menschen unterschiedlicher Nationalität zu fördern.

3.3 Aktuelle Handlungsfelder der Radverkehrsförderung

Die Radverkehrsförderung auf Bundesebene wird durch das BMVBS (Referat Stadtentwicklung und Verkehr, Radverkehr) koordiniert. Zur Unterstützung bei der Umsetzung und Weiterentwicklung des NRVP wurde im Jahr 2005 der „Beirat Radverkehr“ eingerichtet. Zur Koordination der Radverkehrsförderung zwischen Bund und Ländern wurde – entsprechend den Empfehlungen des Ersten Fahrradberichtes – der Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr (BLAK) eingerichtet.

Die Entwicklung der Radverkehrsförderung im Berichtszeitraum stellt sich in den verschiedenen Bereichen wie folgt dar:

3.3.1 Fahrradnutzung

Bei weitgehend stabilen Verkehrsanteilen des Radverkehrs an allen Wegen hat sich die Fahrleistung des Radverkehrs auf über 30 Milliarden Personen-Kilometer gesteigert. Dominante Fahrzwecke sind der Freizeit- und der Einkaufsverkehr. Der bundesweit mit etwa 9 Prozent in den letzten Jahren stabile Verkehrsanteil ist bei tendenziell ungünstiger werdenden Rahmenbedingungen (insbesondere durch demografische und siedlungsstrukturelle Entwicklungen) positiv zu bewerten. Allerdings ist es zu den Radverkehrsanteilen der Niederlande und Dänemark (27 bzw. 16 Prozent) noch ein weiter Weg. Zahlreiche Städte konnten in den vergangenen Jahren erhebliche Zu-

nahmen der Radnutzung verzeichnen und damit nennenswerte Entlastungen vom motorisierten Verkehr erreichen.

3.3.2 Unfallgeschehen

Die Zahl der jährlich im Straßenverkehr verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer schwankt seit Mitte der 1990er Jahre zwischen 70 000 und 75 000, stieg im Jahr 2005 allerdings auf etwa 78 000 an. Die Zahl der Schwerverletzten liegt in den 2000er Jahren zwischen 14 000 und 16 000. Die Zahl der Getöteten sank im Berichtszeitraum kontinuierlich. Nach einem Tiefstand von 475 Getöteten im Jahre 2004 stieg sie im Jahr 2005 allerdings wieder auf 575 an. Gemessen an der gestiegenen Fahrleistung des Radverkehrs lassen diese Zahlen ein im Mittel verringertes Unfallrisiko erkennen. Verglichen mit der Entwicklung bei anderen Verkehrsteilnehmergruppen ist allerdings insbesondere die Abnahme der schweren Unfälle deutlich geringer. Männer sind in allen Altersgruppen der verunglückten Radfahrenden deutlich häufiger vertreten. Die Unterschiede sind insbesondere bei den jüngeren Radfahrenden besonders stark.

3.3.3 Rechtlicher Ordnungsrahmen

Die StVO-Novelle (StVO: Straßenverkehrs-Ordnung) von 1997 war ein Meilenstein auf dem Weg zu einem den aktuellen Erkenntnisstand berücksichtigenden Verhaltensrecht. Praxiserfahrungen und neue Erkenntnisse wurden für den Entwurf einer weiteren Novellierung zusammengeführt, die 2008 dem Bundesrat vorgelegt werden soll.

Mit der Vorlage der Fahrradausrüstungs-Verordnung haben Bund, Länder und Verbände beabsichtigt, die fahrradtechnischen Anforderungen zusammen zu führen und die Sicherheitsanforderungen an Fahrräder zu verbessern. Nachdem der Bundesrat im April 2006 die geplante Verordnung unter Verweis auf Grundsatzfragen der Deregulierung nicht gebilligt hat, wird nunmehr zu prüfen sein, wie die verfolgten Ziele nach einer höheren Verkehrssicherheit für Fahrräder gegebenenfalls auf anderem Wege erreicht werden können.

