**19. Wahlperiode** 15.09.2021

## **Antwort**

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/32171 –

## Bundesmittel für den Radverkehr

## Vorbemerkung der Fragesteller

Fahrrad fahren wird immer beliebter in Deutschland. Sowohl in der Freizeit als auch für den Arbeitsweg oder für Logistikleistungen nimmt die zurückgelegte jährliche Fahrleistung stetig zu. Laut Bundesregierung gibt es bereits heute 78 Millionen Fahrräder in Deutschland und nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbandes wurden allein im Jahr 2020 knapp 5 Millionen Fahrräder und E-Bikes im Wert von 6,44 Mrd. Euro in Deutschland verkauft.

Vor diesem Hintergrund möchte die Bundesregierung Radfahren noch attraktiver machen. Dafür stellt sie in verschiedenen Programmen Mittel zur Verfügung, um insbesondere die Sicherheit von Fahrradfahrern im Verkehr zu verbessern.

1. Welche Ziele hat sich die Bundesregierung für den Radverkehr insgesamt sowie für die von ihr durchgeführten Programme und unternommenen Maßnahmen jeweils gesetzt?

Das Fahrrad ist ein bedeutendes Verkehrsmittel und steht für individuelle, nachhaltige, resiliente, gesundheitsförderliche, flexible und kostengünstige Mobilität. Die Bundesregierung hat am 21. April 2021 den neuen Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0) – die Radverkehrsstrategie für Deutschland bis 2030 beschlossen. Schwerpunkte der Strategie sind u. a. der Aufbau einer lückenlosen und sicheren Radinfrastruktur, die Stärkung der Radpendlerverkehre und des Radtourismus, besonders in strukturschwachen Regionen. Das Anliegen des NRVP 3.0: Mehr, besserer und sicherer Radverkehr – in der Stadt und auf dem Land. Es sollen sich immer mehr Menschen auf dem Rad wohlfühlen und das Fahrrad häufiger und auch für längere Wege nutzen.

## Der NRVP setzt konkrete Ziele:

 Die Anzahl der Wege nimmt von rund 120 auf 180 Wege je Person und Jahr zu – ohne dass dies zu Lasten der übrigen Verkehrsarten des Umweltverbundes geht.

- Die durchschnittliche Länge der mit dem Rad zurückgelegten Wege erhöht sich von 3,7 Kilometer auf sechs Kilometer.
- Gegenüber 2019 reduziert sich die Zahl der im Verkehr getöteten Radfahrenden um 40 Prozent – trotz deutlich mehr Radverkehr.
- Die finanzielle F\u00f6rderung des Radverkehrs durch Bund, L\u00e4nder und Kommunen soll sich perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren.

Die Ziele der einzelnen Finanzierungs- und Förderprogramme:

