

Stand: 03.02.2023



Hintergrundpapier

# Was kostet das Fahrradland 2030?

Stand: 03.02.2023

## Hintergrundpapier

# Was kostet das Fahrradland 2030?

*„Wir werden ein Klimaschutzsofortprogramm mit allen notwendigen Gesetzen und Vorhaben bis Ende 2022 auf den Weg bringen und abschließen. (...)“*

*„Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrs-Infrastruktur vorantreiben. Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern.“*  
(Koalitionsvertrag von SPD, B90/Grüne und FDP)

Um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, ist schnelles und entschlossenes Handeln notwendig!

Die Umsetzung des Fahrradlandes Deutschland bis 2030, auf der Basis des Nationalen Radverkehrsplans, ist eines der wichtigen Maßnahmenpakete zum Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor, das bis 2030 mit überschaubaren Mitteln vollständig umgesetzt werden kann.

Die Umsetzung des Fahrradlands wird aber nur gelingen, wenn der Bund die Fördermittel für den Ausbau durchgängiger sicherer Radwegenetze erhöht und langfristig sicherstellt sowie das Straßenverkehrsrecht grundlegend modernisiert.



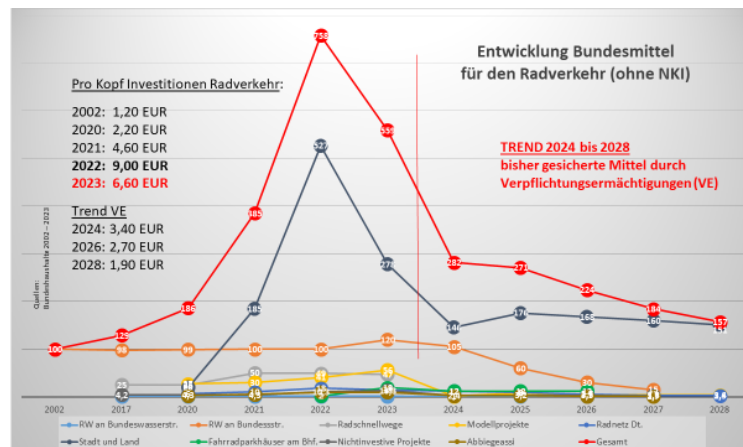
Stand: 03.02.2023

## Finanzbedarf für den Ausbau des Fahrradlands

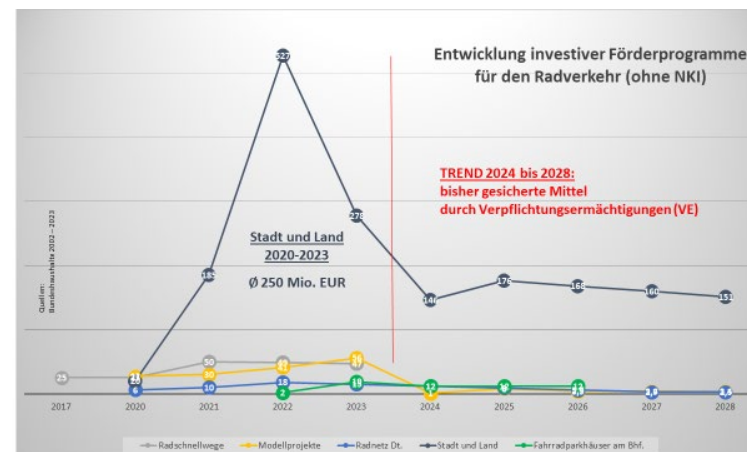
Zum Bedarf an Finanzhilfen durch den Bund haben die Verkehrsminister\*innen der Länder (VMK) am 5. Mai 2022 einen einstimmigen Beschluss gefasst. Darin fordern sie den Bund auf, die Bundesmittel zur Finanzierung der investiven Radverkehrsförderung mit den Programmen „Radnetz Deutschland“, den Finanzhilfen an die Länder für das Sonderprogramm „Stadt und Land“ und „investive Modellprojekte“ jährlich auf 1 Mrd. Euro zu erhöhen und bis mindestens 2030 fortzuschreiben, damit sie den Herausforderungen der Verkehrswende gerecht werden und die Klimaziele des Bundes erreichen können. Darüber hinaus fordern sie eine Aufstockung der Mittel für die Errichtung von Radschnellwegen ab 2024.

Diesem Bedarf wird der Bundeshaushalt für 2023 mit einem Etat in Höhe von 560 Mio. Euro bisher nicht ausreichend gerecht. Es ist zwar wichtig und gut, dass die Radfördermittel zunächst bis 2028 verstetigt werden. Allerdings geschieht dies angesichts des immensen Investitionsrückstaus beim Ausbau der Radinfrastruktur bisher auf deutlich zu niedrigem Niveau. Von einer Fahrradmilliarde sind wir weit entfernt.