Im Bauordnungsrecht haben alle Länder Regelungen zur Fahrradabstellplatzpflicht bei Gebäudevorhaben getroffen. Fehlende oder nicht hinreichend genaue Anforderungen für einzelne Regelungsbereiche der Abstellplatzverpflichtung sowie zur Verwendungsmöglichkeit von Kfz-Stellplatzablösebeträgen können Unsicherheiten bei den Bauordnungsbehörden bewirken.

Bei der Schaffung radtouristischer Infrastruktur haben sich – vor allem bei der Nutzung beschränkt öffentlicher Wege – Fragen der Verkehrssicherungspflicht zunehmend als Umsetzungshemmnis herausgestellt.

3.3.4 Finanzierungssystem

Der Arbeitskreis für Finanzierungsfragen des Gemeindeverkehrs (FAK) hat im Januar 2004 eine wichtige Erweiterung der Fördertatbestände des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für den Radverkehr beschlossen. Förderfähig sind nunmehr auch

- selbständig geführte Radverkehrsanlagen in gemeindlicher Baulast, wenn sie für den Radverkehr eine wichtige und z. B. in einem Flächennutzungsplan ausgewiesene Funktion haben,
- in einem Radverkehrsplan der Kommune ausgewiesene Wegweisungen für den Radverkehr gemäß dem Standard der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Die neue Regelung wurde in einigen Ländern zügig umgesetzt.

3.3.5 Radverkehrsanlagen im Straßenraum

Insgesamt wurden in den Jahren 1995 bis 2004 von Bund, Ländern und Kreisen erhebliche Investitionen (geschätzt 1,6 Mrd. Euro) für den Radwegbau getätigt. Der Radwegbestand an klassifizierten Straßen hat sich dadurch um etwa 10 000 km erhöht. Etwa 65 Prozent der Bundesstraßen und 79 Prozent der Landesstraßen in Deutschland haben jedoch noch keine Radverkehrsanlage.

Der Bund hat von 1995 bis 2005 in seiner Baulast mit etwa 670 Mio. Euro in Relation zur Straßennetzlänge die höchsten Investitionen getätigt und damit etwa 4 000 km Radwege neu geschaffen.

Zwischen den Ländern gibt es nach wie vor große Unterschiede in der Ausstattung mit Radwegen. Insbesondere in den neuen Ländern ist der Nachholbedarf gegenüber den alten Ländern nach wie vor erheblich.

Insgesamt hat sich der Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs durch Forschung und Praxis seit Mitte der 1990er Jahre weiter verbessert. Dies findet auch in den aktuellen Regelwerken der FGSV und in der StVO Berücksichtigung.

In der Praxis setzt sich dieser verbesserte Kenntnisstand örtlich unterschiedlich durch. Auch viele in den 2000er Jahren neu gebaute Radverkehrsanlagen sind durch Entwurfsdefizite im Detail und eine mangelnde Ausschöpfung des Entwurfsrepertoires zur Radverkehrsführung gekennzeichnet. So stellen in Ortsdurchfahrten gemeinsame Geh- und Radwege nach wie vor die dominante Regellösung dar. Markierte Radverkehrsführungen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) sind dagegen selten. Bei der wegweisenden Beschilderung sind seit Mitte der 1990er Jahre erhebliche Fortschritte zu verzeichnen. Mit dem FGSV-Merkblatt und darauf aufbauenden Länderregelungen konnte ein Durchbruch zu Gunsten einer stärkeren Einheitlichkeit geschaffen werden.

3.3.6 Radtouristische Infrastruktur

Die Entwicklung seit Mitte der 1990er Jahre ist gekennzeichnet durch

- ein deutlich gestiegenes Angebot an Radfernwegen und an regionalen und lokalen Radrouten sowie
- eine Verbesserung der begleitenden radtouristischen Infrastruktur und von Serviceangeboten.

Vor allem bei regionalen Angeboten bestehen jedoch noch vielfach Probleme: Durch eine gewachsene Routen-

vielfalt betrifft dies insbesondere die Standards sowie die Pflege und Qualitätssicherung.

