

## **ADFC-Hintergrundpapier zur Zwischenevaluation des Nationalen Radverkehrsplans 3.0**

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) ist mit mehr als 240.000 Mitgliedern und über 600 regionalen Gliederungen die größte Interessensvertretung von Radfahrer:innen weltweit. Er versteht sich als treibender Faktor für eine menschen-, standort- und klimafreundliche Mobilitätspolitik, die Lebensqualität, Sicherheit und gesellschaftlichen Zusammenhalt fördert. Er engagiert sich politisch auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs und berät außerdem in Fragen rund ums Rad, gibt Tipps zu Recht, Technik und Tourismus.

Berlin, 23.06.2026

### **NRVP-Halbzeitbilanz: Deutschland verfehlt seine Radverkehrsziele**

Die Zwischenevaluation des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 zeigt deutlich: Deutschland ist bei den zentralen Zielen des NRVP nicht auf Kurs.

#### **Die Bilanz zur Halbzeit fällt ernüchternd aus:**

- Die Verkehrsleistung des Radverkehrs ist seit 2017 lediglich um 5,4 Prozent gestiegen. Das Ziel einer Verdoppelung bis 2030 rückt damit in weite Ferne.
- Die Fahrradnutzung insgesamt wächst deutlich langsamer als erforderlich.
- Der NRVP verfolgt das Leitbild der Vision Zero: Keine getötete Person im Straßenverkehr ist hinnehmbar. Gemessen daran ist die Bilanz ernüchternd: Die Zahl der im Radverkehr getöteten Personen lag im Jahr 2024 mit 445 Todesopfern auf dem Niveau des Referenzjahres 2019 – das NRVP-Ziel einer Reduzierung um 40 Prozent bis 2030 wurde in der ersten Hälfte der Laufzeit nicht ansatzweise erreicht. Sichere Infrastruktur für alle Radfahrenden bleibt damit die dringlichste Aufgabe der Radverkehrspolitik.
- Die Intermodalität stagniert, Fortschritte bei der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr bleiben weitgehend aus.
- Besonders alarmierend ist der Rückgang der Fahrradnutzung bei Kindern und Jugendlichen.
- Mit 14 Euro pro Einwohner und Jahr wird nicht einmal die Hälfte des angestrebten Investitionsniveaus von 30 Euro erreicht.

- Der Aufbau durchgängiger und sicherer Radverkehrsnetze verläuft deutlich langsamer als erforderlich. Netzlücken bestehen weiterhin in Städten, zwischen Kommunen und insbesondere im ländlichen Raum.
- Der Ausbau bleibt vielfach auf Einzelmaßnahmen beschränkt und erreicht noch nicht die notwendige Systemwirkung eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes.
- Der Finanzmittelabfluss bleibt deutlich hinter den Erwartungen zurück. Die Evaluation verweist auf lange Anlaufphasen, verzögerte Projektumsetzungen und langwierige Planungs- und Genehmigungsprozesse.

### **Die Halbzeitbilanz ist eindeutig: Deutschland wird die Ziele des NRVP 3.0 mit der bisherigen Politik nicht erreichen.**

Die zentrale Schwäche der bisherigen Radverkehrspolitik liegt im fehlenden flächendeckenden Netzausbau. Zwar wurden zahlreiche Projekte angestoßen, doch entstehen daraus bislang keine durchgängigen und sicheren Netze, die für breite Bevölkerungsschichten attraktiv sind. Der schleppende Ausbau ist zugleich eine wesentliche Ursache dafür, dass die Ziele bei Verkehrssicherheit, Verkehrsleistung, Intermodalität und Fahrradnutzung außer Reichweite geraten.

Die Zwischenevaluation belegt damit kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem. Förderprogramme, Strategien und Modellprojekte allein reichen nicht aus. Es fehlt an Verbindlichkeit, Finanzierung und einer bundesweit abgestimmten Umsetzung.

Hinzu kommt: Die bisherige Förderung erzeugt zwar Aktivität, aber noch keine ausreichende Systemwirkung. Einzelmaßnahmen und Modellprojekte können den Aufbau eines flächendeckenden, sicheren und attraktiven Radverkehrssystems nicht ersetzen. Dafür braucht es eine gemeinsame Kraftanstrengung von Bund, Ländern und Kommunen.

