

Ergebnispapier: Lückenloser Radverkehr in Deutschland – Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Grundsatzaussagen

- Flächendeckende Infrastruktur: Eine durchgängige, sichere und verständliche Infrastrukturgestaltung ist Grundvoraussetzung für eine verstärkte Fahrradnutzung.
- Potenzial von Radverkehr nutzen: Durch eine leistungsfähige und sichere Radverkehrsinfrastruktur kann Autoverkehr reduziert und der verfügbare Raum effizienter genutzt werden. Davon profitieren alle Verkehrsteilnehmenden.
- Infrastruktur als Einladung: Alle Nutzergruppen müssen sich gleichermaßen sicher fühlen und sich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten bewegen können. Die Radnutzung durch Nutzergruppen, die bisher aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten das Radfahren meiden, soll deutlich zunehmen.
- Berücksichtigung neuer Entwicklungen: Die Nutzung und Verbreitung spezieller Fahrzeugtypen¹ erweitert städtische Mobilitätsangebote. Die daraus entstehenden Anforderungen an die Infrastruktur müssen frühzeitig berücksichtigt werden, um möglichen Nutzungskonflikten entgegenzuwirken.

Kernthemen

1. Neue Planungsphilosophie: Lückenlose Netze für den Radverkehr werden zur Grundlage aller Planungsprozesse

Im Jahr 2030 ...

... ist der Anteil der mit Radwegen ausgestatteten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen signifikant gewachsen.

... verfügen alle Bundesländer über Netzplanungen für den Radverkehr, die in Abstimmung mit Kreisen und Kommunen integriert geplant wurden.

... ist die Errichtung von Radverkehrsanlagen bei Neubaumaßnahmen im klassifizierten Straßennetz obligatorisch.

... befindet sich die Hälfte der Lückenschlüsse entlang überörtlicher Verbindungen mit hoher Priorisierungsstufe in Umsetzung.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Der Rechtsrahmen ermöglicht die Schaffung durchgehender Radverkehrsnetze. Dazu gehört die Planung von hierarchisierten regionalen Netzen. Auf allen Verwaltungsebenen wird ein Bewusstsein für integrierte Verkehrsplanung verankert.

→ Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen werden i.d.R. außerorts begleitende Radwege entlang von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen angelegt, innerorts wird die Radverkehrsinfrastruktur² ausgebaut. Ausnahmefälle sind auf

¹ wie zum Beispiel Lastenräder, Pedelecs, Erwachsenendreiräder, Fahrräder mit Anhängern, Elektrokleinstfahrzeuge

Basis der Netzplanung (beispielsweise aufgrund parallel verlaufender Wege) zu begründen. Die nachträgliche Anlage von Radinfrastruktur zum Lückenschluss regionaler Radverkehrsnetze wird geprüft.

- Der Bund schafft den gesetzlichen Rahmen für den Radwegebau auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Kraftfahrstraßen.
- Die Länder koordinieren die Erarbeitung regionaler Radverkehrsnetze.
- Die Betriebswege entlang von Bundeswasserstraßen werden bei Bedarf in Radverkehrsnetze integriert.
- Landkreise und Länder unterstützen gezielt die Kommunen bei der Planung des Aus- oder Umbaus nicht-klassifizierter Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr.
- Städte und Gemeinden beteiligen Radverkehrsbeauftragte regelmäßig von Beginn an bei Um- und Neubauplanungen von Straßen. Kleinere Gemeinden werden hierbei durch Radverkehrsbeauftragte der Landkreise unterstützt. Dies fördert auch den Wissensaustausch zwischen verschiedenen Planungsstellen.

Zugunsten eines zügigen Netzausbaus bei hohen Qualitätsstandards wird Radinfrastruktur bedarfsangepasst geplant und gefördert.

- Bund und Länder finanzieren den Ausbau von Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und sonstigen überörtlichen Radverbindungen³ mit.
- Bund und Länder berücksichtigen in ihren Grundsätzen für den Radwegebau entlang von Bundes- und Landesstraßen besondere Breitenanforderungen, beispielsweise entlang von Brücken.

2. Infrastruktur als Einladung: Selbsterklärend, komfortabel und sicher

Im Jahr 2030 ...