Finanzierungs- bzw.	Förderziel
Förderprogramm	
	und digitale Infrastruktur (BMVI):
Finanzhilfen an die Länder für	Ziel des Programms ist es, die Attraktivität des Radverkehrs durch höhere
Investitionen in den Rad-	Verkehrssicherheit und bessere Bedingungen im Straßenverkehr sowohl in
verkehr durch das Sonder-	urbanen als auch ländlichen Räumen zu steigern. Dies geschieht beispiels-
programm "Stadt und Land"	weise durch Herstellung flächendeckender, möglichst getrennter und siche-
- Finanzhilfen	rer Radverkehrsnetze, über den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auch
F:: 1	speziell für Lastenräder oder mittels sicherer und moderner Abstellanlagen.
Förderungen von Modell-	Es werden innovative Projekte zur Stärkung des Radverkehrs, insbesondere
vorhaben des Radverkehrs	investive Maßnahmen, unterstützt. Aus der modellhaften Erprobung und
– Zuwendungen	Anwendungspraxis heraus sollen neue Ideen und Konzepte entwickelt
	werden, die auch an anderen Orten wertvolle Beiträge für die Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland leisten können.
Umsetzung des Nationalen	Das BMVI förderte im Rahmen der Umsetzung des NRVP nicht-investive
Radverkehrsplans	Vorhaben, die der Zielstellung des NRVP in verschiedenen Handlungs-
– Zuwendungen	feldern wie Radverkehrsplanung und -konzeption, Infrastruktur, Verkehrs-
	sicherheit, Kommunikation, Fahrradtourismus, Elektromobilität, Ver-
	knüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Mobilitäts- und Verkehrserziehung
	dienen.
Zuschüsse für den Ausbau und	Ziel der Förderung ist der Ausbau und die Erweiterung eines sicheren,
die Erweiterung des "Radnetzes	lückenlosen und attraktiven Radnetzes Deutschland. Es werden unter ande-
Deutschland"	rem Lückenschlüsse finanziert, die Qualität des Radnetzes Deutschland
- Zuwendungen	verbessert, gemeinsame Streckenstandards entwickelt sowie begleitende
	Infrastruktur aufgebaut oder ergänzt.
Förderung der Aus- und Nach-	Das Förderprogramm verfolgt das Ziel, durch eine freiwillige Ausrüstung
rüstung von Fahrzeugen mit	neuer Kraftfahrzeuge sowie die freiwillige Nachrüstung von Abbiege-
Abbiegeassistenzsystemen	assistenzsystemen in Bestandsfahrzeugen die allgemeine Verkehrssicherheit
- Zuwendungen	deutlich zu erhöhen.
Zuweisungen an die Länder	Ziel der Bundesregierung ist es, den Anteil des Radverkehrsaufkommens
zum Bau von Radschnellwegen	dauerhaft weiter zu erhöhen. Dies unterstützt die Bundesregierung durch die
- Finanzhilfen	Gewährung von Finanzhilfen für Investitionen der Länder, Gemeinden und
	Gemeindeverbände in den Ausbau von Radschnellwegen (RSW) in den
D 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	Jahren 2017 bis 2030.
Radverkehrstauglicher Ausbau	Mit den Mitteln sollen Betriebswege an Bundeswasserstraßen auch für den
von Betriebswegen an Bundes-	Radverkehr ausgebaut werden.
wasserstraßen	
- Finanzierung	Fra 1 D D. 1
Radwegebau an Bundesstraßen	Für den Bau von Radwegen einschließlich Erhaltung an Bundesstraßen in
- Finanzierung	der Baulast des Bundes stellt der Bund Finanzmittel von rund 100 Mio. Euro
	pro Jahr bereit.

