

Ergebnispapier: Governance und Mobilitätskultur

Grundsatzaussagen

Das Fahrrad ist zentraler Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität. Bei allen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs stehen der Mensch und dessen Bedürfnisse im Mittelpunkt. Die Förderung des Radverkehrs und die Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPNV und Sharing-Angeboten dienen dem Verkehrssystem insgesamt.

- Straßenverkehrsrecht modernisieren: Eine moderne, nachhaltige Mobilität erfordert die Abkehr vom primären Prinzip der Gefahrenabwehr zugunsten einer Ausrichtung an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden, an dem Leitbild „Vision Zero“, den Erfordernissen einer nachhaltigen Stadt- und Mobilitätsentwicklung sowie an Klima- und Gesundheitsschutzziele.
- Radverkehrsförderung erhöhen: Finanz- und Fördermittel von Bund, Ländern und Kommunen werden auf mindestens 30 Euro je Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr erhöht, sind auch für Personal vorgesehen und werden von den Adressatinnen und Adressaten vollständig abgerufen.
- Straßenraum und Flächen gerecht aufteilen: Die rad- und fußverkehrsfreundliche Gestaltung des Straßenraums und öffentlicher Flächen wird durch geeignete Förderinstrumente und Information in die breite Umsetzung gebracht.
- Umfassende Mobilitätsangebote schaffen: Für Länder und Kommunen ist es selbstverständlich, integrierte Mobilitätspläne mit einer zentralen Rolle des Radverkehrs aufzustellen.
- Fahrradkultur stärken: Radfahrende werden von Politik, Verwaltung und Unternehmen verstärkt als wichtige Zielgruppe wahrgenommen und über Öffentlichkeitsarbeit und Leadership unterstützt.

Kernthemen

1. Rechtlicher Rahmen für den Radverkehr

Im Jahr 2030 ...

... steht im Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht der Mensch im Zentrum. Es werden Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz berücksichtigt.

... ist der Radverkehr fest als Querschnittsaufgabe auf allen Verwaltungsebenen etabliert.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Der geltende Rechtsrahmen zum Straßenverkehr von Bund und Ländern wird vom reinen Gefahrenabwehrrecht (Sicherheit und Ordnung im Verkehr) hin zu einer Gesetzgebung für alle Verkehrsarten entwickelt.

→ Der Bund verankert das Leitbild „Vision Zero“, Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz in den Zielen des Straßenverkehrsrechts und setzt damit den Menschen und dessen Bedürfnisse ins Zentrum.

- Bund und Länder überprüfen den relevanten Rechtsrahmen zum Radverkehr auf Konsistenz und schaffen Rechtssicherheit durch die Auflösung bestehender Widersprüche.¹
- Die Länder unterstützen Polizei und Ordnungsämter bei der Durchsetzung der gesetzlichen Vorschriften. Der Bund unterstützt die Einhaltung von Verkehrsregeln durch Aufklärungskampagnen.
- Der Bund und die Länder schaffen eine Freigabemöglichkeit für die Nutzung von Radwegen außerorts für S-Pedelecs, sofern es bauliche Gegebenheiten zulassen und die Verkehrssicherheit der Radfahrenden nicht beeinträchtigt wird.

Die Handlungsspielräume der Länder und Kommunen sollen durch den Rechtsrahmen deutlich erweitert werden.

- Der Bund ändert die Innovationsklausel im Straßenverkehrsrecht so, dass neue Ansätze nachhaltiger Mobilität auch über die aktuell bestehende Rechtslage hinaus getestet werden können.
- Der Bund passt das Straßenverkehrsgesetz und die VwV-StVO an und erhöht die Handlungsspielräume der Kommunen für eine leichtere und proaktive Anordnung niedrigerer zulässiger Höchstgeschwindigkeiten, wenn die örtlichen Rahmenbedingungen z. B. keine separaten Führungen ermöglichen. Hierzu gehört vor allem Tempo 30 innerorts und Tempo 60 außerorts in sensiblen Bereichen mit Mischverkehrsführung (vgl. Ergebnispapier „Leitbild Vision Zero im Radverkehr“).
- Bund und Länder erweitern die Ermessensspielräume der Kommunen bei Umwidmung öffentlicher Straßen.
- Die Länder wirken auf die Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren und die Flexibilisierung von Planänderungen hin, um den Aus- und Umbau von Radverkehrsinfrastruktur zu vereinfachen.

2. Ressourcen und Strukturen für den Radverkehr

Im Jahr 2030 ...

... ist die finanzielle Förderung des Radverkehrs für alle Verwaltungsebenen durch Bund, Länder und Kommunen auf mindestens 30 Euro je Einwohnerin bzw. Einwohner im Jahr gestiegen.

... werden Fördermittel für den Radverkehr durch die Adressatinnen und Adressaten der Förderprogramme zeitnah und umfänglich abgerufen.