## Entwicklung der Radverkehrsmittel im Bundeshaushalt



© Eigene Darstellungen ADFC, Quellen: Bundeshaushalte 2002, 2017 und 2020 bis 2023



© Eigene Darstellungen ADFC, Quellen: Bundeshaushalte 2002, 2017 und 2020 bis 2023

Stand: 03.02.2023

## Wofür brauchen Länder und Kommunen eine jährliche Fahrradmilliarde vom Bund?

Bisher zeigt sich, dass insbesondere die im Rahmen des Klimaschutzprogramms-2030 auf den Weg gebrachten Förderprogramme des Bundes von Städten und Gemeinden gut angenommen werden. So ist beispielsweise der Förderprogramm „Radnetz Deutschland“, das den Fokus auf touristische Radfernwege und Freizeitverkehre legt bereits mehrfach überzeichnet und wurde das Förderprogramm für investive Modellprojekte wegen der großen Nachfrage bereits mehrmals aufgestockt.

Insbesondere die Dynamik, die das größte Radförderprogramm des Bundes, das Sonderprogramm „Stadt und Land“ vor Ort bei Ausbau der kommunalen Radinfrastruktur ausgelöst hat, verdeutlicht den immensen Nachholbedarf in den Städten und Gemeinden. Laut einer Umfrage wurden bereits innerhalb des ersten Förderjahres 2021 rund 70 Prozent des gesamten Förderetats für den Vierjahreszeitraum 2020-23 bewilligt, inzwischen sind es laut BMDV bereits 80% der Mittel für über 1.000 Projekten.

### Erforderliche Maßnahmen und Kosten für die Umsetzung des Fahrradlands Deutschland bis 2030

<p>1</p>		<p><b>Sonderprogramm Stadt und Land</b></p> <p>Förderung lückenloser Radwegenetze, sicherer Kreuzungen und Fahrradabstellanlagen in den Kommunen</p> <p>Für das Sonderprogramm Stadt und Land stellt der Bund im Bundeshaushalt 2023 rund 280 Mio. Euro zur Verfügung. Für die Jahre 2024-2028 sind bisher jährlich durchschnittlich 160 Mio. Euro über Verpflichtungsermächtigungen sichergestellt.</p> <p>Was wird benötigt?          Beispiel Baden-Württemberg: 70 Mio. pro Jahr mindestens bis 2030.</p> <p>Beispiel Saarland: „Es ist davon auszugehen, dass der Mittelbedarf der Kommunen bis 2030 weit über die derzeit zur Verfügung stehenden Mittel i.H. v. 7,7 Mio. EUR hinausgehen wird.“</p>
----------	---	--

2



### Radwege an Bundesfernstraßen

- kein Förderprogramm, Bund ist direkt zuständig
- aktueller Ausstattungsgrad 44 Prozent, Bedarf mind. 80%

Der Ausbau von Radwegen an Bundesfernstraßen wurde in den letzten 20 Jahren beim stetigen Investitionshochlauf im Straßenbauetat nicht berücksichtigt. Der Ausbaufortschritt liegt im Schnitt bei 1 % pro Jahr.

Im Bundeshaushalt erhöht der Bund erstmals seit 2002 geringfügig den Etat für den Ausbau und Erhalt von Radwegen an Bundesfernstraßen, von bisher jährlich 100 Mio. auf 120 Mio. Euro für das Jahr 2023. Für die fünf Folgejahre 2024-2028 sind bisher insgesamt rd. 200 Mio. Euro (Ø 42 Mio./p.a.) über Verpflichtungsermächtigungen im Haushalt eingeplant.

Was wird benötigt?

Beispiel Baden-Württemberg: ca. 30 Mio. /pro Jahr mindestens bis 2030

3



### 1.000 Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen

Im Bundeshaushalt wird für größere Fahrradparkhäuser erstmals ein eigener Haushaltstitel aus dem Energie- und Klimafonds (EKF) eingerichtet. Im Förderjahr 2023 stehen dafür 19 Mio. Euro zur Verfügung. Für den Zeitraum 2024-26 sind zunächst 36 Mio. Euro (12 Mio. Euro/p.a.) über Verpflichtungsermächtigungen im Haushalt sichergestellt.

Was wird benötigt?

Laut einer Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums gibt es an den 1.000 aufkommensstärksten Bahnhöfen den Bedarf, aufwändigere Fahrradparkhäuser und Radstationen für die Kombination von Bahn & Rad zu errichten.

Die Deutsche Bahn veranschlagt für deren zügige Umsetzung in Modulbauweise bis 2030 insgesamt rd. 3 Mrd. Euro für die Baukosten. Aktuelle Preissteigerungen, Kosten für den Flächenerwerb und den Betrieb von Bike & Ride-Plätzen sind darin noch nicht enthalten.

Insgesamt fehlen an Bahnhöfen 1,5 Millionen Stellplätze.

Stand: 03.02.2023

4



## 2.000 Kilometer Radschnellwege

Im Bundeshaushalt 2023 sind für die Errichtung von Radschnellwegen der Länder und Kommunen 47 Mio. Euro vorgesehen. Ferner stehen seit 2017 aufgelaufene Fördermittel in Höhe von 190 Mio. Euro zur Verfügung, die erst mit zeitlicher Verzögerung bei der baulichen Umsetzung dieser aufwändigeren Projekte abfließen<sup>1</sup>.

