

Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans im Integrierten Landesverkehrsplan M-V

	Nationaler Radverkehrsplan		Konkretisierung Integrierter Landesverkehrsplan
	Land	Kommunen	
1. Radverkehrsplanung und -konzeption	<p>Die Länder sind aufgerufen, landesweite Netzkonzepte für den Radverkehr zu erstellen und eine stärkere Koordinierungs- und Steuerungsfunktion im Hinblick auf baulastträgerübergreifende Radverkehrsprojekte wahrzunehmen. Darüber hinaus wird empfohlen, Haupttrouten des Alltagsradverkehrs systematisch zu fördern und die Erstellung von Radverkehrskonzepten und qualifizierten Netzplanungen auf kommunaler Ebene durch entsprechende Bedingungen in den Fördermittelbestimmungen zu unterstützen.</p> <p>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.</p>	<p>Aufgabe der Kommunen ist es, 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. Besonders die Kreisverwaltungen sollten in diesem Zusammenhang ihre übergeordnete Koordinierungsaufgabe innerhalb der Landkreise, auch bezogen auf den Alltagsradverkehr, verstärkt wahrnehmen.</p> <p>Darüber hinaus haben sie eine wichtige Rolle bei der Frage einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung. 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.</p>	

2. Infrastruktur

Die **Länder** sind in ihrer Funktion als Baulastträger aufgerufen, den Aus-, Um- und Neubau von Radwegen an Landesstraßen weiter zu betreiben. Sie sollen darüber hinaus eine größere Verantwortung für die Finanzierung der kommunalen Infrastruktur wahrnehmen, indem sie vorhandene Förderprogramme nutzen und ggf. neue Programme auflegen, um die Kommunen stärker beim Ausbau einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur zu unterstützen.

Im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung der Wegweisung sollten die Länder Standards definieren. Um bundesweit ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild zu erreichen, ist eine gemeinsame Basis entscheidend (z. B. in Form technischer Regelwerke). Geringe Abweichungen zwischen den einzelnen Ländern sind aber zu akzeptieren. Länder und Kommunen sind dafür zuständig, jeweils im Rahmen ihrer Baulastträgerschaft die Radverkehrsnetze zu beschildern; die Kommunen benötigen hierbei zum Teil finanzielle Unterstützung durch die Länder.

Die Länder haben darüber hinaus über die Landesbauordnungen die Möglichkeit, landesweite Vorgaben für die Anzahl und die Qualitätsstandards von Fahrradabstellanlagen einzuführen. Wo davon nicht Gebrauch gemacht wird, sollten die Länder zumindest den Kommunen die Möglichkeit geben, dies in Ortssatzungen zu regeln.

Die **Kommunen** haben 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 und dies – soweit dafür keine Landesregelung getroffen wird – durch Ortssatzung zu regeln.

Wohnungsgesellschaften, Einzelhandel, größere Unternehmen und Behörden sowie die anderen privaten und öffentlichen Bauherren sind aufgefordert, auch außerhalb des öffentlichen Straßenraums Abstellanlagen in ausreichender Quantität und Qualität anzubieten.

3. Verkehrssicherheit

Länder und Kommunen sind 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. Auf Ebene der Länder haben sich Programme und Netzwerke, wie zum Beispiel die Programme „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ und „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ sowie das „Forum und Netzwerk Verkehrssicherheit“ in Brandenburg, als hilfreich erwiesen. Die Kommunen erhalten hier Unterstützung bei der Verkehrssicherheitsarbeit in Form von Erfahrungs- und Informationsaustausch, Kompetenzausbau, Projekten und Kampagnen.

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 auszuweisen. Die Bildung von Landes-Unfallkommissionen zur Entwicklung von Strategien zur Verkehrssicherheit wird ausdrücklich begrüßt. Wesentliche Instrumente eines Sicherheitsmanagements sind insbesondere Verkehrssicherheitsanalysen der bestehenden Infrastruktur und Sicherheitsaudits bei Neuplanungen.

Neben Verbesserungen der Infrastruktur, die eine wesentliche Voraussetzung für mehr Verkehrssicherheit darstellen, ist auch die verstärkte Durchsetzung der Regelungen der StVO gegenüber allen, die am Verkehr teilnehmen, einschließlich der Radfahrerinnen und Radfahrer, wichtig. Die Verkehrsbehörden vor Ort sollen schließlich die bestehenden Möglichkeiten von Verkehrsberuhigungen sowie der Ausweisung von Tempo-30-Zonen nutzen. Außerorts kann es auf Straßen ohne Radverkehrsanlagen – gerade bei hohem Radverkehrsaufkommen – sinnvoll sein, eine Geschwindigkeitsbeschränkung entsprechend der Voraussetzungen der StVO zu prüfen, um die Sicherheit für die Radfahrenden und die der anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu erhöhen.