... wurde die Rolle der Landkreise als wichtige Akteure der Radverkehrsplanung und -politik gestärkt.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Förderprogramme für den Radverkehr müssen deutlich erhöht werden und für urbane und ländliche Räume gleichermaßen geeignet sein. Der Verwaltungsaufwand zum Abruf von Fördermitteln muss im Sinne eines effizienten und wirksamen Fördersystems erheblich reduziert werden.

- Die finanzielle Ausstattung der Förderprogramme von Bund und Ländern wird mindestens verdoppelt, mit dem Ziel, den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur großflächig umzusetzen. Dabei ist auch die Fortschreibung nicht investiver Finanz- und Fördermittel von Bedeutung.
- Bund und Länder richten Förderprogramme inhaltlich näher an Bedarf und Möglichkeiten der kommunalen Praxis – auch kleinerer Kommunen – aus: Sie verlängern Projektlaufzeiten, ermöglichen die Bündelung von Förderanträgen und das Einbeziehen von Fachexpertise. Bagatellgrenzen werden verringert.
- Die Kommunen und Länder rufen die Finanzmittel des Bundes zum Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur vollständig ab.
- Bei der Vergabe von Fördermitteln des Bundes und der Länder für den Bau von Radverkehrsinfrastruktur wird der Netzzusammenhang berücksichtigt, um die Realisierung geschlossener Radverkehrsnetze sowie die interkommunale Anbindung zu fördern.
- Der Bund führt ein regelmäßiges Monitoring der Radverkehrsförderung aller Gebietskörperschaften durch und passt die Programme bei Bedarf an veränderte Finanzbedarfe, Wissensstände oder sonstige Bedingungen an.

¹ Rechtsrahmen u. a. StVG, StVO, VwV-StVO, BauGB

Bund, Länder und Kommunen müssen strukturell und personell in die Lage versetzt werden, die bereitgestellten Finanzmittel zu binden und alle im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 formulierten Maßnahmen zu erfüllen.

- Der Radverkehr wird auf allen Verwaltungsebenen zur Querschnittsaufgabe. Bund, Länder und Kommunen schaffen, abhängig von ihrer Größe, Verwaltungsstrukturen und feste Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner zur Koordination und Umsetzung der mit der Radverkehrsförderung verbundenen Aufgaben und qualifizieren das Personal kontinuierlich weiter.
- Die Länder stärken die Landkreise als wichtige Akteure der Radverkehrsplanung und -politik in ihrer koordinierenden und beratenden Rolle sowie in ihrer Aufgabe als Straßenverkehrsbehörde durch Personalstellen und Qualifikationsmaßnahmen.
- Die kommunalen Spitzenverbände übernehmen eine wichtige Rolle bei der Kommunikation der Handlungsmöglichkeiten der Kommunen und leisten Überzeugungsarbeit bei den Landkreisen und Gemeinden.
- Die Landkreise übernehmen für die kleineren Gemeinden Serviceaufgaben in der Netzplanung und stellen die interkommunalen Verbindungen zwischen den größeren Gemeinden sicher.
- Auf der Landesebene werden bestehende Institutionen, wie die AGFKs, mit Unterstützung des Bundes (vgl. Ergebnispapier „Fahrradstandort Deutschland“) zu „Kompetenzstellen Radverkehr“ für die Beratung der Kommunen qualifiziert.
- Die AGFKs bauen ein bundesweites Netzwerk für den Erfahrungsaustausch zur Umsetzung von Radverkehrsstrategien, zur Bündelung von Interessen und zur Kommunikation mit Bürgerinnen bzw. Bürgern und Unternehmen auf.
- Der Bund führt aufbauend auf dem Fahrradportal vorhandene und praktikable Lösungsansätze sowie Best-Practice-Beispiele zur Förderung des Radverkehrs zu einem umfassenden „Werkzeugkasten“ für alle Raumtypen zusammen. Insbesondere für Kommunen in ländlichen Räumen ist dieser auch ohne besondere fachliche Qualifikation anwendbar.

3. Neuaufteilung des Straßenraums für einen starken Rad- und Fußverkehr und intermodale Angebote

Im Jahr 2030 ...

- ... berücksichtigen Kommunen in der Straßenraumplanung und Flächenverteilung die gestiegenen Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV konsequent.
- ... richten sich das Mobilitätsangebot und die Gestaltung des Straßenraums und öffentlicher Flächen in der Mehrzahl der Kommunen u. a. an den Entwicklungszielen Resilienz, Umwelt- und Klimaschutz sowie Aufenthaltsqualität aus.
- ... hat die Mehrzahl der Kommunen Konzepte zur Verknüpfung der Verkehrsmittel umgesetzt.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Die zügige und großräumige Umsetzung der Neuaufteilung von Flächen und Straßenraum zugunsten des Radverkehrs erfordert einen beschleunigten Paradigmenwechsel. Dabei muss konsequent in integrierten Mobilitätskonzepten und zusammenhängenden Netzen gedacht werden, die konsequent „von außen nach innen“ geplant werden und sich auf eine hohe Aufenthaltsqualität des Rad- und Fußverkehrs fokussieren.

