



---

**Sachstand**

---

**Förderung der Nutzung von Fahrrädern in Deutschland**

**Förderung der Nutzung von Fahrrädern in Deutschland**

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 109/20  
Abschluss der Arbeit: 14.10.2020  
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Landwirtschaft, Ernährung 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.

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Allgemeiner rechtlicher Rahmen</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Förderung des Radverkehrs</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Förderprogramme und Finanzierung</b>	<b>7</b>

## 1. Einleitung

Die vorliegende Arbeit gibt einen Überblick über die Förderung der Nutzung von Fahrrädern im Rahmen des Straßenverkehrs in Deutschland.

Generell sind in Deutschland für die Förderung des Radverkehrs Bund, Länder und Kommunen gemeinsam verantwortlich. Hierbei ist es Aufgabe des Bundes, die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Radverkehrs zu schaffen. Für die einzelnen Maßnahmen vor Ort, insbesondere für den Radwegebau, sind jedoch grundsätzlich die Länder und Kommunen zuständig.<sup>1</sup>

## 2. Allgemeiner rechtlicher Rahmen

Die Nutzung von Fahrrädern im Straßenverkehr ist in Deutschland in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO),<sup>2</sup> der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)<sup>3</sup> und der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)<sup>4</sup> geregelt.

Die **Straßenverkehrs-Ordnung** ist eine Rechtsverordnung, die abschließend die Verhaltensvorschriften sämtlicher Teilnehmer am Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen festlegt. Sie trifft auch spezielle Regelungen für Radfahrer innerhalb des jeweiligen Themenbereichs. Der erste Teil regelt das Verhalten im Straßenverkehr (§§ 1-35 StVO); der zweite Teil die Klassifikation der Verkehrszeichen und anderer Verkehrseinrichtungen (§§ 36-43 StVO); der dritte Teil die Durchführungs- und Bußgeldvorschriften (§§ 44-53 StVO).

Die **Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung** ist eine Rechtsverordnung. Sie trifft in ihrem dritten Teil (§§ 63-67a StVZO) Regelungen über die Bauart und Ausrüstung von Fahrrädern, die diese erfüllen müssen, um im Straßenverkehr zulässig zu sein.

Die **allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung** ist eine Verwaltungsvorschrift des Bundesverkehrsministeriums. Sie regelt die Ausführung der StVO, indem sie zu fast jedem Paragraphen Erläuterungen und Anweisungen enthält. Des Weiteren regelt sie die Ausführung von Verkehrseinrichtungen, worunter auch Radverkehrsanlagen fallen, durch die kommunalen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbauämter.

---

1 <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/neue-wege-fuer-den-radverkehr-422442>.

2 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; [https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/).

3 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3723) geändert worden ist; [https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo\\_2012/](https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/).

4 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29. Mai 2017 B8); [http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund\\_26012001\\_-S3236420014.htm](http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_-S3236420014.htm).

### 3. Förderung des Radverkehrs

Das zentrale Instrument zur Steigerung des Fahrradverkehrs ist der **Nationale Radverkehrsplan**.<sup>5</sup> Er enthält die Grundlage für die Radverkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland und eine nationale Strategie zur Radverkehrsförderung. Bereits der erste Radverkehrsplan wurde mit den Stimmen aller Fraktionen des Deutschen Bundestages beschlossen.<sup>6</sup> Städte und Gemeinden haben sich im Rahmen der Erörterung des Nationalen Radverkehrsplan selbst verpflichtet, das Radfahren zu fördern.<sup>7</sup>

Der aktuelle Nationale Radverkehrsplan 2020 definiert neun Handlungsfelder:

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

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>8</sup>

---

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

6 Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012 (NRVP), <https://web.archive.org/web/20120605124605/http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/20450/publication-File/10766/nationaler-radverkehrsplan-2002-2012-fahrrad-massnahmen-zur-foerderung-des-radverkehrs-in-deuts.pdf>.

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

8 <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020>, S. 11.

