

Nationaler Radverkehrsplan
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Bericht

Im NRVP, der sich nicht nur an den Bund, sondern auch an die Länder und Kommunen sowie Verbände, Unternehmen und Bürgerinnen und Bürger richtet, werden vom BMVBS die einzelnen Handlungsfelder und Lösungsstrategien sowie die erforderlichen Instrumente aufgezeigt.

Dabei wird auf die von Kommune zu Kommune unterschiedlichen Ausgangslagen eingegangen, so dass Kommunen nach unterschiedlichen Entwicklungsstadien der Radverkehrsförderung betrachtet werden:

- Kommunen, die am Anfang stehen („Einsteiger“),
- Kommunen, die fortgeschritten sind („Aufsteiger“) und
- Kommunen mit einem hohen Niveau („Vorreiter“).

Nürnberg ist nach dieser Klassifizierung in die Kategorie der „Aufsteiger“ einzustufen.

1 Handlungsfelder und Lösungsstrategien

Der NRVP beinhaltet neun thematisch miteinander in Zusammenhang stehende Handlungsfelder. Die jeweiligen die Kommunen betreffenden Lösungsstrategien sind Folgende:

1.1 Radverkehrsplanung und –konzeption

Laut BMVBS ist es Aufgabe der Kommunen, „in ihrer Zuständigkeit vor Ort für flächendeckende, bedarfsgerechte und sichere Basisnetze für den Radverkehr zu sorgen. Die Netzdichte sollte schrittweise erhöht werden, so dass langfristig alle wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs erfasst sind.

(...)

Den Kommunen wird daher empfohlen, den Radverkehr in ihre Verkehrsentwicklungspläne aufzunehmen und ihn gleichgewichtig mit den anderen Verkehrsmitteln zu berücksichtigen. Zur Vernetzung und Abstimmung mit dem ÖPNV sollte eine Integration in die Nahverkehrsplanung erfolgen.

Länder, Kommunen und die Träger der Regionalplanung sollten darüber hinaus Radverkehrsverbindungen in den jeweiligen Plänen ihrer Ebene in verstärktem Umfang darstellen und dort verbindlich festschreiben, um sie gegenüber konkurrierenden Planungen zu sichern.“ (NRVP, BMVBS (Hrsg.), Berlin 2012, S. 21)

1.2 Infrastruktur

Laut BMVBS haben die Kommunen die Aufgabe, „bei ihren Planungen und beim Bau der Radverkehrsinfrastruktur den aktuellen Stand der Technik und zukünftige Zuwächse zu Grunde zu legen. Dies gilt auch für die Erhaltung sowie den Aus- und Umbau von Radverkehrsanlagen. In Städten und Gemeinden gerade mit hohem Radverkehrsaufkommen können mit besonderen Maßnahmen zudem wichtige Akzente gesetzt werden. Dazu können beispielsweise Ampelschaltungen im Sinne einer „grünen Welle“ für Radfahrerinnen und Radfahrer gehören. Ferner sind die Kommunen aufgerufen, für eine ausreichende Ausstattung mit Fahrradabstellmöglichkeiten guter Qualität zu sorgen (...).“ (ebd., S. 27)

1.3 Verkehrssicherheit

Laut BMVBS sind Länder und Kommunen aufgerufen, „Analysen der Unfallschwerpunkte vor Ort durchzuführen und davon abgeleitet Strategien und Maßnahmenbündel zu entwickeln. Ein wichtiges Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit auf Ebene der Länder und Kommunen sind Verkehrssicherheitsnetzwerke, die die Kompetenzen von Verwaltungen, Polizei, Verbänden, Schulen und Verkehrsunternehmen bündeln und die Aufmerksamkeit für das Thema Verkehrssicherheit erhöhen.

(...)

Im Hinblick auf eine verkehrssichere Gestaltung der Infrastruktur sind die Länder und Kommunen aufgerufen, die Empfehlungen des technischen Regelwerks für die grundlegenden Anforderungen an Dimensionierung und Führung der Radverkehrsinfrastruktur konsequent anzuwenden. Dies gilt nicht nur für Neuplanungen, sondern auch für Aus- und Umbau der bestehenden Infrastruktur. Um eine hohe Verkehrssicherheit bei der Infrastruktur zu gewährleisten, wird Ländern und Kommunen empfohlen, das Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagement auch auf Landes- und auf kommunale Straßen auszuweiten.

(...)

Die Verkehrsbehörden vor Ort sollen schließlich die bestehenden Möglichkeiten von Verkehrsberuhigungen sowie der Ausweisung von Tempo-30-Zonen nutzen.“ (ebd., S. 34f.)