Das bundesweite Radfernwegenetz, kurz: D-Netz, auf das sich Vertreter der Länder und der Tourismusorganisationen sowie des ADFC vor ca. sechs Jahren verständigt haben, leistet einen wichtigen Beitrag sowohl in nationaler als auch in europäischer Sicht. Sieben Routen des D-Netzes sind auch Teil des europäischen Radfernwegenetzes (EuroVeloNetz). Einige Routenabschnitte des D-Netzes wurden vor allem ab dem Jahr 2000 schrittweise entwickelt. Das Netz ist jedoch noch durch unterschiedliche Standards der Wegequalität, der Wegweisung und Unterhaltung sowie durch eine Vielfalt der Zuständigkeiten gekennzeichnet. Im Jahr 2007 wurde gemeinsam von Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und BMVBS die Initiierung eines Pilotprojektes vereinbart. Es ist beabsichtigt, die quer durch Deutschland von der niederländischen bis zur polnischen Grenze verlaufende D-Netz-Route 3, die auf der Strecke des Europaradwegs R 1 verläuft, im Rahmen eines von beiden Ministerien und den beteiligten Ländern (Nordrhein Westfalen, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Berlin und Brandenburg) finanziell getragenen Pilotprojekts als Modellroute zu entwickeln.

3.3.7 Vernetzung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Seit Mitte der 1990er Jahre hat sich die Angebotsqualität der Bike+Ride-Anlagen an vielen Bahnhöfen verbessert. Vielerorts finden sich jedoch noch nicht anforderungsgerechte B+R-Plätze. Das Angebot zur Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr wurde seit Mitte der 1990er Jahre deutlich verbessert. Im Fernverkehr wird angestrebt, die Fahrradmitnahme im ICE-Bereich im Rahmen eines Pilotprojektes mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) auf einer ausgewählten Pilotstrecke testen zu lassen.

3.3.8 Soft Policies

Eine gezielte und erfolgreiche Förderung des Radverkehrs betrachtet den Radverkehr als System. Hierbei ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung. Erfahrungen zeigen, dass dies allein nicht ausreicht, um die Potenziale wirksam auszuschöpfen. Gleichrangige Elemente eines Gesamtsystems sind Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit und der Bereich Service und Dienstleistungen. Darüber hinaus sind Prozessorganisation und Öffentlichkeitsbeteiligung sowie Qualitätssicherung und Wirkungskontrolle für Planung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten von steigender Bedeutung. Üblicherweise werden diese Bereiche als „soft policies“ oder „weiche Maßnahmen“ bezeichnet – in Abgrenzung zu der „hardware“ der Radverkehrsförderung, der Infrastruktur.

Öffentlichkeitsarbeit

Seit dem Ersten Fahrradbericht sind die Aktivitäten von Ländern, Kommunen und weiteren Handlungsträgern im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit verstärkt worden. Fest-

zustellen ist eine stärkere Kooperation in der Öffentlichkeitsarbeit zwischen Bund, Ländern, Kommunen und weiteren Handlungsträgern, insbesondere bei der Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen. Das Angebot guter Publikationen und Fortbildungsveranstaltungen zu allgemeinen und speziellen Fragestellungen des Radverkehrs (Wissensvermittlung) hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert. Nach wie vor wird dieses Angebot jedoch nicht ausreichend wahrgenommen.

Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung

In der radverkehrsbezogenen Verkehrssicherheitsarbeit sind traditionell der Bund, die Länder, die Kommunen, Polizei, Schulen und weitere Handlungsträger engagiert. Unter Mobilitätserziehung wird im Unterschied zur herkömmlichen Verkehrserziehung die Vermittlung eines umfassenden Verständnisses des komplexen Themenfeldes „Verkehr“ verstanden. Neuere Verkehrssicherheitsprogramme mehrerer Länder enthalten explizit Aussagen zur Notwendigkeit der Abkehr von der herkömmlichen Verkehrserziehung hin zur Mobilitätserziehung, die neben der Verkehrsaufklärung auch explizit die Fahrlehrerausbildung bzw. die Aus- und Weiterbildung von Erzieherinnen, Erziehern, Lehrkräften und der Polizei mit anspricht. Bis heute haben die Länder jedoch die Rahmenrichtlinien für Verkehrs- und Mobilitätserziehung unterschiedlich in ihre Bildungspläne integriert und umgesetzt.