... steht Radfahrenden eine Infrastruktur zur Verfügung, die nicht nur objektiv sicher ist, sondern auch einladend und von mindestens 75 % der Radfahrenden in Gemeinden subjektiv als komfortabel und sicher wahrgenommen wird.⁴

... gehen unterschiedliche Führungsformen nahtlos ineinander über und interagieren logisch mit den örtlichen Gegebenheiten.

... gibt es Beispielsammlungen und Musterlösungen aller zentralen Infrastrukturelemente, die die Einhaltung der Qualitätsstandards in Neubau und Bestand vereinfachen.

² Entsprechend der Vorgaben der technischen Regelwerke, d.h. neben begleitenden Radwegen auch Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Fahrradstraßen.

³ Eine Darstellung der unterschiedlichen Ausbaustandards wird im Rahmen der Neufassung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV erarbeitet.

⁴ Fahrradmonitor, Frage „Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“, „sehr oder meistens“; 2019: 56%

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Radinfrastruktur soll bundesweit ein einheitliches Erscheinungsbild haben. Gestaltungsstandards müssen bei Neu- und Umbaumaßnahmen eingehalten werden. Dabei kommt das gesamte Spektrum der Führungsformen mit Fokus auf möglichst getrennte Radinfrastruktur zum Einsatz. Der Einsatz der Führungsform bedarf immer einer Abwägung im Einzelfall.

- Bund und Länder stellen Beispielsammlungen und Musterlösungen ergänzend zu den technischen Regelwerken für Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Diese visualisieren Vorgaben an bauliche Gestaltung von Strecken und Knotenpunkten, Markierung, Beschilderung und Beleuchtung von Radverkehrsinfrastruktur und erleichtern es den Kommunen, hochwertige Infrastruktur zu planen.
- Bund und Länder knüpfen die Vergabe von Fördermitteln in der Regel an die Einhaltung der technischen Regelwerke. Dabei sind mit Blick auf eine einladende und „intuitive“ Radinfrastruktur großzügigere Ausgestaltungen und begründete Abweichungen von den Regelbreiten möglich. Die Durchgängigkeit einer Führungsform hat dabei Vorrang vor der Regelbreite.
- Relevante Regelwerke werden grundlegend überarbeitet und um Kreuzungsvarianten mit geschützten Führungen ergänzt.

Mangelhafte Radinfrastruktur muss zügig umgestaltet und die Übergänge verschiedener Infrastrukturelemente vereinheitlicht werden. Veränderte Breitenanforderungen durch gestiegene Nachfrage oder spezielle Fahrzeugtypen werden bei der Dimensionierung und Gestaltung von Neu- und Umbaumaßnahmen berücksichtigt. Die Sichtbarkeit der Routenführung im Radverkehr wird verbessert.

- Der Bund finanziert den Um- und Ausbau von Radinfrastruktur im Rahmen des Förderprogramms „Stadt und Land“.
- Die Länder unterstützen die Anwendung eines standardisierten, zielgruppenorientierten Verfahrens zur Bewertung von innerstädtischer Bestandsinfrastruktur⁵.
- Die Länder kommunizieren oben genannte Beispielsammlungen, Bewertungsverfahren und eigene Leitfäden.
- Städte erproben Konzepte zur flexiblen Gestaltung von Querschnitten wie Langsamfahrspuren⁶ und werden in der Finanzierung von Umsetzung und Begleitforschung durch Bund und Länder unterstützt.
- Der Bund entwickelt eine einheitliche Gestaltung („Corporate Design“) für Bodenmarkierungen und Beschilderung an D-Routen, um die Erkennbarkeit von Routenführung und Richtungshinweisen zu erhöhen. Diese Standards werden den Ländern zur Übertragung auf eigene Netze zur Verfügung gestellt.

Nur gut gewartete Radwege sind sichere Radwege. Das Instandhaltungsmanagement spielt daher für die Qualität der Infrastruktur eine große Rolle und muss entsprechend gefördert und eingefordert werden.

- Bund, Länder, Landkreise und Kommunen sorgen für ein angemessenes Instandhaltungsmanagement in ihren Zuständigkeiten und stellen dafür ausreichend Mittel zur Verfügung.

3. Radverkehrsführung an Hauptstraßen: Nutzungskonflikte auflösen

Im Jahr 2030 ...