---

Der Nationale Radwegeplan führt insbesondere zum Handlungsfeld „**Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln**“ wie folgt aus:<sup>9</sup>

„Der **Bund** wird sich für eine **Verbesserung der Abstellsituation** an Bahnhöfen einsetzen. Er wird dazu Gespräche mit der DB AG und den Ländern dahingehend führen, zunächst entsprechende Verbesserungen für typische Fälle im Rahmen von Modellvorhaben zu entwickeln und zu erproben. Die Erfahrungen sollen dann auf andere Bahnhöfe übertragen werden. Ferner erwartet der Bund von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, dass sie für die Kundinnen und Kunden des Fernverkehrs in eigener Verantwortung attraktive Angebote für die Fahrradmitnahme bereitstellen. Gute Beispiele der Kombination von Radverkehr und ÖPNV werden vom Bund zusammengestellt und verbreitet. Der Bund hat gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) einen elektronischen Standard für einen einheitlichen Zugang zu Bussen und Bahnen mittels elektronischer Fahrkarte („eTicket“) entwickelt. Er kann im Sinne einer Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr auch für Fahrradverleihsysteme als einfacher, anbieterübergreifender Zugang genutzt werden. Es wird den Anbietern von Fahrradverleihsystemen daher empfohlen, zukünftig verstärkt einen gemeinsamen Standard als Zugangsmöglichkeit zu verwenden.

Die **Länder** können im Rahmen der Förderung des ÖPNV für eine Verbesserung der Abstellsituation 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 Fahrradstationen in die Maßnahmen einbezogen werden. Die Fahrradmitnahme kann zudem im Zusammenhang mit der Förderung des Umweltverbunds 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.

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.

---

9      Hervorhebungen in Zitaten durch Verfasser dieser Arbeit.

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 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.“<sup>10</sup>

Ergänzend wird auf eine vom Umweltbundesamt (UBA) in Auftrag gegebene **Analyse** verwiesen, die u.a. die Gestaltung eines **Mobilitätsmanagements in der Bundesverwaltung** zum Inhalt hat.<sup>11</sup>

#### 4. Förderprogramme und Finanzierung

Das **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)** verweist in einer aktuellen Übersicht für den Zeitraum 2020-2023 auf bisherige Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten in Höhe von rd. 560 Mio. Euro sowie im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung auf weitere zusätzliche Mittel in Höhe von 900 Mio. Euro, die dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die nachfolgende Tabelle stellt die Verteilung der Gesamtsumme in Höhe von insgesamt rd. 1,46 Mrd. Euro auf die jeweiligen Förderprogramme und Finanzmöglichkeiten dar:<sup>12</sup>

---

10 <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020>, S. 52-53.

11 UBA, 2020, Fachliche Unterstützung der Umsetzung des „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ – Maßnahmen „Kraftstoffsparendes Fahren“ und „Mobilität der Bundesverwaltung“, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_105-2020\\_fachliche\\_unterstuetzung\\_der\\_umsetzung\\_des\\_aktionsprogramm\\_klimaschutz\\_2020.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_105-2020_fachliche_unterstuetzung_der_umsetzung_des_aktionsprogramm_klimaschutz_2020.pdf).

12 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>.

<b>Förderprogramme und Finanzierungsmöglichkeiten</b>	<b>Bisher in Mio. € (2020-2023)</b>	<b>Neu Klimaschutzprogramm 2030 in Mio. € (2020-2023)</b>	<b>Gesamt in Mio. € (2020-2023)</b>
Finanzhilfen an die Länder für das Sonderprogramm „Stadt und Land“ bis zu	-	657,23	657,23
Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs <sup>1)</sup>	2,00	125,00	127,00
Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des „Radnetzes Deutschland“	1,00	45,00	46,00
Zuschüsse für nicht-investive Modellprojekte <sup>1)</sup>	17,12	-	17,12
Förderung der Aus- und Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegesystemen	37,00	-	37,00
Radwegbau an Bundesstraßen <sup>2)</sup>	399,00	-	399,00
Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr	4,36	-	4,36
Finanzhilfen für Radschnellwege <sup>1)</sup>	97,77	72,77	170,54
<b>Gesamt</b>	<b>558,25</b>	<b>900,00</b>	<b>1.458,25</b>

1) siehe weiterführende Informationen:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Klimaschutzprogramm 2030 – Im Detail,

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/foederprogramme-klimaschutz-2030.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/foederprogramme-klimaschutz-2030.pdf?__blob=publicationFile).

BMVI, Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland, vom 21. Juni 2019,

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/foerderung-innovative-projekte-radverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/foerderung-innovative-projekte-radverkehr.pdf?__blob=publicationFile).

BMVI, Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans vom 1. September 2017,

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/foerderung-nicht-investitive-massnahmen-nrvp.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/foerderung-nicht-investitive-massnahmen-nrvp.pdf?__blob=publicationFile).

BMVI, Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, Stand: 21. April 2020,

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/grundsätze-bau-finanzierung-radwege-bundesstrassen-baulast-des-bundes.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/grundsätze-bau-finanzierung-radwege-bundesstrassen-baulast-des-bundes.pdf?__blob=publicationFile).

