



Technologiezentrum

VDI RESEARCH

INTERNATIONALE MOBILITÄTSKONZEPTE:
RADVERKEHRSSTRATEGIEN IN DER ÜBERSICHT



Vom Autoland zum Fahrradland?

„**Deutschland soll Fahrradland werden** – dieses Ziel haben wir uns mit dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 gesetzt“, betonte Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) auf dem 60. Verkehrsgerichtstag in Goslar (17. bis 19. August 2022).¹ Auch der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) sieht im neuen Radverkehrsplan eine gute Grundlage für die Radverkehrsförderung in den nächsten zehn Jahren. Der **Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0)** ist die Radverkehrsstrategie des Bundes bis zum Jahr 2030, die vom Bundeskabinett im April 2021 beschlossen und im Dialog mit Fachverbänden und Vertretern von Ländern und Kommunen abgestimmt wurde.² Der Bund hat mit dem NRVP 3.0 eine aktive Rolle als Moderator, Koordinator und Impulsgeber für eine bundesweite Radverkehrsförderung übernommen und finanziert den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen. Im Rahmen der föderalen Aufgabenteilung sind allerdings in erster Linie Länder und Kommunen verantwortlich für die Radwegeinfrastruktur und für die Radverkehrsförderung vor Ort.

Die vier Säulen der Strategie sind: eine Politik, die offen ist für den Radverkehr und diesen fachübergreifend konsequent und aktiv fördert; im ganzen Land sichere, gut geplante und gebaute Radinfrastrukturen; Menschen, die mit Begeisterung und Spaß sicher mit dem Rad unterwegs sind; eine wachsende Rolle in der Fahrradwirtschaft und mehr Logistik, die per Fahrrad umgesetzt wird. Der Radverkehr soll so in städtischen und ländlichen Gebieten allgegenwärtig werden. Darüber hinaus wird eine hohe Verkehrssicherheit und die Reduktion tödlicher Unfälle im Radverkehr angestrebt („Vision Zero“).

Umgesetzt werden soll all dies bis 2030 durch eine sichere und attraktive Infrastruktur, die aus gut ausgebauten Radwegen und Kreuzungen sowie verbesserter Parkplatz-Infrastruktur und flächendeckenden Sharing-Systemen, einem modernen Rechtsrahmen sowie ausreichender Finanzierung, Verkehrssicherheit für alle Gesellschafts- und Altersgruppen, breiterem Wissen

über das Fahrradfahren und den Radverkehr, einem intelligenten, smarten und vernetzten Radverkehr besteht. Dabei soll die Digitalisierung und Datennutzung eine passgenaue Planung von Infrastruktur und Verkehrssteuerung ermöglichen und die Vernetzung zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten optimieren. Hier kommt auch dem „Fahrradmonitor“ eine besondere Rolle zu. Er bezeichnet eine repräsentative Umfrage, die das subjektive Stimmungsbild der Radfahrenden in Deutschland erhebt.³

Der deutsche Nationale Radverkehrsplan gilt als einer der umfänglichsten in Europa und wird aufgrund seiner klar definierten Ziele oft als Vorbild für andere Länder genommen (vgl. ^{4,5}), selbst von den Niederlanden, einem Land mit langer Fahrradtradition.⁶ Allerdings gibt es auch Kritik an den Maßnahmen der Bundesregierung, denn der Platz für die notwendige Radfahrinfrastruktur im öffentlichen Raum ist begrenzt, insbesondere in Städten. Man kann Infrastrukturen für den Fahrradverkehr also nur ausbauen, wenn man sie an anderer Stelle begrenzt. Fraglich ist, ob hierfür eine Strategie auf Bundesebene zum Ziel führt, wenn solche Verbesserungen tatsächlich auf lokaler Ebene umgesetzt werden müssen. Beispiele hierfür sind die Umsetzung des gegenwärtigen Rechtsrahmens (etwa die Nichtduldung von Auto-Parkern auf Radwegen), die Einführung von Tempo 30 in Städten, um die „Vision Zero“ zu erreichen, die physische Sperrung von Bereichen für motorisierten Individualverkehr.