### **Jetzt die Weichen für den flächendeckenden Netzausbau stellen**

Die Zwischenevaluation zeigt, dass die Ziele des NRVP mit punktuellen Einzelmaßnahmen nicht erreicht werden können. Deutschland braucht einen systematischen Ausbau sicherer und durchgängiger Radverkehrsnetze in Stadt und Land.

### **Bund-Länder-Vertrag für den flächendeckenden Netzausbau**

Die bisherigen Förderprogramme haben zahlreiche Projekte angestoßen, aber keine ausreichende Systemwirkung entfaltet. Zu lange Projektlaufzeiten, ein geringer Mittelabfluss und große Unterschiede zwischen Ländern und Kommunen verhindern den Aufbau zusammenhängender Netze.

Ziel ist eine dauerhaft angelegte Radverkehrspolitik mit verbindlichen Ausbauzielen, klaren Zuständigkeiten, regelmäßiger Fortschreibung des Zielnetzsystems und langfristig gesicherten Finanzierungs- und Qualitätsstandards. Deshalb braucht Deutschland einen verbindlichen Bund-Länder-Vertrag für den Radverkehr. Der Vertrag muss damit den Übergang von zeitlich befristeten Förderprogrammen zu einer verlässlichen Infrastrukturpolitik für den Radverkehr organisieren. Der Bund-Länder-Vertrag darf sich dabei nicht auf die verbleibende Laufzeit des NRVP 3.0 beschränken.

Er muss zugleich die Grundlage für die Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans über 2030 hinaus schaffen.

Kern des Vertrags muss ein bundesweit abgestimmtes Zielnetzsystem für den Alltagsradverkehr sein. Die Zwischenevaluation zeigt, dass die bisherige Projektförderung vielerorts Einzelmaßnahmen hervorbringt, aber noch keinen systematischen Netzaufbau. Das Zielnetzsystem muss deshalb den Übergang von punktuellen Projekten zu einem flächendeckenden und zusammenhängenden Radverkehrsnetz organisieren.

Aufbauend auf bestehenden Landes-, Regional- und kommunalen Netzplanungen sollen zentrale Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren, Pendlerkorridore sowie regionale Netzlücken systematisch identifiziert und priorisiert werden.

Dazu gehört auch eine bundesweite Strategie zur Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr. Insbesondere an Bahnhöfen und Haltepunkten müssen bedarfsgerechte und sichere Fahrradabstellanlagen systematisch ausgebaut werden. Die Zwischenevaluation zeigt, dass die Intermodalität bislang kaum Fortschritte macht. Ohne attraktive Bike-and-Ride-Angebote werden die Potenziale des Radverkehrs im Pendel- und Regionalverkehr nicht ausgeschöpft.

Darüber hinaus muss der Vertrag gemeinsame Qualitätsstandards, eine gesicherte mehrjährige Finanzierung, den Aufbau der notwendigen Planungs- und Umsetzungskapazitäten sowie ein einheitliches Monitoring mit verbindlichen Berichtspflichten festlegen.

Damit würde erstmals ein verbindlicher Rahmen entstehen, der Netzplanung, Finanzierung, Qualitätsstandards und Umsetzung zusammenführt und die heute bestehenden Umsetzungsdefizite systematisch adressiert.

### **Verbindliche Qualitätsstandards für sichere Netze**

Der Erfolg des Radverkehrsausbaus darf nicht nur an gebauten Kilometern gemessen werden, sondern muss zuvorderst Sicherheit und Nutzbarkeit sicherstellen.

Die bestehenden Regelwerke sichern noch zu häufig den Status quo des Straßenverkehrssystems ab. Sie sind vielfach historisch durch die Anforderungen des Kfz-Verkehrs geprägt und machen sichere Radverkehrslösungen nicht systematisch zum Standard. Eine grundlegende Verbesserung ist auch durch die derzeitige Überarbeitung zentraler Regelwerke wie ERA und RASt allein nicht zu erwarten.

Deshalb braucht Deutschland verbindliche Qualitätsstandards, die sich konsequent an den Anforderungen von Kindern, älteren Menschen und weniger geübten Radfahrenden orientieren und den Anspruch der Vision Zero zur Grundlage der Infrastrukturplanung machen.