Was wird benötigt?

Deutschland verfügt über 11 Metropolräume und insgesamt 41 Ballungsgebiete, die mit Radschnellwegen und Radvorrangrouten erschlossen werden müssen, um massenhaft Pendlerverkehre vom Auto auf das Fahrrad verlagern zu können.

Sollen bis 2030 mindestens 2.000 km Radschnellwege errichtet werden, müssten dafür ca. 2 Mrd. Euro vom Bund zur Verfügung gestellt werden.

Zum Vergleich: Unsere Nachbarn die Niederlande verfügen bereits über 400 Kilometer Radschnellwege mit denen die Metropolräume systematisch erschlossen werden, bis 2045 sollen es 750 Kilometer werden.

<sup>1</sup> In Deutschland wurden bisher weniger als 50 Kilometer Radschnellwege erreicht, davon bisher 2 km mit Bundesmitteln. Bundesweit sind jedoch zahlreiche Routen in Planung z.B. 20 Routen in Hessen, 15 in Baden-Württemberg und 11 in Sachsen. Laut Aussage einiger Bundesländer reichen die Mittel, die der Bund seit 2017 bereitstellt bisher lediglich für die Planungskosten. Dünnbesiedelte Flächenländer monieren zudem, dass sie mit Bundesmitteln keine Radvorrangrouten im ländlichen Raum errichten können.

Stand: 03.02.2023

5



© ADFC / Marcus Gloger

### Radnetz Deutschland

Förderung von Radfernwegen für den Fahrradtourismus, Freizeitverkehr und als Teil des überörtlichen Radwegenetzes

Im Bundeshaushalt 2023 sind für das Radnetz Deutschland 15 Mio. Euro vorgesehen. Für die fünf Folgejahre 2024-2028 sind momentan insgesamt rd. 32 Mio. Euro gesichert (Ø 6,4 Mio. Euro).

Was wird benötigt?

Der vorhandene Etat ist bereits mehrfach überzeichnet.



Quelle: VM NRW Simon Bierwald

### Investive Modellprojekte

Im Bundeshaushalt 2023 des BMDV sind für innovative Modellprojekte zum Ausbau der Radinfrastruktur 56 Mio. Euro vorgesehen. Für die fünf Folgejahre 2024-2028 sind momentan insgesamt rd. 20 Mio. Euro gesichert (Ø 4 Mio. Euro).

Weitere Fördermittel stehen aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) für den Ausbau der kommunalen Radinfrastruktur und für investive Modellprojekte im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ zur Verfügung. Diese werden im Bundeshaushalt aber nicht im Detail ausgewiesen.



Stand: 03.02.2023

## **ANHANG**

ADFC-Dossier (Mai 2022): Sonderprogramm „Stadt und Land“ – Eine Erfolgsgeschichte auf Zeit?. Auswertung der ADFC-Umfrage zum Umsetzungsstand in den Bundesländern

[https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Politik\\_und\\_Verwaltung/Download/220501\\_Auswertung\\_Sonderprogramm\\_Stadt\\_und\\_Land.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/220501_Auswertung_Sonderprogramm_Stadt_und_Land.pdf)

Beschluss der Verkehrsminister der Länder vom 5. Mai 2020, Top 6.5 Radverkehr:

[https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/22-05-04-05-vmk/22-05-04-05-bericht-bmdv-6-5.pdf?\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/22-05-04-05-vmk/22-05-04-05-bericht-bmdv-6-5.pdf?_blob=publicationFile&v=2)

Gesamtübersicht: Im Rahmen des Sonderprogramms "Stadt & Land" angezeigte Vorhaben (Stand: Mai 2022)

[https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Gesamtuebersicht\\_SP\\_SuL\\_Neu\\_Stand\\_Mai\\_2022.pdf?jsessionid=8945C8827572DEBDC793EC29EF395741.live11314?\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Gesamtuebersicht_SP_SuL_Neu_Stand_Mai_2022.pdf?jsessionid=8945C8827572DEBDC793EC29EF395741.live11314?_blob=publicationFile&v=2)

Schlussbericht zur Studie „Fahrradparken an Bahnhöfen“, Teil 3, Kurzbericht (2019):

[https://www.ptvgroup.com/fileadmin/user\\_upload/Innovation\\_Research/Projects/Downloads/MKS\\_Radparken\\_SB\\_Teil\\_1.pdf?\\_ga=2.186874478.755710611.1675430602-920418074.1675430602](https://www.ptvgroup.com/fileadmin/user_upload/Innovation_Research/Projects/Downloads/MKS_Radparken_SB_Teil_1.pdf?_ga=2.186874478.755710611.1675430602-920418074.1675430602)

Erstellt von: Angela Kohls  
Abteilungsleiterin Verkehr/ Interessenvertretung

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)  
Bundesgeschäftsstelle  
Mohrenstr. 69, 10117 Berlin