- ... ist Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen selbstverständlich und akzeptiert.
- ... sind vom Kfz-Verkehr getrennte Führungen des Radverkehrs, sichere Führungen an Knotenpunkten und eigenständige Signalisierungen selbstverständliche Elemente städtischer Radverkehrsnetze.

⁵ Bewertungsverfahren hinsichtlich der Sicherheit werden unter dem Leitziel 5 („Vision Zero“) behandelt.

⁶ Fahrspuren, die neben Fahrrädern zur Benutzung durch nichtmotorisierte oder batterieelektrisch betriebene Kleinfahrzeuge zugelassen sind.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Schnelligkeit ist ein wichtiger Grund für die Wahl des Fahrrads als innerstädtisches Verkehrsmittel. Zeitverluste für den Radverkehr an Kreuzungen sind daher zu minimieren, oberste Priorität bei der Wahl der Führung an Kreuzungen muss aber die objektive Sicherheit haben.

- Der Bund fördert Maßnahmen zur Beschleunigung und Erhöhung der Sicherheit der Radverkehrsführung an Knotenpunkten im Rahmen des Förderprogramms „Stadt und Land“.
- Bund und Länder fördern Forschungsprojekte zur Erhöhung der Sicherheit bei hohem Konfliktpotenzial und zur Standardisierung von Beschleunigungsmaßnahmen des Radverkehrs.

Viele Radfahrende wünschen sich vom Kfz-Verkehr physisch getrennte Führungen entlang viel befahrener Straßen. Separierungen im Straßenraum („geschützte Radfahrstreifen“) werden ein standardisiertes Gestaltungselement.

- Entwurfsempfehlungen für geschützte Radfahrstreifen werden in die FGSV-Regelwerke und oben genannte Beispielsammlungen aufgenommen.
- Die für separierte Führungen erforderlichen Flächenumverteilungen dürfen nicht zu Lasten des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit gehen. Es werden Konzepte entwickelt, die eine stadtverträgliche Umsetzung gewährleisten, indem z. B. die Akzeptanz für den Wegfall von Kfz-Stellplätzen verbessert wird (vgl. Ergebnispapier „Governance und Mobilitätskultur“).

Bei Platzverhältnissen, die Radverkehrsanlagen nicht zulassen, muss innerorts eine Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden können, die für den Radverkehr im Mischverkehr verträglich ist.

- Der Bund schafft die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen, damit im Mischverkehr an den Radverkehr angepasste zulässige Höchstgeschwindigkeiten umgesetzt werden können (vgl. Ergebnispapier „Governance und Mobilitätskultur“).

4. Radverkehrsführung im Nebennetz: Radinfrastruktur für alle Nutzergruppen

Im Jahr 2030 ...

... stehen Radfahrenden gut beschilderte, eindeutige Routen im Nebennetz zur Verfügung, in denen der Radverkehr priorisiert wird.

... sind Fahrradstraßen als Teil lückenloser Radverkehrsnetze in Kommunen weit verbreitet.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Verkehrsarme Routen für den Radverkehr werden gezielt erarbeitet und beschildert. Fahrradstraßen werden zu diesem Zweck selbstverständlich eingesetzt und durch eine spezifische Gestaltung gesteigerten Anforderungen an Sicherheit und subjektivem Wohlfühlen gerecht.

- Der Bund nimmt notwendige Anpassungen in den Verwaltungsvorschriften zur StVO vor, so dass der Einsatz von Fahrradstraßen eindeutig gefördert wird (vgl. Ergebnispapier „Governance und Mobilitätskultur“).
- Die Kommunen beziehen bei der Netzplanung die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen ein.
- Die Kommunen schaffen durch geeignete Radverkehrsführungen bei der Kreuzung von Fahrradstraßen mit Hauptverkehrsstraßen durchgängige Verbindungen und richten Vorrangregelungen gegenüber sonstigen kreuzenden Straßen ein.
- Die zu entwickelnde Beispielsammlung für Radverkehrsanlagen (s. o.) visualisiert sichere und übersichtliche Gestaltungen von Fahrradstraßen und Übergänge an kreuzenden Straßen, bei denen auch die Belange von zu Fuß Gehenden und Menschen mit Behinderungen berücksichtigt werden.