Finanzierungs- bzw.	Förderziel
Förderprogramm	
Bundesministerium für Verkehr	und digitale Infrastruktur (BMVI):
Bau von Betriebswegen auf	Seit Inkrafttreten des Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßen-
Brücken	gesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften am 1. Oktober 2020 kann
<ul> <li>Finanzierung</li> </ul>	der Bund Betriebswege auf Brücken im Rahmen von Bundesautobahnen und
-	Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, so bauen und
	unterhalten, dass darauf Radverkehr stattfinden kann. Dies dient der
	Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz und damit der Steigerung des
	Radverkehrs.
D 1	No. 1 de la Citation (D. Citation Contraction Contract
	Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU):
Klimaschutz durch Radverkehr	Der Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr der Nationalen Klima-
<ul><li>Zuwendungen</li></ul>	schutzinitiative (NKI) des BMU soll Anreize zur Erschließung von THG-
	Minderungspotentialen im Handlungsfeld Radverkehr schaffen und die
	Minderung von Treibhausgasemissionen beschleunigen. Durch investive
	regionale Modellprojekte zum Ausbau der lokalen Radverkehrsinfrastruktur soll der Radverkehrsanteil im Modal Split erhöht werden, um Treibhausgas-
	einsparungen zu realisieren.
Kleinserien-Richtlinie	Ziel der Kleinserien-Richtlinie, Modul 5 – E-Schwerlastenräder der NKI war
– Zuwendungen	es, den Marktzugang von ausgewählten klimaschonenden Technologien
- Zuwendungen	durch eine Endkunden- bzw. Endanwenderförderung zu verbessern und in
	der Folge aufgrund sinkender spezifischer Produktionskosten zu sinkenden
	Anschaffungskosten für Endkunden bzw. Endanwender beizutragen. Außer-
	dem sollte die Verbreitung der ausgewählten Technologien gestärkt werden,
	um so einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.
E-Lastenfahrrad-Richtlinie	Die E-Lastenfahrrad-Richtlinie der NKI strebt durch die Förderung des
– Zuwendungen	fahrradgebundenen Lastenverkehrs in der Wirtschaft und in Kommunen
Zawendangen	durch die Verlagerung des Lastentransports auf das Fahrrad und damit einen
	messbaren Beitrag zur Einsparung von Treibhausgasen an.
Richtlinie zur Förderung von	Die Kommunalrichtlinie der NKI zielt darauf ab, die bestehenden Potenziale
Klimaschutzprojekten im kom-	für Minderungen von Treibhausgasen in Kommunen und im kommunalen
munalen Umfeld (Kommunal-	Umfeld zu heben, indem Klimaschutz im kommunalen Umfeld möglichst
richtlinie)	flächendeckend etabliert wird. Folglich deckt das Förderangebot der Kom-
- Zuwendungen	munalrichtlinie alle wesentlichen kommunalen Handlungsbereiche ab, ein-
-	schließlich der Mobilität.
Bundesministerium für Bildung	
	Das BMBF fördert in den Maßnahmen "Leitinitiative Zukunftsstadt" (Lauf-
für den Radverkehr	zeit: 2017 bis 2023), "MobilitätsWerkStadt 2025" (2020 bis2026) und
	"MobilitätsZukunftsLabor 2050" (2020 bis2023) Projekte, die sich der
	Erforschung, Entwicklung und Erprobung nachhaltiger Mobilitätskonzepte
	im urbanen und ländlichen Raum widmen. Darunter sind auch Projekte, die
	Forschungsfragen zum Radverkehr aufgreifen.
Bundesministerium für Ernährun	ag und Landwirtschaft (RMEL):
	Mit der Maßnahme "LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen" fördert
für den Radverkehr	das BMEL im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung
Tar don Rudvorkom	(BULE) Modell- und Demonstrationsvorhaben mittels beispielhafter Projek-
	te (Laufzeit: 2019 bis2022) auf regionaler und lokaler Ebene, die geeignet
	sind, die Mobilität der Menschen in ländlichen Räumen zu verbessern. Mit
	den Projekten sollen möglichst vernetzte und übertragbare Lösungen entwi-
	ckelt werden, die auch für andere ländliche Regionen als Vorbild dienen
	können. Insbesondere vier dieser Projekte, die jeweils im Jahr 2020 gestartet
	sind haben dahei einen Schwerpunkt in der Förderung des Radverkehrs

sind, haben dabei einen Schwerpunkt in der Förderung des Radverkehrs.

2. Wie hoch sind die von Seiten des Bundes für den Radverkehr zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel in den Jahren 2018, 2019, 2020 und 2021 jeweils?

Für den Radverkehr wurden in den Jahren 2018 bis 2021 folgende Haushaltsmittel (Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten, die primär dem Radverkehr dienen) zur Verfügung gestellt:

2018: 166,3 Mio. Euro,2019: 196,7 Mio. Euro,2020: 225,3 Mio. Euro,2021: 434,2 Mio. Euro.