4. Kommunikation

Die **Länder** sollten mit der Entwicklung von Kampagnen und Wettbewerben sowie mit dem Aufbau und der Unterstützung von Netzwerkstrukturen (wie z. B. Arbeitsgemeinschaften zur Kommunikation in den Kommunen) die Basis für landesweite Kommunikation zum Radverkehr und den Transfer von Wissen und Kompetenz schaffen. In Regionalveranstaltungen kann eine gezielte Ansprache der Führungspersonlichkeiten und Multiplikatoren auf Landesebene stattfinden. Mit Wettbewerben und Paten-Modellen, bei denen Kommunen sich gegenseitig beraten und unterstützen, können sie zusätzliche Anreize für die Kommunen setzen.

Der wesentliche Teil der Kommunikationsarbeit ist allerdings von den **Kommunen** vor Ort zu leisten. Auf regionaler Ebene könnten hier die Landkreise als zentrale Anlaufstelle für die Vernetzung und Koordinierung der Städte und Gemeinden aktiv werden. 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, Mitmachaktionen, 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.

-

4. Kommunikation

ches Erscheinungsbild unterstützt dabei die Erkennbarkeit und unterstreicht den Zusammenhang mit anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung.

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.

Die gesellschaftlichen Akteure sind aufgerufen, zur Sammlung und Auswertung von Erfahrungen mit Kommunikation beizutragen und sich mit ihren Ressourcen im Rahmen von Projekten, Netzwerken oder beispielsweise Wettbewerben auf kommunaler Ebene in die Radverkehrsförderung einzubringen. Gemeinsam mit Industrie und Wirtschaft kommen sie auch als Förderer oder Unterstützer für eine wirksame Radverkehrskommunikation in Betracht. Diese Gruppe kann darüber hinaus von Krankenkassen und Apotheken bis hin zum Einzelhandel sowie den Automobil- und Verkehrsclubs (wie ADAC, ACE, ADFC, VCD etc.) reichen.

5. Fahrradtourismus

Auf Ebene der **Länder** sollten regionale Vernetzungsforen zur Koordinierung einer abgestimmten Entwicklung radtouristischer Angebote unterstützt werden. Bei der Vergabe von Fördermitteln sollte grenzüberschreitenden Strecken in größeren Netzzusammenhängen Vorrang eingeräumt werden.

Auch durch die gezielte Bekanntmachung von Fördermöglichkeiten sowie durch Leitfäden und Beratungsangebote kann der Fahrradtourismus in den Ländern weiter vorangebracht werden. Der Datenbestand zu radtouristischen Infrastrukturen und Sehenswürdigkeiten sollte – unter Einbeziehung zusätzlicher Daten aus Gastronomie, Beherbergung, Handel oder Service – für mobile Nutzungen wie Navigationsgeräte und Routenplaner bereitgestellt werden. Die Länder haben hier eine Koordinationsfunktion. Eine besondere Bedeutung kommt der Verbindung der Radroutenplaner mit ÖPNV-Informationssystemen zu, da damit ein Beitrag zur Verknüpfung der Verkehrsmittel und zur Förderung der Inter- und Multimodalität geleistet wird.

In den **Kommunen und Regionen** können 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.

Stärker als bei anderen Themen spielen **gesellschaftliche Akteure**, insbesondere die Gaststätten- und Beherbergungsbetriebe, im Fahrradtourismus eine wichtige Rolle. Sie und die entsprechenden Verbände (z. B. auch regionale Tourismusverbände) sollten daher stärker in die Bewertung und Sicherung von Qualitätsstandards einbezogen werden. Bei der Wegweisung allgemein oder der Klassifizierung von Radfernwegen können beispielsweise ehrenamtliche Beiträge erbracht werden. Auch in einer integrierten Strategie zur Vermarktung lokaler und regionaler Angebote sowie der Entwicklung und Bereitstellung von Serviceangeboten liegen Aufgaben privater Akteure.

