



---

## Sachstand

---

## Fahrradfahren im städtischen Raum

**Fahrradfahren im städtischen Raum**

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 016/18  
Abschluss der Arbeit: 02.02.2018  
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr; Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

---

Folgende Fragen wurden an die Wissenschaftlichen Dienste gerichtet:

**1. Wie ist der Gebrauch von Fahrrädern im städtischen Verkehr geregelt? Was sind die Hauptregelungswerke?**

Für das Fahrradfahren gelten die allgemeinen Regelungen des Straßenverkehrs, insbesondere das Straßenverkehrsgesetz<sup>1</sup> und die Straßenverkehrsordnung<sup>2</sup>.

**2. Was sind die Maßnahmen, um den Gebrauch des Fahrrades zu steigern. Gibt es Vorteile für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer?**

Das zentrale Instrument zur Steigerung des Fahrradverkehrs ist der Nationale Radverkehrsplan 2020.<sup>3</sup>

Er enthält die Grundlage für die Radverkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland und eine nationale Strategie zur Radverkehrsförderung.<sup>4</sup>

Der Plan definiert neun Handlungsfelder:

- Radverkehrsplanung und –konzeption,
- Infrastruktur,
- Verkehrssicherheit,
- Kommunikation,
- Fahrradtourismus,
- Elektromobilität,
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln,
- Mobilitäts- und Verkehrserziehung,
- Qualitäten schaffen und sichern.

---

<sup>1</sup> Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 17. August 2017 (BGBl. I S. 3202) geändert worden ist", Stand: Neugefasst durch Bek. v. 5.3.2003 I 310, 919, zuletzt geändert durch Art. 6 G v. 17.8.2017 I 3202; <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>.

<sup>2</sup> Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden ist", konstitutive Neufassung gem. V v. 6.3.2013 I 367, in Kraft getreten am 1.4.2013, zuletzt geändert durch Art. 2 V v. 16.12.2016 I 2938; [https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/).

<sup>3</sup> <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020>; Sein Vorgänger ist der bereits im Jahr 2002 vorgelegte Nationale Radverkehrsplans 2002-2012 (NRVP).

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

Das wichtigste Ziel des Plans ist die Steigerung des Fahrradanteils am Gesamtaufkommen der Verkehrsmittel. Er soll von 10 % im Jahr 2008 auf 15 % im Jahr 2020 ansteigen und zwar im ländlichen Raum von 8 % auf 13 % und innerhalb von Städten von 11 % auf 16 %.<sup>5</sup>

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat deshalb im Haushaltsjahr 2017 rund 130 Millionen Euro für die Förderung des Radverkehrs bereitgestellt. Für die Förderung von Radschnellwegen waren erstmals 25 Millionen Euro etatisiert.<sup>6</sup>

### **3. Gibt es Regelungen in der Gesetzgebung über den Bau von Radwegen und Radparkplätzen? Sind beispielsweise staatliche Stellen oder Kommunen verpflichtet, Radwege oder Radparkplätze zu bauen?**

Eine Verpflichtung zum Bau von Fahrradwegen oder Radparkplätzen gibt es in der Bundesrepublik Deutschland nicht.

Es ist jedoch breiter Konsens in der Politik, dass das Radfahren zukünftig einen noch größeren Beitrag zur urbanen Mobilität leisten soll. Bereits der erste Radwegeplan wurde mit den Stimmen aller Fraktionen des Deutschen Bundestages beschlossen.<sup>7</sup> Städte und Gemeinden haben sich im Rahmen der Erörterung des Nationalen Radverkehrsplan selbst verpflichtet, das Radfahren zu fördern.<sup>8</sup>

### **4. Gibt es Formen finanzieller Unterstützung oder Privilegien für Radfahrer?**

Eine besondere Zahlung für den Umstieg auf das Fahrrad, etwa in Form einer Prämie, gibt es nicht. Seit 2012 können aber auch Fahrradfahrer die Entfernungspauschale (vgl. Pendlerpauschale)<sup>9</sup> geltend machen.<sup>10</sup>

---

<sup>5</sup> <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020>, S. 77.

<sup>6</sup> <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/News/200-Jahre-Fahrrad/newstext-smart-cities.html>.

<sup>7</sup> <https://web.archive.org/web/20120605124605/http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/20450/publicationFile/10766/nationaler-radverkehrsplan-2002-2012-fahrrad-massnahmen-zur-foerderung-des-radverkehrs-in-deuts.pdf>; [https://www.bundestag.de/presse/hib/2013\\_04/05/254488](https://www.bundestag.de/presse/hib/2013_04/05/254488).

<sup>8</sup> <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020>, S. 69.

<sup>9</sup> Mit der Entfernungspauschale der Pendlerpauschale werden im deutschen Einkommensteuerrecht die Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte pauschaliert. Die Entfernungspauschale mindert die zu versteuernden Einkünfte. Die Pauschale kann von allen Arbeitnehmern und über § 4 Abs. 5 Ziffer 6 Einkommenssteuergesetz (EStG) auch von Selbständigen in Anspruch genommen werden, unabhängig von der Höhe der tatsächlichen Aufwendungen und gleichgültig, ob sie zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Motorrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto zur Arbeitsstelle gelangen.

<sup>10</sup> <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/entfernungspauschale-der-kummer-der-pendler-1.1324719>.

---

Seit 2012 werden auch Dienstfahräder wie Dienstwagen steuerrechtlich privilegiert. Die Finanzminister der Länder haben rückwirkend für das Jahr 2012 entschieden, dass das „Dienstwagenprivileg“ auch für Fahrräder, E-Bikes und Pedelecs gilt.<sup>11</sup>

## 5. **Betreiben Kommunen oder private Unternehmen Fahrradverleihsysteme?**

In Städten und Gemeinden der Bundesrepublik Deutschland sollen Bikesharing-Systeme den Öffentlichen Personennahverkehr ergänzen. So gibt es derzeit bereits mehrere so genannte Bikesharing-Systeme<sup>12</sup>.

Regelmäßig können die Fahrräder online oder über die zugehörige App genutzt werden.

Betreiber sind sowohl öffentliche Verkehrsbetriebe als auch private Unternehmen (z. B. nextbike<sup>13</sup> oder Lidl in Kooperation mit der Bahn<sup>14</sup>).

\*\*\*

---

<sup>11</sup> [http://www.deutschlandfunk.de/fahrrad-statt-dienstauto.697.de.html?dram:article\\_id=230793](http://www.deutschlandfunk.de/fahrrad-statt-dienstauto.697.de.html?dram:article_id=230793).

<sup>12</sup> <http://www.zeit.de/mobilitaet/2017-03/bike-sharing-leihrad-berlin-geschaeft/seite-2>; <https://www.berliner-zeitung.de/berlin/bike-sharing-leihrad-anbieter-obike-will-berlin-erobern-28861794>; Eine Übersicht findet sich bei <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradverleihsystem>.

<sup>13</sup> <https://www.nextbike.de/de/>

<sup>14</sup> <https://www.lidl-bike.de/de>.