- 3. Welche Programme und Maßnahmen hat der Bund jeweils in den Jahren 2018, 2019, 2020 und 2021 für den Radverkehr durchgeführt bzw. unternommen (bitte aufschlüsseln)?
- 4. Wie hoch waren die direkt vom Bund sowie von den Bundesländern diesbezüglich von der Bundesregierung zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel jeweils, und wie ist insgesamt sowie je Programm der Abruf sowie der Auszahlungsstand (bitte aufschlüsseln)?
- 5. Wie war je Programm oder Maßnahme jeweils (bitte aufschlüsseln)
  - a) die Laufzeit,
  - b) welche Mittel wurden zur Verfügung gestellt,
  - c) wie war der Abruf,
  - d) wie ist der Auszahlungsstand (bitte aufschlüsseln),
  - e) das zuständige Bundesministerium sowie Ressort?

Frage 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Angaben sind getrennt nach den Bundesressorts in den Anlagen 1 bis 4 dargestellt.

6. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Umsetzung und dem Abfluss der Haushaltsmittel für Programme und Maßnahmen im Radverkehrsbereich?

Die Förderprogramme, Finanzierungsmittel und Finanzhilfen werden gut angenommen. Viele Mittel sind bereits konkret gebunden und werden für Verbesserungen des Radverkehrs vor Ort eingesetzt. Bei Maßnahmen mit investiven Anteilen ist die Vorlaufzeit umfangreicher und länger. In der Regel müssen Planungs- und Genehmigungsverfahren durchgeführt werden, bevor der Mittelabfluss erfolgen und die eigentliche Maßnahme starten kann.

Bei der investiven Förderung innovativer Modellvorhaben des Radverkehrs standen zum Beginn des Förderprogramms im Jahr 2019 nicht ausreichend Verpflichtungsermächtigungen für mehrjährige Projekte zur Verfügung. Im Bundeshaushalt 2021 wurden die Verpflichtungsermächtigungen dem Bedarf angepasst. Die zur Verfügung stehenden Mittel für das Förderprogramm sind nun fast vollständig gebunden.

Das Programm "Ausbau und Erweiterung des Radnetzes Deutschland" ist im März 2021 gestartet. Die letzte Frist für die Antragstellung ist Anfang August ausgelaufen. Das Gesamtfinanzierungsvolumen aller eingereichten Anträge übersteigt das Volumen des Programmes deutlich. Derzeit werden die Förderanträge geprüft.

Der Mittelabruf bei der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans findet erfahrungsgemäß überwiegend im dritten und vierten Quartal statt.

Bei dem Programm "Radverkehrstauglicher Ausbau der Betriebswege an den Bundeswasserstraßen" wurde im Haushalt 2020 der Mitfinanzierungsanteil von 50 Prozent auf 90 Prozent gesteigert. Dies führte bereits im Jahr 2020 zu einer erheblichen Steigerung des Interesses der Kommunen und damit zu einer Steigerung der Anfragehäufigkeit und setzte sich im ersten Halbjahr 2021 fort.

Durch die Erhöhung des Mitfinanzierungsanteils wurden die Weichen dafür gestellt, dass zukünftig noch mehr Betriebswege an den Bundeswasserstraßen radverkehrstauglich ausgebaut und somit ins vorhandene Radwegenetz integriert werden können. Aufgrund der durch die antragstellenden Kommunen im Vorfeld zunächst durchzuführenden Vorbereitungen sowie Planungen, erfolgt der entsprechende Anstieg des Mittelabrufs jedoch erst zeitversetzt. Insofern ist erst für 2022 mit einem spürbaren Anstieg des Mittelabrufs zu rechnen.

Aufgrund komplexer Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie der Baurechtschaffung, sowie ausgelasteter Planungskapazitäten in den Ländern, Gemeinden/Gemeindeverbänden und Planungsbüros verzögert sich der Mittelabruf von Finanzhilfen beim Bau von Radschnellwegen.

Bei den Vorhaben, die im Rahmen des Förderaufrufs Klimaschutz durch Radverkehr gefördert werden, wurde häufig die Erfahrung gemacht, dass die Errichtung neuer Radverkehrsinfrastruktur mehr Zeit benötigt als ursprünglich bei Antragstellung geplant. Daher wurde die Projektlaufzeit im Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr von drei auf vier Jahre angehoben, damit zukünftig mehr Zeit für die Ausführung der Maßnahmen zur Verfügung steht.