Service und Dienstleistungen

Das Handlungsfeld Service und Dienstleistungen hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen, besitzt jedoch in der kommunalen Praxis der Radverkehrsförderung oft nur eine Nebenrolle. Verkehrsfachleute knüpfen große Erwartungen im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs und sehen hier auch großen Handlungsbedarf. Viele serviceorientierte Angebote sind erst in den letzten Jahren eingerichtet worden, die Erprobung in der Praxis läuft derzeit, eine Evaluation steht noch aus. Zahlreiche Serviceangebote beziehen sich auf die Verknüpfung von Rad und öffentlichem Verkehr, auf Angebote von Leih- und Mieträder sowie auf radtouristische Dienstleistungen (z. B. Fahrradstationen, fahrradfreundliche Gastronomie).

Qualitätsmanagement

Konzepte und Instrumente des Qualitätsmanagements (QM) im Bereich der Verkehrsplanung finden in der Fachwelt verstärkt Beachtung. Gleichwohl befinden sich viele Verfahren noch in der Erprobungs- und Evaluationsphase, eine breite Anwendung und Schulung der Akteure steht vor allem für den kommunalen Bereich noch aus. Dies betrifft sowohl verkehrsartübergreifende Audits (z. B. Sicherheitsaudit) als auch speziell für den Radverkehr entwickelte Verfahren (z. B. BYPAD). Die Einführung von QM-Elementen wird durch den Ordnungsrahmen, z. B. Förderbestimmungen, derzeit nicht begünstigt. Bisher erfolgt eine Anwendung auf kommunaler Ebene häufig im Rahmen von Forschungsprojekten mit Unterstützung externer Finanzmittel.

3.4 Handlungsbedarf zur Stärkung des Radverkehrs

Die Radverkehrsförderung hat sich – aufgrund verbesserter Rahmenbedingungen und der Impulswirkung des NRVP – insgesamt positiv weiterentwickelt. Gleichwohl lässt sich festhalten, dass trotz der o. g. Aktivitäten und Kenntnisse die Potenziale für eine Steigerung der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr bislang noch nicht ausgeschöpft werden konnten. Vielfach ist es noch nicht gelungen, den Radverkehr in der kommunalen Stadtentwicklung und Gesamtverkehrsplanung sowie in den verkehrspolitischen Strategien hinreichend zu verankern.

Nach wie vor liegt der Schwerpunkt der Radverkehrsförderung auf der Infrastruktur. Dies mag vielerorts angesichts des erheblichen Nachholbedarfs begründet sein, jedoch sollte den Soft Policies der Radverkehrsförderung ein höherer Stellenwert beigemessen werden. Die knappen Mittel der öffentlichen Hand, insbesondere die der Kommunen, begrenzen die Handlungsmöglichkeiten. Auf der staatlichen und kommunalen Entscheidungsebene wird noch vielfach die derzeitige und die potenzielle Bedeutung des Fahrrades für den Alltagsverkehr und die Entlastung der Städte, als Wirtschaftsfaktor und für die Gesundheitsvorsorge unterschätzt.

Dem zentralen Ziel des NRVP, die Erhöhung der Verkehrssicherheit bei gleichzeitig steigendem Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr in Deutschland, sollen nach wie vor alle Anstrengungen der Beteiligten gelten. Radverkehrsförderung als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Stadt- und Verkehrspolitik ist verstärkt auszubauen. Die unterschiedlichen Bereiche der Radverkehrsförderung (Umwelt, Gesundheit, Arbeit und Wirtschaft) müssen noch weiter unter einander vernetzt werden.

