



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Fahrradland Deutschland 2030

# Nationaler Radverkehrsplan 3.0

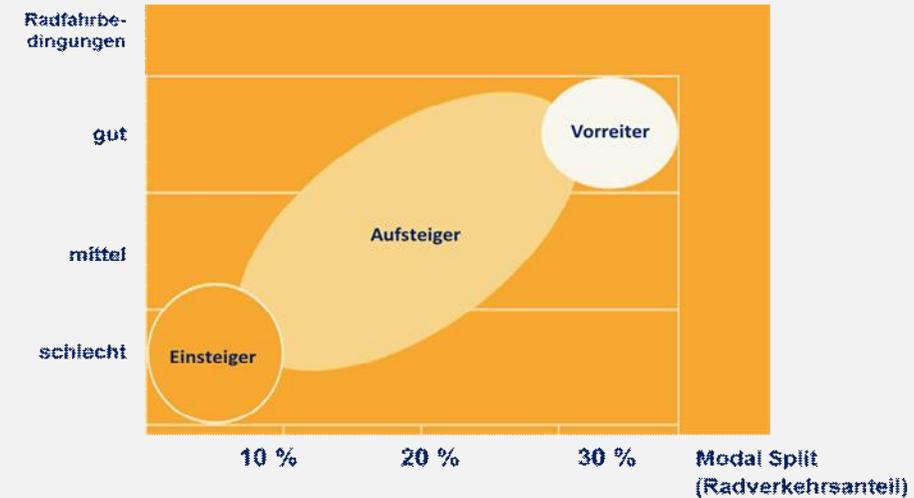
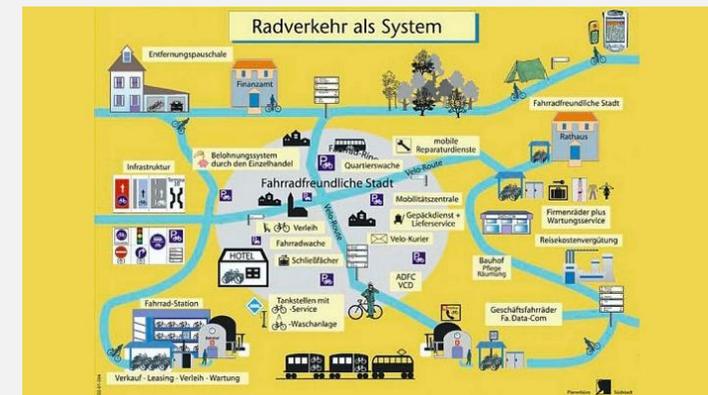
## DER NRVP 3.0 IN DEUTSCHLAND

Beitrag zur Fachtagung „Braucht die Schweiz einen  
Velo-Masterplan“ am 9. September 2021 in Bern