Regierungen und Planungsbehörden in ganz Europa arbeiten daran, die Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger Radverkehrskonzepte zu beschleunigen. Auch auf **paneuropäischer Ebene** wurde im Jahr 2021 erstmals von der gesamten europäischen Region ein Masterplan zur Förderung des Radverkehrs verabschiedet.⁷ Er bündelt die Erfahrungen und die Expertise von Radfahrfachleuten aus 54 Ländern, darunter alle 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU), und wurde unter anderem vom WHO-Regionalbüro (WHO = World Health Organization, dtisch.: Weltge-

¹ Plenarvortrag Bundesminister Dr. Volker Wissing MdB.pdf (deutscher-verkehrsgerichtstag.de), <https://deutscher-verkehrsgerichtstag.de/media/Editoren/60.%20VGT/Plenarvortrag%20Bundesminister%20Dr.%20Volker%20Wissing%20MdB.pdf>, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

² Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (bmvi.de), https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

³ BMDV – Fahrrad-Monitor (bmvi.de), <https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/fahrradmonitor-2019.html>, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

⁴ ECF | The state of national cycling strategies in Europe (2021) – <https://www.ecf.com/policy-areas/cycling-all-policies/national-cycling-policies>, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

⁵ BMDV – NRVP 3.0 – so eine umfassende Strategie für mehr Radverkehr gab es noch nie (bmvi.de), <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/036-scheuer-deutschland-fahrradland.html>, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

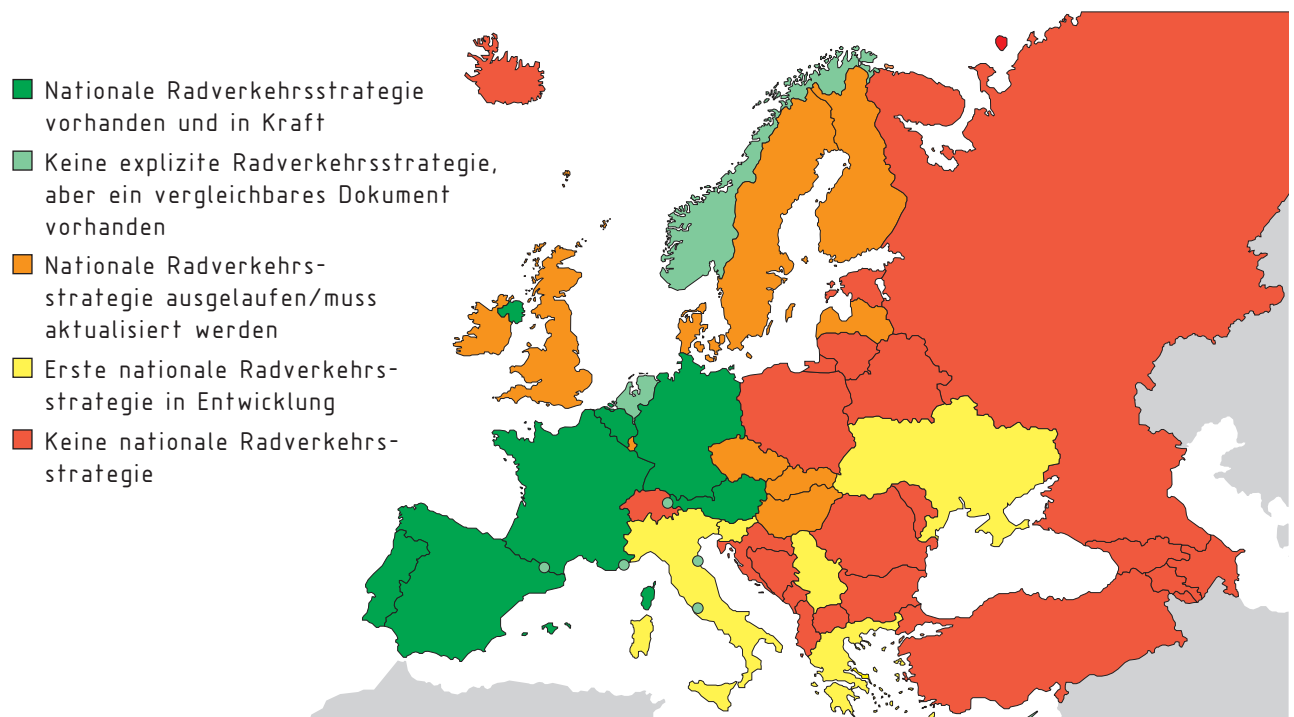
⁶ „Deutschland ist bei der Fahrradinfrastruktur schon ziemlich weit, findet Arlette van Gilst, Direktorin für Fahrradpolitik im niederländischen Verkehrsministerium.“ Tagesspiegel Background 7.9.22, „Radkultur nicht für selbstverständlich nehmen“ – Tagesspiegel Background, <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/radkultur-nicht-fuer-selbstverstaendlich-nehmen>, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