7. Welche Programme und Maßnahmen für den Radverkehr der Bundesregierung befinden sich aktuell in der Umsetzung oder Planung?

Das BMVI setzt derzeit die in Anlage 1 genannten Programme um. Für den seit 2021 geltenden NRVP 3.0 wird aktuell ein neues Förderprogramm erarbeitet. Das Förderprogramm soll vorbehaltlich der Zustimmung durch den Bundesrechnungshof sowie der Europäischen Kommission zu Beginn des Jahres 2022 starten.

Beim BMU werden aktuell die in der Anlage 2 für das Jahr 2021 gelisteten Förderprogramme umgesetzt. Eine novellierte Kommunalrichtlinie soll noch in diesem Jahr veröffentlicht werden.

BMBF und BMEL setzten sie in Anlage 3 und 4 genannten Programme für das Jahr 2021 um.

Stand 01.09.21

Anlage | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Übersicht der zur Verfügung gestellten und abgerufenen Mittel für Radverkehrsprojekte in verschiedenen Fördermaßnahmen des BMVI:

Programm	Laufzeit	2018	2019	2020	2021
Finanzhilfen an die Länder für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm "Stadt und Land"	2020 bis 2023	•	1	20.000.000	185.000.000
Mittelabfluss					
Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs Minelabfluss	2019 bis 2023	1	20.000.000	<b>27.400.000</b> 3.570.000	<b>31.800.000</b> 560.000
Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans Mittelabfluss	2017 bis 2020	<b>5.000.000</b>	<b>5.000.000</b>	<b>4.280.000</b>	<b>4.280.000</b>
Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des "Radnetzes Deutschland" Minelabfluss	2020 bis 2023	1	'	6.000.000	10.000.000
Förderung der Aus- und Nachrüstung von Fahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen Mittelabfluss (AAS) + Förderung für Unternehmen des Güterkraftverkehrs über "De-minimis"	2019 bis 2024	ı	10.000.000	<b>9.250.000</b> 7.422.727 4.810.000	<b>14.250.000</b> 3.852.706 1.250.000
Zuweisung an Länder zum Bau von Radschnellwegen Mittelabfluss	2017 bis 2030	<b>25.000.000</b>	<b>.000.000 25.000.000 25.000.000</b> 2018 bis 2020 bisher insgesamt: 1.700.000	<b>25.000.000</b> samt: 1.700.000	<b>50.000.000</b> 5.000.000
Radverkehrstauglicher Ausbau von Betriebeswegen an Bundeswasserstraßen Mittelabfluss		1.296.000	1.087.000 330.676	1.087.000 196.121	1.087.000
Radwegebau an Bundesstraßen Mittelabfluss siehe Aufteilung auf die Länder		98.000.000	98.000.000	99.000.000	100.000.000

	20	2018	20	2019	2020	20	2021
Land Angaben in Mo.c	VR	Ist	VR	Ist	VR	Ist	VR
Baden-Württemberg	8	5,1	11,11	9,6	10,3	10	11,6
Bayern	16	10,3	91	17,7	22	15,7	18,2
Berlin	2,3	2,0	2,0	8,0	6,0	0,03	
Brandenburg	9	8,2	9	7,2	9	6,7	8
Hansestadt Bremen	0	0	0	0	0	0	
Hansestadt Hamburg	0	0	0	0	0	0	
Hessen	9	9,9	9	4,2	12,5	14,5	6
Mecklenburg-Vorpommern	10	8,2	2,6	11,9	15	9,6	11,8
Niedersachsen	8	12,1	6	8,6	8	9,2	8
Nordrhein-Westfalen	7,5	8	8,5	7,1	8,5	9,9	8,5
Rheinland-Pfalz	10,3	7,4	8,4	5,1	5	2,3	6
Saarland	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,3	0,1
Sachsen	2,4	2,4	5,2	3,6	2,5	2,1	5,5
Sachsen-Anhalt	3,1	2,2	3,9	3,9	4,5	2,2	5,8
Schleswig-Holstein	1,8	0,2	1,8	3	1,6	1,8	3,3
Thüringen	1,2	5,0	1,6	8,0	1	0,7	0,8