Auf der Ebene der Kommunen ist der NRVP bis auf die als bekannt geltenden fahrradfreundlichen Städte und einiger weiterer Kommunen noch zu wenig bekannt. Das Angebot guter Publikationen und Fortbildungsveranstaltungen zu Fragen des Radverkehrs muss zur Wissensvermittlung verstärkt werden. Hierzu wird die vom BMVBS geförderte Fahrradakademie des Difu einen Beitrag leisten.

3.5 Handlungsoptionen für eine nachhaltige Radverkehrsförderung

Die nachfolgenden Handlungsoptionen haben neben der Gestaltung des rechtlichen Ordnungsrahmens und der Finanzierungsbestimmungen entsprechend der Moderatorenrolle des Bundes einen Schwerpunkt in den Aufgabefeldern des NRVP „effiziente Koordinierung“, „Maßnahmen für mehr Sicherheit“ und „Einladung zum öffentlichen Dialog“.

Rechtlicher Ordnungsrahmen

Es ist zu prüfen, ob in den geplanten „Grundsätzen zum Bau und zur Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ wesentliche Anforderun-

gen für einen nach aktuellen Erkenntnissen verkehrssicheren und den verkehrsrechtlichen Anforderungen genügenden Ausbau von Radverkehrsanlagen in Ortsdurchfahrten und auf der freien Strecke zusammengeführt werden können. Die Länder könnten ggf. in ihrer Zuständigkeit vergleichbare Regelungen vornehmen.

Eine Untersuchung der rechtlichen Fragen des Umfangs der Verkehrssicherungspflicht und der Regelung von Haftungs- und Unterhaltungsfragen zwischen den Eigentümern beschränkt öffentlicher Wege und den Trägern von Radverkehrsverbindungen wäre sinnvoll.

Koordination der Radverkehrsförderung

Die ressortübergreifende Behandlung des Themas Radverkehr wird auf Bundesebene weiter gestärkt. Zur Koordination der Radverkehrsförderung auf Landesebene könnten interministerielle Arbeitskreise gebildet werden, die die kommunalen Spitzenverbände und weitere landesweit agierende Akteure mit einbeziehen. Zur Stärkung von Innovationen hat sich der fachliche Austausch zwischen Bund, Ländern, kommunalen Fachleuten und weiteren Handlungsträgern bewährt und sollte vertieft werden. Die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs liegt in besonderem Maße bei den Kommunen. Der Bund und die Länder sollten deshalb die Einrichtung von Kooperationsstrukturen oder Netzwerken auf kommunaler Ebene bzw. zwischen Ländern und Kommunen unterstützen.

Öffentlichkeitsarbeit und Wissensvermittlung

Um die Wissensvermittlung über den Radverkehr besonders in Richtung Kommunen zu verbessern, ist die Einrichtung eines Fortbildungsinstitutes (Fahrradakademie) geeignet. Hierfür hat der Bund mit dem Deutschen Institut für Urbanistik ein Konzept vorgelegt, das ab Herbst 2007 umgesetzt werden soll. Eine stärkere Ausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit von Bund und Ländern auf Schwerpunktthemen in Kooperation mit den jeweiligen Handlungsträgern wird angestrebt. Themen könnten z. B. „Gesundheitsförderung“ und „eigenständige Mobilität von Kindern/Jugendlichen“ sein. Bund und Länder könnten ferner verstärkt Wettbewerbe, Kampagnen und Veranstaltungen, die stärker Eventcharakter haben, einsetzen.

Die Förderung nicht investiver Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP hat für Länder und Kommunen eine hohe Bedeutung. Die Weiterführung dieser Fördermöglichkeit sollte langfristig gesichert sein. In Hinblick auf die anstehende StVO-Novelle und die damit im zeitlichen und inhaltlichen Kontext stehende Herausgabe neuer Regelwerke durch die FGSV könnten Bund und Länder in Zusammenarbeit mit den kommunalen Spitzenverbänden eine Informationskampagne für einen breiten Kreis von Handlungsträgern durchführen.

Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung

Die Handlungsempfehlungen richten sich entsprechend den Zuständigkeiten in erster Linie an die Länder. Anzustreben ist diesbezüglich eine stärkere Berücksichtigung

der Radverkehrssicherheit in den Verkehrssicherheitsprogrammen der Länder. Im Zusammenhang mit der weiteren Umsetzung des NRVP wird der Bund seine Moderatorenrolle auf diesem Handlungsfeld aktiv wahrnehmen.

Eine Stärkung von Rahmenbedingungen für die Mobilitätserziehung an Schulen umfasst die Verankerung der Mobilitätserziehung in der Lehrerbildung sowie die curriculare Absicherung des Themas. Die Länder könnten ihren Austausch zu diesem Themenbereich verstärken, um Synergieeffekte zu nutzen.

Der Themenkomplex „Ältere Menschen als Radfahrer“ (vor dem Hintergrund der Unfallsituation, Beibehalten der Mobilität im Alter) nimmt in Zusammenhang mit der demografischen Entwicklung in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung zu. Hier will der Bund seine Aktivitäten verstärken. Einen Beitrag dazu kann z. B. ein bundesweiter Erfahrungsaustausch zu Radfahrerschulen leisten, etwa unter Mitwirkung der Verkehrssicherheitsverbände und des ADFC.

Forschung

Auch bei kontinuierlicher Forschungstätigkeit in den letzten Jahren ergeben sich durch eine Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen und der Praxis neue Fragestellungen: Neben der Netzgestaltung und der Infrastruktur für den Radverkehr betrifft dies vor allem Themen, die den Begründungsrahmen der Radverkehrsförderung verbessern bzw. den Stellenwert der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit stärken können. In Forschungsvorhaben sollen außerdem die Beiträge des Radverkehrs zur CO₂-Reduzierung, Gesundheitsförderung und nachhaltigen Stadtentwicklung untersucht werden.

Infrastrukturelle Aspekte der Radverkehrsförderung

Zur weiteren Realisierung des D-Netzes prüft der Bund, sich an der Finanzierung einer bundesweiten Koordinierungsstelle – zumindest in der Pilotphase – zu beteiligen.

Bei der Realisierung grenz- und baulasträgerübergreifender Netze könnten die Länder und die Träger regionaler Tourismusnetze stärker das Top-Down-Prinzip verfolgen, bei dem die jeweils höhere Planungsebene die Umsetzung konzeptionell, zeitlich und finanziell (z. B. Gewährleistung von Zuwendungen) steuert und organisatorisch betreut. Zur Steuerung der Umsetzung radtouristischer Landesnetze auf der regionalen und kommunalen Ebene könnten die Länder bei der Vergabe von Fördermitteln in stärkerem Maße auf die Einhaltung der Qualitätsanforderungen achten. Bei einer Weiterentwicklung bestehender Netzkonzepte auf Landes- oder regionaler Ebene sollten verstärkt die Möglichkeiten einer Verknüpfung der Planungen für Alltags- und touristischen Radverkehr genutzt werden. Zu einer weiteren Vereinheitlichung der Fahrradwegweisung können die Länder auf dem Vereinbarungswege oder nach dem Vorbild Nordrhein-Westfalens durch eine Einführung der FGSV-Wegweisung als „amtliche“ Wegweisung auf Landesebene beitragen.

Die Kommunen sollten in verstärktem Umfang Sicherheitsaudits für Verkehrsplanungen – auch anderer Verkehrsanlagen mit Auswirkungen auf den Radverkehr – durchführen. Zu Gunsten guter Fahrradabstellplätze könnten die Länder in Abstimmung mit den Kommunalverbänden die Erforderlichkeit von Klarstellungen in den bauordnungsrechtlichen Regelungen prüfen. Die Bundesregierung wird sich bei der DB AG weiterhin für die Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder in ICE-Zügen einsetzen.