⁷ Pan-European Master Plan for Cycling Promotion (unece.org), https://thepep.unece.org/sites/default/files/2021-05/MASTER-PLAN_2021-05-16_BF.pdf, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

sundheitsorganisation) für Europa koordiniert.⁸ Daraus geht hervor, dass die Mehrheit (31 Länder) der Staaten

der paneuropäischen Region noch keine nationale Radverkehrsstrategie entwickelt haben.⁹

Übersicht nationaler Radfahrstrategien



Quelle: EFC 2021: <https://www.ecf.com/policy-areas/cycling-all-policies/national-cycling-policies>

Insgesamt 23 europäische Länder haben oder hatten eine nationale Radverkehrsstrategie eingeführt; allerdings sind davon viele bereits abgelaufen, meist Ende 2020, und müssen nun aktualisiert werden. Aktuelle Politikpläne zur Verbesserung der Fahrradmobilität gibt es demnach derzeit neben Deutschland in Österreich, Belgien, Frankreich, Spanien, Portugal, Malta und in England und Nordirland.

Auch wenn beispielsweise in Dänemark oder in den Niederlanden – dem einstigen Vorreiter bei der Konzipierung und Umsetzung einer nationalen Radverkehrsstrategie und dem Land mit der weltweit besten Radinfrastruktur – fast dreimal mehr Fahrrad gefahren wird als in Deutschland, gibt es dort keine nationale Radverkehrsstrategie im engeren Sinne mehr. Grund dafür ist, dass die nationale Regierung der Niederlande (wie auch in Dänemark) inzwischen alle Zuständigkeiten auf lokale Ebenen übertragen hat.¹⁰

Nationale Radverkehrsstrategien

Der Konkretisierung von Zielen und Maßnahmen aktueller nationaler Radverkehrsstrategien sind durchaus verschieden: So setzt zum Beispiel der **österreichische „Masterplan Radfahren“**¹¹ das übergeordnete Ziel, **den Radverkehr** anteilig von 7 % im Jahr 2010 auf 13 % im Jahr 2025 **zu erhöhen**. Erreicht werden soll dies durch neue Investitionen in eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur und durch die Sensibilisierung für das Radfahren im Alltag. Die Prioritäten des Plans sind Investitionen auf allen Ebenen zur Förderung des Radverkehrs, eine fahrradfreundlichere Konsolidierung der Infrastruktur sowie Informationskampagnen und Bewusstseinsbildung für das Fahrrad als gesundes Verkehrsmittel. Österreich ist darüber hinaus Partner im Programm „Danube Cycle Plans“.¹²

Der erste **belgische Aktionsplan** für das Fahrrad¹³ auf föderaler Ebene verteilt 52 konkrete Maßnahmen auf

⁸ Auch der Europäische Radfahrerverband (ECF) war bei der Ausarbeitung einiger dieser Empfehlungen beteiligt und hat ein Dossier mit Länderübersichten zusammengestellt, das auf den offiziellen nationalen Quellen basiert: <https://www.ecf.com/policy-areas/cycling-all-policies/national-cycling-policies>, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

⁹ ebenda.