Von Tilman Bracher, Berlin

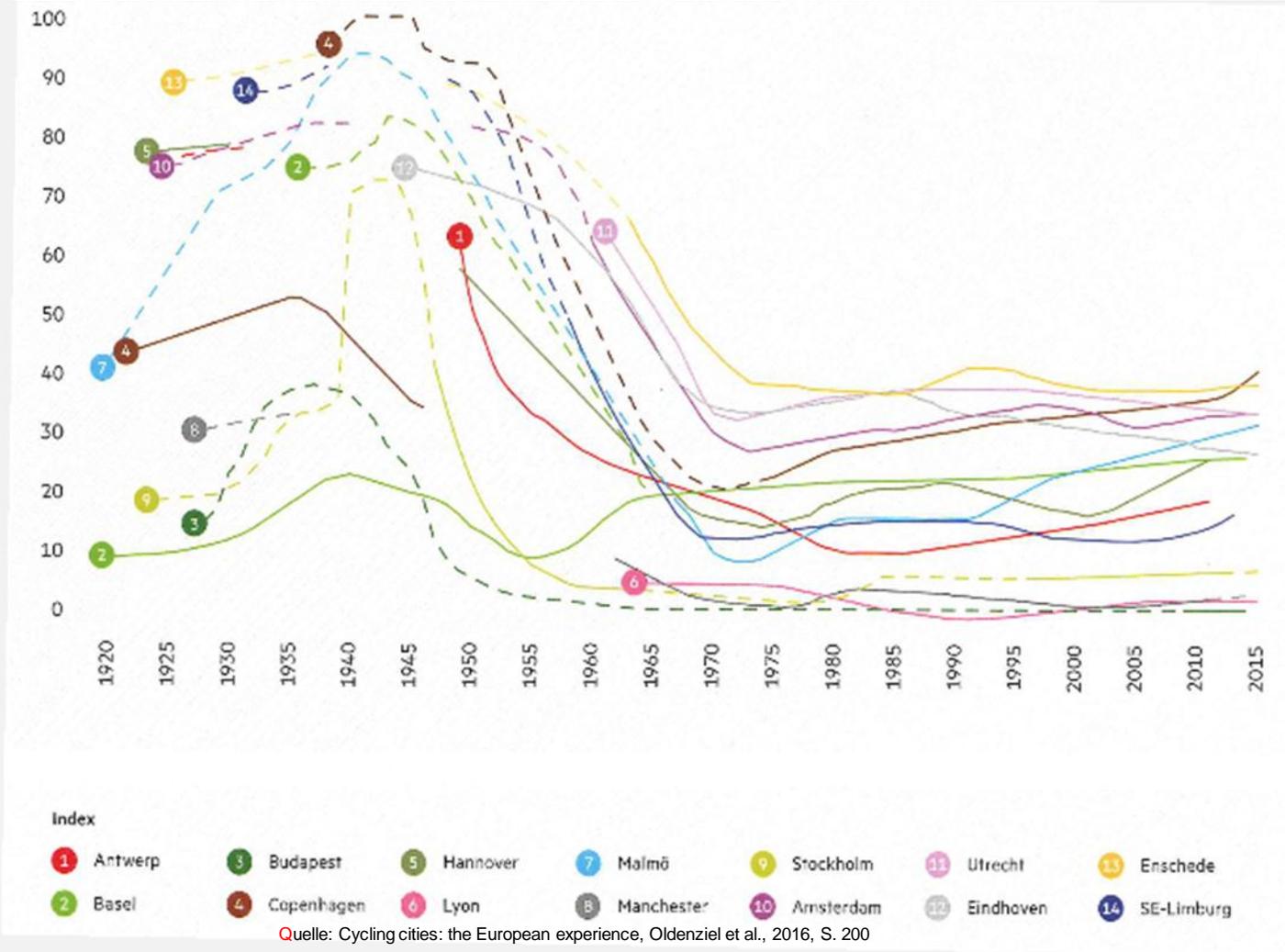
# VORGESCHICHTE NRVP I (2002) UND 2 (2012)

- 1990ff Verbände fordern einen Velo-Masterplan nach dem Vorbild der Niederlande, erster Bundestagsbeschuß zum Radverkehr; steigender Druck aus den Bundesländern
- Bund wird Moderator, Koordinator und Impulsgeber der Radverkehrsförderung. Im ersten NRVP mit dem Leitbild „Radverkehr als System“. Der zweite NRVP adressiert Einsteiger-, Aufsteiger- und Vorreiterkommunen.
- Der Bund fördert ab 2005 nicht investive Maßnahmen (bis 2019 ~200 Projekte/40 Mio. €), investiert aber nur in „Radwege an Bundesstraßen zur Entflechtung der Verkehrsarten“.
- Von 2005-2021 hatte das BMVBS/BMVI einen "Beirat Radverkehr" mit Mitgliedern aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden und von Gemeinden und Ländern
- Handlungsdruck im Klimaschutz führt zu Förderoffensive Radverkehr des Bundes
- „Dialogprozeß“ und Erarbeitung des NRVP 3.0 durch neue Gutachter