<p>6. Elektromobilität</p>	<p>Die Länder sind aufgefordert, über Nachrüstungsprogramme für Abstellanlagen an Bahnstationen und Haltestellen die Diebstahlsicherung der Pedelecs bzw. der Batterien zu verbessern. Mit Hilfe platzsparender Technologie zum Abstellen von Fahrrädern und mit Designwettbewerben können gestalterisch ansprechende, integrierte Lösungen entwickelt werden. 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.</p> <p>Die gesellschaftlichen Akteure gerade aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit sind aufgerufen, verstärkt Aufklärungsarbeit bei Nutzerinnen und Nutzern von Pedelecs sowie den anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zu leisten, um damit auf die besonderen Eigenschaften von Pedelecs und die Folgen für das Verhalten im Verkehr hinzuweisen. Gleichzeitig sollten dazu entsprechende Trainings angeboten werden.</p>		
----------------------------	---	--	--

7. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die **Länder** können im Rahmen der Förderung des ÖPNV für eine Verbesserung der Abstell-situation besonders an bestehenden Bahnhofsanlagen und wichtigen Bushaltestellen sorgen, indem sie die Finanzierung von Bahnhofsumbauten an die Schaffung von so genannten Bike+Ride-Anlagen koppeln und zusätzliche Bike+Ride-Programme auflegen. Dabei sollte verstärkt die Realisierung von Fahrrad stationen in die Maßnahmen einbezogen werden.

Die Fahrradmitnahme kann zudem im Zusammenhang mit der Förderung des Umweltverbands in die ÖPNV-Gesetze der Länder einfließen. Bei der Bestellung der Betriebsleistung und insbesondere der Beschaffung von Fahrzeugen sind die Bedingungen für die Fahrradmitnahme als wichtiger Faktor einzubeziehen. Eine zusätzliche Option ist die Vereinbarung einer kostenlosen bzw. kostengünstigen Fahrradmitnahme im Rahmen der Verkehrsverträge mit den ÖPNV-Anbietern. Hierbei ist allerdings zu prüfen, wie die Mehrkosten dafür finanziert werden können.

sowie effizient und nachhaltig organisiert werden. Entsprechende Konzepte wurden nicht zuletzt durch das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) geförderte Aktionsprogramm „effizient mobil“ gefördert. Der Bund wird ergänzend zu den vorgeschlagenen Aktivitäten hinsichtlich des betrieblichen Mobilitätsmanagements die steuerrechtlichen Regelungen zu Dienstfahrrädern überprüfen.

Auf **lokaler Ebene** sollten 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. Dafür sind ggf. auch andere Akteure (z. B. Verkehrsunternehmen) zuständig. 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.

Die **Arbeitgeber** sind schließlich aufgerufen, im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements nicht zuletzt die Fahrradnutzung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fördern. Mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement kann die notwendige Mobilität der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg und auf Dienstwegen verbessert

7. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

werden. Entsprechende Konzepte wurden nicht zuletzt durch das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) geförderte Aktionsprogramm „effizient mobil“ gefördert. Der Bund wird ergänzend zu den vorgeschlagenen Aktivitäten hinsichtlich des betrieblichen Mobilitätsmanagements die steuerrechtlichen Regelungen zu Dienstfahrrädern überprüfen.

8. Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Die **Länder** haben in ihrer Verantwortung für die Lehrpläne der Schulen eine der wichtigsten Aufgaben im Bereich Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Als Vorbild können das „Curriculum Mobilität“ aus Niedersachsen oder die Lehrpläne aus Bayern dienen. Eine Fortführung entsprechender Angebote bei weiterführenden Schulen ist sinnvoll. Gleichzeitig sollte die Mobilitäts- und Verkehrserziehung mehr als bisher auf den vorschulischen Bereich sowie auf die Klassenstufen nach der Fahrradprüfung ausgedehnt werden. Die Lehrkräfte aller Schultypen sollten entsprechend ausgebildet bzw. geschult werden. Durch den Aufbau von Netzwerken zum Thema Schulwegsicherheit können die Länder Kompetenzen aufbauen und Aktivitäten lokaler Akteure fördern.

Die **Kommunen** können 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.

<p>9. Qualitäten schaffen und sichern</p>	<p>Den Ländern kommt bei der Finanzierung und Umsetzung eigener Forschungsvorhaben sowie bei der Unterstützung laufender Forschungsprojekte und Mobilitätsdatenerhebungen ein großes Gewicht zu. Ihre Maßnahmen sollten in die aufzubauende Forschungsdatenbank im Fahrradportal eingebunden werden.</p> <p>Für einen verbesserten Wissenstransfer könnten die Länder Paten-Modelle für Kommunen einführen, bei denen sich Kommunen gegenseitig u. a. mit Informationen unterstützen. Den Ländern wird außerdem empfohlen, die Kenntnisse im Bereich der Radverkehrsförderung und der integrierten Mobilität in der universitären Ausbildung von Planerinnen und Planern und anderen Berufsgruppen stärker zu verankern.</p>	<p>Die kommunalen Akteure sollten die mittlerweile vorhandenen unterschiedlichen Möglichkeiten zur Fort- und Weiterbildung aktiv nutzen. Dies betrifft insbesondere solche Kommunen, die am Beginn der Radverkehrsförderung stehen („Einsteiger“).</p>	
---	---	---	--