¹⁰ Pan-European Master Plan for Cycling Promotion (unece.org), https://thepep.unece.org/sites/default/files/2021-05/MASTERPLAN_2021-05-16_BF.pdf, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

¹¹ Masterplan Radfahren 2015-2025, https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/masterplan_RF_2025.html

¹² Danube Cycle Plans - Interreg Danube (interreg-danube.eu), <https://www.interreg-danube.eu/approved-projects/danube-cycle-plans>, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

¹³ BE CYCLIST – Plan d’Action pour la Promotion du Vélo du gouvernement fédéral 2021-2024, [plan_daction_velo_becyclist_2021-24_fr.pdf](https://www.belgium.be/fr/pdf) (belgium.be), zuletzt geprüft am 24.10.2022.

drei Hauptachsen: die Erleichterung des praktischen und bequemen Zugangs zu Fahrrädern, die Verbesserung der Sicherheit und des Komforts der Infrastruktur (mit Schwerpunkt auf Diebstahlprävention) sowie die Motivation zur Nutzung des Fahrrads. Die insgesamt 52 Maßnahmen werden von Mobilitätsminister Georges Gilkinetko koordiniert und sind verschiedenen Ministerien zugewiesen, deren Ressortleitungen für die jährliche Überwachung und Bewertung verantwortlich sind.¹⁴

Auch der französische Plan „**Vélo & Mobilités Actives**“¹⁵ basiert auf Zielachsen. Bis 2027 sollen qualitativ hochwertige Radverkehrswege entwickelt und die Verkehrssicherheit verbessert werden.¹⁶ Darüber hinaus wird der Kampf gegen Fahrraddiebstahl, die Schaffung von Anreizen zum Radfahren und die Entwicklung einer Fahrradkultur unterstützt. Eine Besonderheit des französischen Plans ist es, Daten zur Planung und Förderung der Intermodalität einsetzen zu wollen. Mit seinem „Mobilitätsorientierungsgesetz“¹⁷ will Frankreich Dienstleistern Daten zur Verfügung stellen, um die Vernetzung und gemeinsame Nutzung von Fahrrädern, den Verleih und das Parken an Bahnhöfen zu organisieren.

Spanien legt mit seiner nationalen Radverkehrsstrategie zum ersten Mal staatliche Investitionen fest, die ausschließlich dem Radverkehr gewidmet sind. Die Strategie wurde unter „Fahrrad-Effekt: Wenn wir zusammenkommen, klappt alles“ vorgestellt.¹⁸ Die fünf Prioritäten der Strategie lassen sich wie folgt zusammenfassen: nachhaltigere Mobilität durch Verlagerung des Verkehrs auf das Fahrrad, gesünderes Leben durch aktive Fahrradmobilität, Förderung des Radtourismus, des Freizeit- und Sportradverkehrs sowie Koordination der staatlichen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Darüber hinaus sieht der Plan die Überarbeitung von Normen zum Schutz von Natur und Landschaft vor, um die Nutzung von Fahrrädern in Naturgebieten zu ermöglichen.

Die **portugiesische Strategie für aktive Fahrradmobilität** enthält 51 Maßnahmen zur Förderung der

aktiven Fahrradmobilität bis 2030. Organisiert entlang sektorübergreifender Bereiche, wie Rahmenbedingungen und Rechtsvorschriften, Forschung und Entwicklung, Überwachung und Finanzierung, Kapazitätsaufbau und Unterstützung sowie Kultur und Verhalten, berühren diese Maßnahmen alle Interventionsbereiche zur Fahrradinfrastruktur und Intermodalität.¹⁹

Ganz Ähnliches bezwecken die fünf strategischen Ziele der **maltesischen Radverkehrsstrategie** bis 2025: Gewährleistung eines vernetzten, fahrradfreundlichen städtischen Umfelds, in dem die Radverkehrsinfrastruktur ein integraler Bestandteil ist, verbesserte Sicherheitsbedingungen für Radfahrer, die Entwicklung einer Radfahrkultur und auch den Aufbau starker Kooperationsnetzwerke zwischen allen Beteiligten.²⁰