1.4 Kommunikation

Laut BMVBS ist der wesentliche Teil der Kommunikationsarbeit „von den Kommunen vor Ort zu leisten. (...) Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK und ADFC können dazu beitragen, zunächst auch innerhalb der Kommunalverwaltung die Fahrradnutzung zu verbessern und eine stärkere Unterstützung der Radverkehrsförderung zu erreichen. Die Vernetzung kann durch die Einrichtung eines „Runden Tisches“ mit Verwaltung, Politik und Verbänden unterstützt werden. Darüber hinaus werden turnusmäßige Berichte an die Entscheidungsträger („Tätigkeitsbericht Radverkehr“) empfohlen.

Auch die Kommunikation mit der Öffentlichkeit sollte möglichst kontinuierlich erfolgen. Dauerhafte Pressearbeit mit positiven Meldungen zum Thema Radverkehr nach dem Motto „Tue Gutes und rede darüber“ sorgt für eine stetige Aufmerksamkeit. Durch regelmäßige Informationen der Öffentlichkeit in Form von Faltblättern, Mitmach-Aktionen, Wettbewerben und Preisen, wie beispielsweise einer Auszeichnung für fahrradfreundliche Geschäfte, werden Anreize gesetzt und öffentliche Aufmerksamkeit geschaffen. Ein einheitliches Erscheinungsbild unterstützt dabei die Erkennbarkeit und unterstreicht den Zusammenhang mit anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Das BMVBS nennt „Nürnberg steigt auf“ im NRVP ausdrücklich als positives Beispiel für eine Kampagne zum Thema Radverkehr (S. 36).

Eine aktive Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger wird etwa durch Möglichkeiten zum Melden von Mängeln an der Infrastruktur (beispielsweise im Rahmen von Begehungen und Befahrungen mit Entscheidungsträgern vor Ort oder durch ein „Scherbentelefon“) möglich. Mit so genannten „Neubürger-Paketen“ können die lokalen und regionalen Angebote des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs zudem gemeinsam vermarktet werden.“ (ebd., S. 39)

1.5 Fahrradtourismus

Laut BMVBS können in den Kommunen und Regionen „mit der gezielten Förderung des Radtourismus auch lokale und regionale Potenziale für den Alltagsverkehr aktiviert werden. Das Mobilitätsmanagement sollte auch den Fahrradtourismus berücksichtigen und dabei u. a. auf die Stärkung sanfter Mobilität bei der An- und Abreise von Gästen ausgerichtet werden. In Kommunen und Regionen, die bereits über eine hohe Beliebtheit im Fahrradtourismus verfügen, wäre eine Erhöhung von Mitteln im Bereich der Erhaltungsmaßnahmen und Qualitätsverbesserung sowie radtouristischer Services sinnvoll.“ (ebd., S. 45)

1.6 Elektromobilität

Lösungsstrategien für die Kommunen werden im NRVP nicht genannt, sie dürften aber mit denen der Länder vergleichbar sein:

„Die Länder sind aufgefordert, über Nachrüstungsprogramme für Abstellanlagen an Bahnstationen und Haltestellen die Diebstahlsicherung der Pedelecs bzw. der Batterien zu verbessern. (...) Sie können je nach Einsatzort im öffentlichen oder privaten Raum auch als überdachtes Fahrradabstellen mit Lademöglichkeiten („Solartankstelle“) und zusätzlich mit der Möglichkeit zum Wechseln der Akkus realisiert werden.

Die Berücksichtigung des technischen Regelwerks bei den Fördervoraussetzungen von Radverkehrsanlagen stellt sicher, dass das hier angegebene Ausbauniveau (bzw. eine sichere Fahrbahnführung) auch künftigen Anforderungen einer stärkeren Pedelec-Nutzung entspricht und mittelfristige Fehlinvestitionen vermieden werden.“ (ebd., S. 49)

1.7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Laut BMVBS sollten auf lokaler Ebene „die jeweiligen Aufgabenträger des ÖPNV – häufig die Kommunen selbst – die Nahverkehrspläne nutzen, um im Hinblick auf die Fahrradmitnahme sowie die Angebote für Abstellanlagen optimale Bedingungen zu schaffen. Für die Umsetzung – insbesondere bei den Abstellanlagen – sind im Einzelfall die Städte und Gemeinden verantwortlich. Hinsichtlich der Fahrradmitnahme ist dabei ein einfacher und sicherer Zugang zu Haltestellen und Bahnsteigen erforderlich.

(...)

