



Kurzinformation

Förderung des Fahrradverkehrs durch den Bund

In der Bundesrepublik Deutschland ist die Förderung des Radverkehrs entsprechend dem föderalen Aufbau zwischen Bund, Ländern und Gemeinden aufgeteilt. Die Aufgabe des Bundes ist, als Gesetzgeber die Rahmenbedingungen für diesen Verkehrszweig zu schaffen. Dazu wurden ein Nationaler Radverkehrsplan (NRVP)¹ 2020 beschlossen. Ferner ist der Bund zuständig für den Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen, Ertüchtigung von Betriebswegen entlang von Bundeswasserstraßen zu Zwecken des Radverkehrs und für die Koordination im Rahmen seiner Verantwortung für eine nachhaltige Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik.² Auf der Internetseite des Fahrradportals, das durch das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingerichtet worden ist, und vom Ministerium gefördert wird, steht zur Entwicklung des NRVP's folgendes:³

„Entstehung des NRVP

Der NRVP ist auf Grundlage eines breiten und transparenten Beteiligungsprozesses entstanden. Von Anfang an war eine große Bandbreite von Akteuren aus Ländern, Kommunen und Verbänden sowie der Wissenschaft einbezogen. Entscheidend waren für die Weiterentwicklung des NRVP die Empfehlungen eines einberufenen Expertengremiums, die im September 2011 vorgelegt wurden. Darüber hinaus wurden Anregungen auch im Rahmen des 2. Nationalen Radverkehrskongresses (Nürnberg, Mai 2011), zweier Entscheider- und Verbände foren (April und September 2011) und der Fahrradkommunalkonferenz (November 2011) aufgenommen. Auch der Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr hat sich intensiv mit den künftigen Anforderungen an die Radverkehrsförderung beschäftigt.

1 http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile

2 http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile, S. 7

3 <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020>

Mit diesem sehr breiten und umfangreichen Beteiligungsverfahren wurden gute Voraussetzungen geschaffen, dass der NRVP von allen Akteuren gemeinsam effektiv umgesetzt wird. Denn nur gemeinsam können die Herausforderungen bei der Förderung des Radverkehrs gemeistert werden.

Der NRVP ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten und schließt sich damit nahtlos an den alten NRVP 2002-2012 an.“

Als Ziel des NRVP wird angegeben, das Fahrradfahren insgesamt attraktiver zu gestalten und mit andern Verkehrsmitteln zu verknüpfen. Um dies zu gewährleisten wurden inhaltliche Akzente für den NRVP festgelegt. Dies sind:⁴

- *„Radverkehr hat für den Bund einen hohen Stellenwert: Der Bund misst der Förderung des Radverkehrs als Teil eines modernen Verkehrssystems in Städten und ländlichen Räumen einen hohen Stellenwert bei und fördert ihn mit dem NRVP.*
- *Kontinuität bei der Radverkehrsförderung durch den Bund: Der Bund wird sich weiterhin innerhalb seiner Zuständigkeiten für die Radverkehrsförderung engagieren. Dazu gehört die Schaffung von Infrastruktur (z.B. Bau von Radwegen an Bundesstraßen), die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens (z.B. StVO) und die Unterstützung modellhafter nicht investiver Projekte und Maßnahmen (Vorbildwirkung).*
- *Radverkehr als Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik: Mit dem NRVP wird die Rolle des Radverkehrs als Teil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik gestärkt. Dazu gehört auch die Verknüpfung mit wichtigen gesellschaftlichen Zielen z.B. im Klima- und Umweltschutz, in der Stadtentwicklung oder der Gesundheitsförderung.*
- *Verbesserung der Breitenwirkung der Radverkehrsförderung: Der NRVP geht stärker als bisher auf unterschiedliche Ausgangslagen in den Kommunen ein, die künftig differenzierter betrachtet werden sollen.*
- *Akzentuierung des Radverkehrs im ländlichen Raum: In den Städten gibt es derzeit eine große Dynamik in der Entwicklung des Radverkehrs. Um die Fahrradnutzung auch im ländlichen Raum zu stärken, legt der NRVP hierauf ein besonderes Augenmerk.*
- *Betonung von Aspekten der Verkehrssicherheit: Die Verkehrssicherheit spielt im NRVP eine wichtige Rolle. Analog zum Verkehrssicherheitsprogramm 2011 werden Aktivitäten des Bundes benannt (z.B. Sicherheitskampagne; Förderung des Tragens von Fahrradhelmen) und Empfehlungen für Länder und Kommunen gegeben.*
- *Einbeziehung von Elektromobilität/Pedelecs: Der Markt für Pedelecs zeigt eine besonders große Dynamik. Die Entwicklung dieses - auch für den deutschen Mittelstand nicht unerheblichen - Wirtschaftsfaktors wird mit dem NRVP weiter unterstützt. Die Verbreitung von Pedelecs hat auch Auswirkungen auf die Infrastruktur und die Verkehrssicherheit.“*

4 <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020>

Der Bund beteiligt sich auch mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt an der Finanzierung des Radverkehrs. Die Förderung durch das BMVI wird im Einzelnen im Fahrradportal wie folgend dargestellt:⁵

„Das BMVI stellt im Jahr 2016 über 100 Mio. Euro für die Förderung des Radverkehrs bereit. 98 Mio. Euro stehen im Haushalt des BMVI für den Radwegebau an Bundesstraßen und 1,3 Mio. Euro für die Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr zur Verfügung; hinzu kommen 3,2 Mio. Euro für die Förderung von Modellprojekten zur Umsetzung des NRVP sowie 2 Mio. Euro für die Umsetzung des Projektes Radweg Deutsche Einheit.

Der Bund stellt den Ländern außerdem seit 2007 nach dem Entflechtungsgesetz jährlich Beträge aus dem Bundeshaushalt u.a. zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung. Diese so genannten Kompensationsmittel belaufen sich auf rund 1,336 Mrd. Euro pro Jahr. Sie dienen vor dem Hintergrund der Föderalismusreform I der Finanzierung von Investitionen in den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau, können aber nach Maßgabe des jeweiligen Landesrechts auch für die Radverkehrsinfrastruktur verwendet werden.

Über die Finanzierung von Radverkehrsinfrastruktur sowie die Förderung von Modellprojekten hinaus hat das BMVI eine wichtige Aufgabe bei der Weiterentwicklung des Rechtsrahmens (z.B. StVO, StVZO).“

Nach Aussage des Parlamentarischen Staatssekretärs beim BMVI, Norbert Barthle, MdB, sollen in 2017 weitere 25 Millionen Euro extra für Fahrradschnellwege bereitgestellt werden.⁶

* * *

5 <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/foerderung-des-radverkehrs>; der Artikel ist offenbar auf dem Stand von 2016.

6 <https://www.tagesschau.de/inland/fahrradwege-101.html>