- Kommunen richten ihre Entwicklungspläne eng an Prinzipien der Nachhaltigkeitspolitik z. B. Resilienz und Lebensqualität und am planerischen Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ aus.
- Kommunen und Länder stellen integrierte Mobilitätspläne mit einer zentralen Rolle des Radverkehrs auf und setzen diese um. Bund, Länder und Landkreise unterstützen die Abstimmung durch den zügigen Ausbau des Radnetzes Deutschland sowie durch Radschnellwege und Radschnellverbindungen sowie von Radwegen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.
- Die Kommunen streben mithilfe integrierter Mobilitätskonzepte an, die Kfz-Verkehrsstärken auf wichtigen Routen des Radverkehrs zu reduzieren, und verteilen die Flächen zugunsten des Umweltverbundes neu.

- Die „Kompetenzstellen Radverkehr“ (vgl. Kernthema 2) beraten die Kommunen bei der Umsetzung neuer Flächenkonzepte.
- Der Bund initiiert u. a. mit Mitteln aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ Modellprojekte, mit denen insbesondere eine Neuaufteilung der Flächen in Kommunen zur Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur begleitet wird (vgl. Ergebnispapier „Infrastruktur für den fließenden Radverkehr“ und „Infrastruktur für den ruhenden und intermodalen Radverkehr“).

Für ein attraktives verkehrsträgerübergreifendes Angebot mit einem starken Radverkehr müssen innovative Finanzierungs- und Betreibermodelle entwickelt und erprobt werden.

- Bund und Länder fördern erlebbare Modell- und Pilotprojekte zu neuen Ansätzen integrierter Mobilitätskonzepte im Personen- und Lieferverkehr mit Fahrrädern unter Beteiligung von Kommunen, Verkehrsunternehmen, Wirtschaft und zivilgesellschaftlichen Organisationen. Erfolgreiche Projekte werden durch Bund und Länder bundesweit kommuniziert und zügig in eine breite Anwendung überführt.
- Die Aufgabenträger des ÖPNV, Deutsche Bahn und weitere Verkehrsunternehmen gehen mit Initiative und Vorbild voran und denken den Radverkehr in ihren Mobilitätsangeboten mit.
- Die Länder unterstützen die Zusammenarbeit von Kommunen und Verkehrsunternehmen bei der Entwicklung tragfähiger Finanzierungs- und Betriebsmodelle für integrierte Mobilitätsangebote.

4. Fahrradfreundliche Mobilitätskultur und Partizipation

Im Jahr 2030 ...

... besteht breiter gesellschaftlicher Konsens über ein gleichberechtigtes Miteinander im Verkehr und eine besondere Berücksichtigung von Kindern, Seniorinnen und Senioren und mobilitätseingeschränkten Menschen.
 ... ist die regelmäßige Fahrradnutzung in allen Bevölkerungsschichten deutlich gestiegen.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Eine neue Mobilitätskultur braucht Veränderungen im Handeln der Entscheidungsträgerinnen und -träger. Ein Paradigmenwechsel in Politik und Verwaltung hin zu Fahrradfreundlichkeit erfordert Leadership.

- Bund, Länder und Kommunen unterstützen innovative Ansätze zum Radverkehr über die Modernisierung bestehender Verwaltungsstrukturen und Entscheidungsrouinen sowie durch die Installation von Querschnittsbereichen innerhalb der Behörden (vgl. Kernthema 2).
- Führungspersonen und Mitarbeitende in Kommunen und Ländern nehmen verstärkt an Fortbildungsangeboten zum Thema Radverkehr teil (vgl. Finanzierung hierzu in Kernthema 2) und nutzen als Vorbilder selbst das Fahrrad.
- Bund, Länder und Kommunen führen regelmäßig interdisziplinäre Dialogprozesse zur Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur in Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft durch.
- Bund, Länder und Kommunen fördern ein faires Miteinander im Verkehr durch breite Kampagnen und Bildungsmaßnahmen für alle Altersgruppen und Bevölkerungsschichten (vgl. Ergebnispapier „Fahrradstandort Deutschland“).

Neue Formen der formellen und informellen Beteiligung bei der Straßenraumgestaltung sollen helfen, identitätsstiftende Lösungen zu entwerfen, Konflikte zu entschärfen und Entscheidungen besser zu legitimieren.

- Die Kommunen setzen verstärkt Ideenwettbewerbe in frühen Planungsphasen ein.
- Bund, Länder und Kommunen setzen verstärkt innovative Formate und elektronische Medien sowie Online-Beteiligungen (vgl. Ergebnispapier „Radverkehr wird intelligent, smart und vernetzt“) ein.
- Bund und Länder evaluieren Beteiligungsformate mit Blick auf die erzielten Ergebnisse.