Zusammen mit den Aufgabenträgern des ÖPNV sowie den Verkehrsunternehmen sind die Kommunen darüber hinaus aufgefordert, möglichst optimale Bedingungen für durchgängige Mobilitätsketten zu schaffen und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote zu entwickeln und zu vermarkten. Dazu soll ein kommunales Mobilitätsmanagement eingeführt werden, das als Querschnittsaufgabe in den Kommunalverwaltungen verankert ist.“ (ebd. S. 53)

1.8 Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Laut BMVBS können die Kommunen „die Schulen bei ihren Aktivitäten unterstützen, indem sie durch eine gute Infrastruktur die Rahmenbedingungen für eine selbständige und sichere (Fahrrad-) Mobilität von Kindern und Jugendlichen gestalten. Hierzu kann auch die Einrichtung von Tempo 30 vor Schulen aus Verkehrssicherheitsgründen zählen. Als Schulträger oder allgemein als Träger von Kinder- und Bildungseinrichtungen können sie wichtige Impulse zur Umsetzung der Landesvorgaben setzen und als Vorbild für freie Träger fungieren. Die Benennung einer zentralen Kontaktperson kann hilfreich sein, um die Zuständigkeiten zu bündeln und die einzelnen Einrichtungen für eine Mitwirkung zu gewinnen.

(...)

Dies bezieht sich auch auf die Mobilitätsbildung Erwachsener. Die Kommunen sollten entsprechende Angebote, wie zum Beispiel das Radverkehrstraining für ältere Menschen oder für Menschen mit Migrationshintergrund, stärker in ihre Aktivitäten zur Radverkehrsförderung integrieren.“ (ebd., S. 57)

1.9 Qualitäten schaffen und sichern

Das BMVBS geht davon aus, dass Forschung und Innovation sowie die Wissensvermittlung für die Qualität der Radverkehrsförderung eine wesentliche Grundlage bilden:

„Für einen verbesserten Wissenstransfer könnten die Länder Paten-Modelle für Kommunen einführen, bei denen sich Kommunen gegenseitig u. a. mit Informationen unterstützen.

(...)

Die kommunalen Akteure sollten die mittlerweile vorhandenen unterschiedlichen Möglichkeiten zur Fort- und Weiterbildung aktiv nutzen.“ (ebd., S. 59f.)

2 Instrumente

Das BMVBS kommt im NRVP zu dem Ergebnis, dass die Förderung des Radverkehrs effiziente Organisationsstrukturen, Kontinuität und eine angemessene Ausstattung mit Personal und Finanzmitteln braucht:

„Ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen sind wesentliche Grundlagen der Radverkehrsförderung. Investitionsmittel für die Infrastruktur umfassen den Neu-, Aus- und Umbau ebenso wie die laufende Erhaltung und Erneuerung vorhandener Radverkehrsanlagen. Erforderlich sind außerdem Mittel für Kommunikation, Service und weitere nichtinvestive Maßnahmen.“ (ebd., S. 62)

In einem vom BMVBS beauftragten Kurzgutachten wurde in einer ersten Abschätzung der Finanzbedarf der Gebietskörperschaften in Relation zur Einwohnergröße und differenziert nach Entwicklungsstadien ermittelt, der den kommunalen Akteurinnen und Akteuren als Orientierungshilfe dienen kann (siehe Tabelle).

Finanzbedarf von Städten und Gemeinden für verschiedene Aufgabenbereiche

(in Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr; Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Perspektiven)

	Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrasstruktur (betriebliche Unterhaltung)	Summe (Spalten 1+2)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommunikation)	Weitere Maßnahmen (Fahrradverleihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6) gerundet
Spalte	1	2	3	4	5	6	7
Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18

PGV Hannover: Kurzgutachten „Finanzierung des Radverkehrs“, Hannover 2012, zit. nach: NRVP, BMVBS (Hrsg.), a.a.O. , S.63

Darüber hinaus wird Kommunen empfohlen, „eigene Monitoringsysteme zu entwickeln, um den Bedarf sowie die Auswirkungen der von ihnen ergriffenen Maßnahmen vor Ort ermitteln und die weitere Ausrichtung ihrer Radverkehrsförderung wirkungsvoll steuern zu können. (...)

Länder und Kommunen sollten darüber hinaus eigene Befragungen und (automatische) Radverkehrszählungen initiieren, um zielgerichtet Analysen und Planungen durchführen zu können. (...) Zusätzlich können auf Landes- und kommunaler Ebene detailliertere Angaben zur Zufriedenheit der Radfahrerinnen und Radfahrer, vergleichbar mit einem Kundenbarometer, hilfreich sein.“ (NRVP, BMVBS (Hrsg.), a.a.O. , S.65)

Schließlich ruft das BMVBS neben Bund und Ländern die Kommunen als Akteure der Radverkehrsförderung auf, „ihre Verantwortung gleichfalls wahrzunehmen. (...) Die Kommunen haben schließlich die zentrale Verantwortung für die Umsetzung konkreter Maßnahmen vor Ort. Sie sind aufgerufen, dieses konsequent im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik und vor dem Hintergrund des Leitbildes „Radverkehr als System“ zu tun.“ (ebd., S. 69, 71)