Angaben in Euro

/orabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt

**5.500.000** 2.506.670

**2.000.000** 8.146.777

5.700.270

Mittel können nicht getrennt dargestellt werden

Initiiert 2008, seit dem regelmäßig noveliert und

wird im Rahmen der Kleinserien-RL gefördert

01.03.2021 bis 29.02.2024

E-Lastenfahrrad-Richtlinie

Mittelabfluss

Kommunalrichtlinie:

Mittelabfluss

31.12.2022. Radverkehrsmaßnahmen seit 2013

im Rahmen des Förderschwerpunktes

"Nachhaltige Mobilität"

verlängert. Aktuelle Richtlinie 01.08.2020 bis

4.019.410

367.895

616.810

4.205.000

**2.000.000** 727.777

**2.000.000** *577.226* 

**1.500.000** 24.535

2.494.976

28.300.000

**29.300.000** 14.023.677

2019 29.900.000 19.815.841

2018

**31.500.000** 23.038.456

regelmäßige Förderaufrufe seit 2016, aktueller

Förderaufruf gilt bis 31.10.2024

01.03.2018 bis 28.02.2021

Kleinserien-Richtlinie, Modul 5

Mittelabfluss

Klimaschutz Radverkehr

Mittelabfluss

<u>Anlage 2</u> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)

Stand 31.08.21/ 01.09.21

Übersicht der zur Verfügung gestellten und abgerufenen Mittel für Radverkehrsprojekte in verschiedenen Fördermaßnahmen des BMU:

Euro
.Ξ
Angaben

/orabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt

Stand 02.09.21

Anlage 3 Bundesministerium für Bildung und Forschung

Übersicht der zur Verfügung gestellten und abgerufenen Mittel für Radverkehrsprojekte in verschiedenen Fördermaßnahmen des BMBF (aggregiert):

Leitinitiative Zukunftsstadt 2019-2022 1.905.3	(III EUK)		(in EUR)	
2019-2022		2019	2020	2021 (Stand Aug.)
	1.905.382,51	78.987,27	489.016,84	187.514,44
MobilitätsWerkStadt 2025* 2020-2024 1.272. <sup>2</sup>	1.272.496,13		86.672,44	
MobilitätsZukunftsLabor 2050 2021-2023 1.381.5	1.381.507,05			70.756,50

\*Fördermaßnahme mit Phasenmodell: Phase I 2020-2021, Phase II 2021-2024 (Laufzeitbeginn 01.07.2021 -> noch kein Mittelabruf), Phase III 2024-2026.

Stand 02.09.21

 $\underline{\mathrm{Anlage}\, 4} \\ \mathbf{Bundesministerium} \ \mathbf{für} \ \mathbf{Ern\"{a}hrung} \ \mathbf{und} \ \mathbf{Landwirtschaft}$ 

Übersicht der zur Verfügung gestellten und abgerufenen Mittel für Radverkehrsprojekte in einer Fördermaßnahme des BMEL:

BMEL Fördermaßnahme	Laufzeit (projektbezogen)	Festgelegte Mittel für Projekte zum Radverkehr	Mittelabruf	bruf
			2020	2021
"Landmobil – unterwegs in	02/2020 - 12/2022	613.000	139.266,65	80.121,95
ländlichen Räumen (darin vier				
Projekte)"				
Angaben in Euro				

0
$\geq$
<b>N</b>
$\omega$
0
S
3
9
<
Q
9
3
0
5
Q
<i>lie</i>
<b>W</b>
0
9
<u> </u>
<b>P</b>
4
(II)
\U
<b>(D</b> )
-
(S)
~.
7
$\bigcirc$
<b>D</b>
S
$\mathbf{O}$
N