### **Finanzierung des Netzausbaus: Aufholphase bis 2030, Vollausbau bis 2035**

Die Zwischenevaluation zeigt, dass Deutschland die zentralen Ziele des NRVP mit dem bisherigen Finanzierungspfad nicht mehr erreichen wird.

Mit Investitionen von lediglich 14 Euro pro Einwohner und Jahr wurde über Jahre hinweg nicht einmal die Hälfte des angestrebten Niveaus erreicht. Die Folge sind verzögerte Infrastrukturprojekte, fehlende Netzverbindungen und ausbleibende Wirkungen bei Sicherheit, Intermodalität und Fahrradnutzung.

Selbst eine sofortige Anhebung auf 30 Euro pro Einwohner und Jahr würde die entstandene Lücke nicht vollständig schließen. Die Ziele des NRVP 3.0 bei Verkehrsleistung, Verkehrssicherheit und Modal Split werden voraussichtlich verfehlt.

Bund, Länder und Kommunen müssen die verbleibende Laufzeit des NRVP deshalb als gemeinsame Aufholphase nutzen. Ziel muss sein, bis 2030 bundesweit mindestens das Investitionsniveau von 30 Euro pro Einwohner und Jahr zu erreichen und die Voraussetzungen für einen beschleunigten Netzausbau zu schaffen.

Gleichzeitig braucht Deutschland einen verbindlichen Vollausbau Pfad bis 2035. Erst dieser ermöglicht den Aufbau eines bundesweit lückenlosen Radnetzes, die systematische Beseitigung gefährlicher Knotenpunkte, hochwertige Infrastrukturstandards, den flächendeckenden Ausbau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Mobilitätsstationen sowie eine wirksame Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr.

Dafür sind ein dauerhafter Radverkehrsinfrastrukturfonds, mehrjährige Finanzierungsvereinbarungen und eine gemeinsame Finanzierungsoffensive von Bund, Ländern und Kommunen erforderlich.

## Fazit

Die Zwischenevaluation macht unmissverständlich deutlich: Deutschland verfehlt seine Radverkehrsziele – bei der Verkehrsleistung, bei der Verkehrssicherheit, bei der Fahrradnutzung von Kindern und Jugendlichen, bei der Intermodalität und bei den Investitionen. Das ist kein Zufall, sondern das Ergebnis fehlender Verbindlichkeit, unzureichender Finanzierung und mangelnder politischer Konsequenz.

Die verbleibende Laufzeit des NRVP reicht kaum noch aus, um die Versäumnisse der vergangenen Jahre vollständig aufzuholen. Umso wichtiger ist es, jetzt die richtigen Weichen zu stellen, um die Grundlagen für die nächste Entwicklungsstufe der Radverkehrspolitik zu schaffen.

Bund und Länder müssen noch in dieser Legislaturperiode einen verbindlichen Bund-Länder-Vertrag vereinbaren, der nicht nur den Ausbau bis 2030 steuert, sondern zugleich die Weiterentwicklung des NRVP über 2030 hinaus absichert. Dazu gehören bundesweite Qualitätsstandards, ein langfristiger Finanzierungspfad, die regelmäßige Fortschreibung des Zielnetzsystems sowie verbindliche Monitoring- und Berichtspflichten.

Bis 2030 muss bundesweit mindestens das im NRVP formulierte Investitionsniveau von 30 Euro pro Einwohner und Jahr erreicht werden. Dieses Niveau bildet den notwendigen Mindestausbaupfad, um den Rückstand der vergangenen Jahre zu begrenzen und den Ausbau zu beschleunigen.

Gleichzeitig müssen Bund und Länder bereits heute einen verbindlichen Vollausbau Pfad bis 2035 festlegen. Nur so können die entstandenen Defizite bei Infrastruktur, Verkehrssicherheit, der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr sowie der Fahrradnutzung schrittweise aufgeholt werden.

**Kontakt:**

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)

Bundesgeschäftsstelle

Zimmerstr. 26/27

10969 Berlin

E-Mail: [verkehrspolitik@adfc.de](mailto:verkehrspolitik@adfc.de)