BMVI, Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes in Verbindung mit § 5b Bundesfernstraßengesetz zum Bau von Radschnellwegen in Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände (VV Radschnellwege 2017-2030),

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege-2017-2030.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege-2017-2030.pdf?__blob=publicationFile).

2) Bau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes werden nicht gefördert, sondern zu 100 % vom Bund finanziert. Hierfür stehen im Bundeshaushalt jährlich Mittel bereit. Im Jahr 2020 sind es 99 Mio. Euro und von 2021 bis 2023 jeweils 100 Mio. Euro.

Ergänzend führt das BMVI zur oberen Tabelle wie folgt aus:<sup>13</sup>

„Für das Förderprogramm für investive **Modellprojekte** des Radverkehrs stehen im Jahr 2020 bis zu 27,36 Mio. Euro (2020 bis 2023 rd. 125 Mio. Euro) für die Projektförderung in



Form von Zuwendungen zur Verfügung (Förderquote bis zu 75 %, bei finanzschwachen Kommunen bis zu 90 %). Antragsberechtigt sind alle juristischen Personen des öffentlichen und des privaten Rechts. Förderwürdig sind vor allem richtungsweisende, infrastrukturelle Maßnahmen, die einen überregionalen Modellcharakter haben müssen, sogenannte Leuchtturmprojekte. Weiteres siehe Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Bekanntmachung Bundesanzeiger 8. Juli 2019).<sup>14</sup>

Darüber hinaus wird das **Sonderprogramm** ‚Stadt und Land‘ in diesem Jahr eingerichtet. 2020 stehen bis zu 20 Mio. Euro als Finanzhilfen zur Verfügung (Förderquote bis zu 75 %, bei finanzschwachen Kommunen bis zu 90 %), im Zeitraum 2020 bis 2023 bis zu 657 Mio. Euro. Sie werden an alle Länder ausgereicht. Mit den Finanzhilfen soll der Radverkehr vor allem in den Kommunen vor Ort in der Breite gefördert werden. Der Bund gibt den Rahmen durch eine Verwaltungsvereinbarung mit allen Ländern vor (z.B. Herstellung flächendeckender Radverkehrsnetze, Umverteilung Straßenraum, Fahrradstraßen, Abstellanlagen, Lastenradverkehr). Über konkrete Einzelprojekte werden dann die Länder und Kommunen je nach Situation vor Ort entscheiden. Die Verwaltungsvereinbarung wird derzeit erstellt. Weitere bis zu 6 Mio. Euro (2020 bis 2023 insgesamt bis zu 45 Mio. Euro) werden 2020 für das Radnetz Deutschland als Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung der sogenannten D-Routen<sup>15</sup> und des Haupttroutennetzes der Länder ausgereicht. Der konkrete Inhalt der Förderung und die Art der Umsetzung werden derzeit erarbeitet.

Zur Förderung des **Radwegebaus** stellt der Bund Finanzhilfen für den Bau von Rad-schnellwegen in der Straßenbaulast der Länder/Gemeinden und Gemeindeverbänden mit einem Fördervolumen von jährlich 25 Mio. Euro bis zum Jahr 2030 zur Verfügung. Die Details regelt eine mit den Ländern abgeschlossene Verwaltungsvereinbarung, die auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht ist.<sup>16</sup>

Für Bau und Erhalt von Radwegen an **Bundesstraßen** in der Baulast des Bundes werden im Bundesfernstraßenhaushalt jährlich rd. 100 Mio. Euro bereitgestellt.“

Im Übrigen besteht eine Vielzahl an Förderprogrammen und Finanzhilfen der EU, des Bundes und der Länder zur finanziellen Förderung des **Radwegebaus**.<sup>17</sup>

\*\*\*

---

14 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/bundesanzeiger-foerderung-innovativer-radverkehr.pdf>.

15 Anmerkung: Die D-Routen sind ein System von zwölf Radfernwegen, siehe hierzu: <http://www.radnetzdeutschland.de/d-routen.html>.

16 Siehe hierzu: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege.html>.

17 Deutscher Bundestag/Wissenschaftliche Dienste, 19. Februar 2020, Aktuelle Programme zur finanziellen Förderung des Radwegebaus, Sachstand WD 5 - 3000 - 011/20, <https://www.bundestag.de/resource/blob/688386/d39deeb0093a3b2dcaf0a9e6688bc336/WD-5-011-20-pdf-data.pdf>.