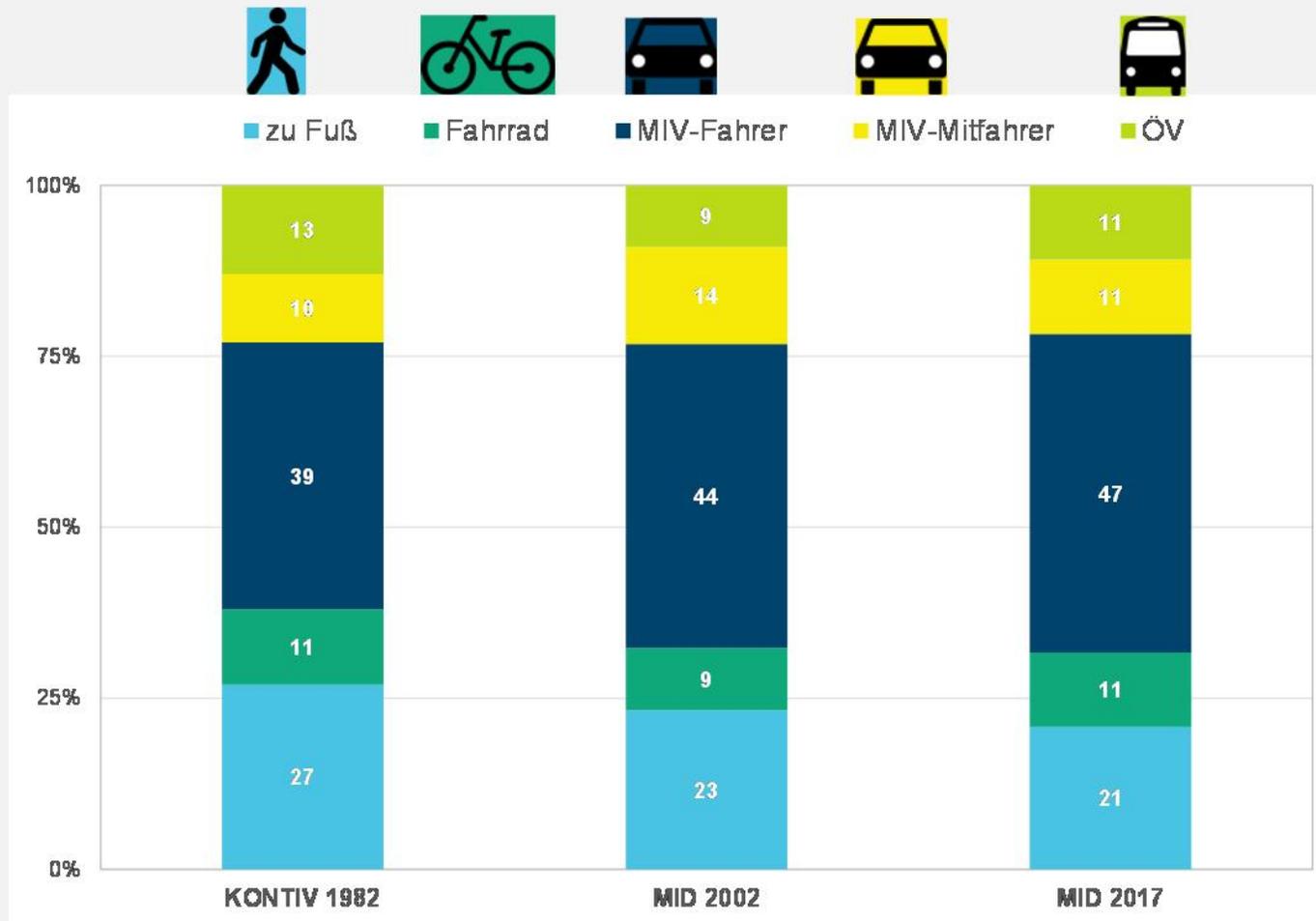


# VELO-/FAHRRADNUTZUNG IN EUROPÄISCHEN STÄDTEN IM VERGLEICH (1920-2015)

Unterschiedliche Ausgangslage



## ZWISCHENBILANZ: ANTEIL DER VELO-NUTZUNG STAGNIERT



Personen ab 10 Jahren; Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen

Abbildung: Modal Split des Wegeaufkommens 1982, 2002 und 2017 im Vergleich

Quelle: Grafik nach Mobilität in Deutschland MiD, Nobis, 2019

Fahrradland Deutschland 2030

# Nationaler Radverkehrsplan 3.0



## Vier quantitative 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.

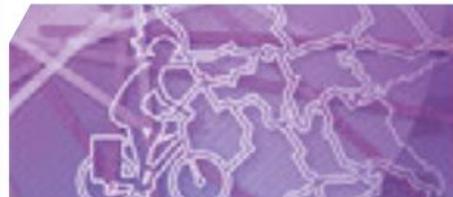
Die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen soll sich perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren.