Im **Vereinigten Königreich** ist jedes Land für die Umsetzung seiner eigenen Radverkehrsstrategie zuständig. Dabei sind insbesondere die **Fahrradstrategien von Nordirland und England** hervorzuheben. Die Fahrradstrategie für Nordirland²¹ beabsichtigt, die Entwicklung eines nationalen Radwegenetzes bis 2040, die vollständige Integration des Fahrrads in die breitere Verkehrsinfrastruktur sowie deren Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern umzusetzen. England behauptet, mit seiner Radfahrstrategie „eine mutige Vision für das Radfahren und Gehen zu sein“²². Diese fokussiert den Ausbau des nationalen Radwegenetzes und die Förderung der Intermodalität, indem erhebliche Summen in sichere Radwege zu den Bahnhöfen (insbesondere in Pendlerstädten) investiert werden sollen. Für den Rad- und Fußgängerverkehr soll auf nationaler Ebene eine Person beauftragt werden, der die Leitung von „Active Travel England“ übernimmt. Bis dahin wird der ehemalige Olympionike Chris Boardman als Interimskommissar der Einrichtung fungieren.²³

In einigen Ländern ist der Aktionsplan zur Förderung des Fahrradverkehrs ein integraler Bestandteil der nationalen Pläne für Energie und Klima, z. B. in Zypern²⁴ oder Norwegen²⁵. Auch hier ist es jeweils Ziel, das Radfahren und Zufußgehen zu fördern, insbesondere in

¹⁴ „Gilkinet“: „Die Koordination aller Maßnahmen liegt in den Händen von Mobilitätsminister Georges Gilkinet (Ecolo).“ (<https://brf.be/national/1529799/>), zuletzt geprüft am 24.10.2022.

¹⁵ <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Dossier%20de%20presse%20-%20Plan%20v%C3%A9lo%20-%20vendredi%2014%20septembre%202018.pdf>, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

¹⁶ Le plan vélo sera „doté de 250 millions d’euros en 2023“, annonce Matignon (lemonde.fr), https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/09/20/le-plan-velo-sera-dote-de-250-millions-d-euros-en-2023-annonce-matignon_6142361_3234.html

¹⁷ „La loi d’orientation des mobilités“, <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-d-orientation-des-mobilites>

¹⁸ Estrategia estatal por la bicicleta 2020-2025, <https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta>

¹⁹ Estrategia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, <https://files.dre.pt/1s/2019/08/14700/0004600081.pdf>, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

²⁰ National Cycling Strategy and Action Plan for the Maltese Islands, https://meae.gov.mt/en/Public_Consultations/MTI/Documents/TM%20National%20Cycling%20Strategy.pdf

²¹ A bicycle strategy for Northern Ireland (infrastructure-ni.gov.uk), <https://www.infrastructure-ni.gov.uk/sites/default/files/publications/drd/a-bicycle-strategy-for-northern-ireland.pdf>, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

²² Gear change: a bold vision for cycling and walking (publishing.service.gov.uk), https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/904146/gear-change-a-bold-vision-for-cycling-and-walking.pdf, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

²³ Active Travel England – What does it mean for you? | Smarter Travel Ltd, <https://www.smartertravel.uk.com/active-travel-england/>, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

²⁴ National cycling policies | ECF: Σχέδιο Δράσης της Προώθησης Χρήσης του Ποδηλάτου 2021-2023 | Yiannis Karousos, <https://www.yianniskarousos.com>, zuletzt geprüft am 24.10.2022.

²⁵ stm201220130026000engpdfs.pdf (regjeringen.no), zuletzt geprüft am 24.10.2022.

städtischen Gebieten, in denen Umwelt- und Kapazitätsprobleme im Vordergrund stehen.

Fazit

Trotz aller Popularität politischer Energiespar- und Klimamaßnahmen hat die Mehrheit der paneuropäischen Staaten keine aktuellen politischen Radverkehrsstrategien in Kraft.

Die derzeit bestehenden nationalen Radverkehrspläne beinhalten eine Vielzahl an sehr unterschiedlichen Maßnahmen zur Integration des Fahrrads in den öffentlichen Verkehr und zur Verbesserung der Radfahrinfrastruktur. Sie reichen von der Entwicklung oder Erweiterung eines nationalen Radwegenetzes über die Förderung der Intermodalität bis hin zur Entwicklung von Initiativen zur Förderung des Radtourismus im eigenen Land.

Zu den häufigsten Maßnahmen nationaler Radverkehrsstrategien in Europa zählen:

- Die Entwicklung des Radwegenetzes: der Bau von Radverkehrsinfrastruktur und Förderung mit regelmäßigen und dauerhaften staatlichen Investitionen für Fahrradwege, die Verbesserung der Radspuren, Radwege, Radschnellverbindungen.
 - Die Förderung der Intermodalität: also die Kombination von Radfahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln für eine Wegstrecke, zum Beispiel durch Fahrradabstellplätze und mehr Zugänglichkeit an Bahnhöfen, Fahrradmitnahme in Zügen und Bussen.
 - Die Bereitstellung von Fahrradabstellplätzen und Unterständen: Zum Beispiel gut zugängliche Fahrradboxen und überdachte Fahrradstationen an den Verknüpfungspunkten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und an Orten wie Schulen, Hochschulen, Verwaltungen, Unternehmen und Einzelhandelsstandorten.
 - Maßnahmen zur Diebstahlsicherung: Zum Beispiel abschließbare und überwachte Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern, Fahrradregistrierungs- und identifizierungssysteme.
- Maßnahmen zum Fahrrad-Sharing: Zum Beispiel öffentliche Bike-Sharing-Systeme, also Kurzzeit-Fahrradverleihsysteme, die es ermöglichen, Fahrräder an jeder Selbstbedienungs-Fahrradstation abzuholen und an jeder anderen Fahrradstation zurückzugeben oder sogar Free-floating Bike Sharing, das ohne Mietstationen mit frei wählbaren Abstellplätzen arbeitet.
 - Fahrradschulungen und Bildungsprogramme: Zum Beispiel zur Erhöhung der persönlichen Sicherheit beim Radfahren, bspw. Rad-zur-Schule-Initiative, Einbeziehung des Radfahrens als außerschulisches Unterrichtsfach.
 - Zielgruppenspezifische Kommunikationsstrategien: Zum Beispiel zur Aufklärung über den gesundheitlichen Nutzen des Radfahrens oder Initiativen zum Aufbau von Kapazitäten für lokale und regionale Behörden.
 - Forschungs- und Sensibilisierungskampagnen: Zum Beispiel die Förderung nationaler Forschungsprogramme zum Radverkehr oder Wettbewerbe wie bspw. „Fahrradtourismusbewertung des Jahres“ in Dänemark oder „Deutscher Fahrradpreis“ in Deutschland.
 - Die Entwicklung von Routenführern für Radfahrer und Echtzeitinformationen: Zum Beispiel durch detaillierte Routenführer für Radfahrer mit gut sichtbaren Schildern, vorzugsweise mit Echtzeitinformationen über vorübergehende Staus und Baustellen.
 - Die Förderung des Radtourismus: Radtourismus als wichtiger Teil der regionalen Wirtschaftsförderung in strukturschwachen Regionen oder als zentrales Element eines nachhaltigen Städtetourismus.

Obwohl Länder wie Dänemark und die Niederlande eine sehr lange Fahrradtradition haben, gilt der deutsche Nationale Radverkehrsplan 3.0 inzwischen europaweit als Vorbild für andere Länder. Zusätzlich zu einem allgemeinen Rahmen für die Entwicklung des Radverkehrs werden im deutschen Plan neue gesetzgeberische und steuerliche Anreize für die Nutzung des Fahrrads vorgeschlagen, um den Radverkehr auf allen Verwaltungsebenen fest als Querschnittsaufgabe zu etablieren.

VDI Research

VDI Research versteht sich als Informationsdienstleister, Impulsgeber und Vernetzer zu neuen Themen, Methoden und längerfristiger Vorausschau.

Weitere Publikationen von VDI Research und des VDI TZ unter: <https://www.vditz.de/service/publikationen>

Ihre Ansprechpersonen

VDI Research
Prof. Dr. Dr. Axel Zweck
Dr. Oliver Krauss
Hartmut Schug
Dr. Anette Braun
E-Mail: braun_a@vdi.de

VDI Technologiezentrum GmbH
VDI-Platz 1, 40468 Düsseldorf

www.vditz.de
[@technikzukunft](#) · [in](#)