# „LEITZIELE“ DES NRVP 3.0



## **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: NRVP 3.0

FÖRDERPROGRAMME UND FINANZIERUNGSMÖGLICHKEITEN	Gesamt in Mio. € (2020–2023)
Finanzhilfen an die Länder für das Sonderprogramm „Stadt und Land“	657,23
Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs	127,00
Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des „Radnetzes Deutschland“	46,00
Zuschüsse für nicht-investive Modellprojekte	17,12
Förderung der Aus- und Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegesystemen	37,00
Radwegebau an Bundesstraßen *)	399,00
Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr	4,36
Finanzhilfen für Radschnellwege	170,54
Gesamt**)	1.458,25
<p>*) Bau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes werden nicht gefördert, sondern zu 100 % vom Bund finanziert. Hierfür stehen im Bundeshaushalt jährlich Mittel bereit. Im Jahr 2020 sind es 99 Mio. Euro und von 2021 bis 2023 jeweils 100 Mio. Euro.</p> <p>***) sowie weitere Fördermittel durch das BMU im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative sowie weitere Ministerien</p>	

Haushaltspositionen zur Förderung des Radverkehrs und zum Ausbau der Radinfrastruktur 2020 bis 2023 durch das BMVI

Quelle: Förderung und Finanzierung des Radverkehrs, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Neuerscheinung

## Radverkehr und Verkehrswende. Eine Geschichte von Gegenwind und Rückenwind

Im Zuge der Corona-Pandemie steigen immer mehr Menschen aufs Fahrrad, und auch die Klimapolitik setzt – neben technischem Fortschritt und öffentlichen Verkehrsmitteln – auf den Beitrag des Radverkehrs zur Verkehrswende. Mit dem Auto verbinden sich Wohlstand und Mobilität, aber die Klimaziele lassen sich ohne Verkehrswende nicht erreichen.

Seit 2013 fördert das Bundesumweltministerium mit seiner „Nationalen Klimaschutzinitiative“ auch kommunale Radverkehrsinvestitionen, und dank des Handlungsdrucks im Klimaschutz verfügt alleine das Bundesverkehrsministerium von 2020–2023 für den Radverkehr über 1,4 Mrd. Euro an Fördermitteln.

Aber in den Kommunen fehlt es an umsetzbaren Projekten, weil dafür der Wille oder der Platz fehlt, weil das Straßenverkehrsrecht und andere Normen Projekte blockieren, die die Leichtigkeit des Autoverkehrs beeinträchtigen könnten und Parkplätze oder Fahrspuren kosten. Vielerorts fehlt es an Personal, um Fördermittel zu beantragen, und den notwendigen Eigenmitteln, Radverkehrsinvestitionen zu planen und umzusetzen.

Trotzdem war die Zeit für den Radverkehr nie so günstig: Es gibt Handlungsdruck, Fördermittel, Wertewandel, Innovationen und immer mehr Beschlüsse und Konzepte. Der Band umreißt das verkehrspolitische Potenzial des Radverkehrs insbesondere auf kommunaler Ebene – und ist ein nachdrückliches Plädoyer für die Verkehrswende.



**Radverkehr und  
Verkehrswende.  
Eine Geschichte von  
Gegenwind und  
Rückenwind**

Edition Difu – Stadt  
Forschung Praxis

Von Tilman Bracher

Bd. 19, 2021. Ca. 180 Sei-  
ten, vierfarbig, ca. 34,- Euro

ISBN 978-3-88118-680-3