

ADFC - Dossier Leitfaden für Kommunen und Aktive



©ADFC_April

Finanzierung: Förderung des Radwegbaus durch den Bund
Sonderprogramm „Stadt und Land“

26. Januar 2021, Lebendes Dokument, Version 1.0

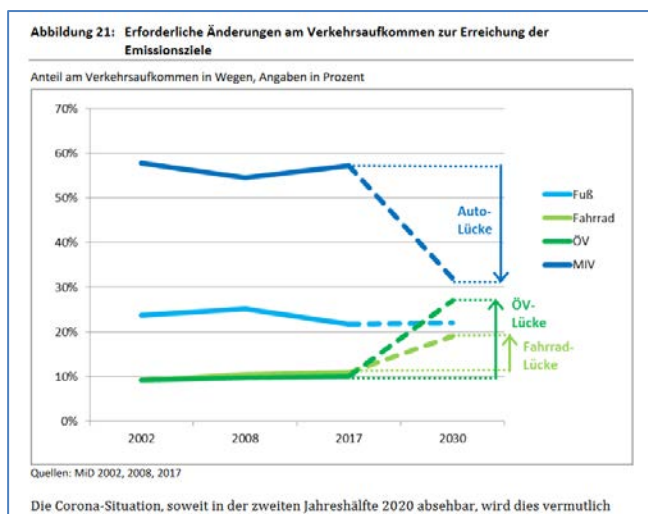
Finanzierung: Förderung des Radwegbaus durch den Bund Sonderprogramm „Stadt und Land“

I Rahmenbedingungen

Zielkorridor Klimaschutz und Lebensqualität

Um die sektoralen Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Kommunen zu verbessern, müssen wesentliche Teile unserer alltäglichen Mobilität in den Öffentlichen Verkehr und auf die aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr) verlagert werden. Das heißt konkret: Das Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs müssen mindestens verdoppelt und der Anteil des Pkw-Verkehrs halbiert werden.¹

Dafür sind insbesondere in den Kommunen entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen.



Grafik: UBA (2020): CO₂-Fußabdrücke im Alltagsverkehr.
Datenauswertung auf Basis der Studie Mobilität in Deutschland, Abb. 21, S. 80

Gute Radverkehrsnetze sind Fundament klimafreundlicher, krisenfester Mobilität

Das Verkehrssystem stand schon lange vor der SARS-CoV-2-Pandemie vor massiven Herausforderungen. Dazu zählen wachsende Staus, zunehmende Luftverschmutzung und die mangelnde Umsetzung eines effektiven Klimaschutzes. Diese Herausforderungen in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Klimaschutz müssen weiterhin bewältigt werden. Hinzugekommen ist die Resilienz gegenüber Krisen wie Pandemien.

Die Eindämmungsphase der Pandemie hat gezeigt: Das Fahrrad ist krisenfest: sichere und komfortable Netzwerke für Radfahrende und Zufußgehende gehören zu einer krisenfesten Stadt.

Um allen Herausforderungen des Verkehrssystems zu begegnen und auch um in der Übergangsphase der SARS-CoV-2-Pandemie den Öffentlichen Verkehr zu entlasten, ist die Förderung des Radverkehrs, insbesondere der rasche Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur für Kommunen jetzt von besonderer Bedeutung.

Das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung bietet für diesen raschen Ausbau unmittelbar die notwendigen Finanzmittel für Kommunen und Kreise in Rekordhöhe.

¹ Umweltbundesamt (2020): CO₂-Fußabdrücke im Alltagsverkehr. Datenauswertung auf Basis der Studie Mobilität in Deutschland

Klimaschutzprogramm 2030 und Sonderprogramm „Stadt und Land“

Das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung enthält umfassende Maßnahmen, um die „bei Weitem noch nicht ausgeschöpften Potenziale des Radverkehrs“ zu heben. Dafür stellt der Bund für den Zeitraum 2020-2023 zusätzlich 900 Mio. Euro zur Verfügung. Zusammen mit den übrigen Mitteln sind dies insgesamt 1,45 Milliarden Euro, bzw. 2,4 Mrd. Euro bis 2030. Das entspricht einer Verdreifachung des Radverkehrsetats des Bundes.

Insgesamt umfassen die Radverkehrsmaßnahmen im Klimaschutzprogramm 2030 vier Säulen:

- das „Sonderprogramm Stadt/Land“ zur Schaffung sicherer, lückenloser Radwegenetze,
- die Förderung investiver Modellvorhaben des Radverkehrs,
- die Förderung von Radschnellwege der Länder und Kommunen sowie
- den Ausbau und die Erweiterung des „Radnetzes Deutschland“.

Davon steht der größte Teil des Geldes, in Höhe von 657 Mio. Euro für die Jahre 2020-23 im Sonderprogramm Stadt/Land, direkt den Kommunen zur Verfügung.

II Sonderprogramm „Stadt und Land“

Ausbau sicherer, lückenloser Radverkehrsnetze

Mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ gewährt der Bund bis 2023 erstmals umfangreiche Finanzhilfen (657 Mio. €) für die Realisierung kommunaler Radverkehrsmaßnahmen. Diese Mittel werden speziell für die Realisierung flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radwegenetze bereitgestellt.

Dadurch soll die Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden Radfahrender im Alltagsverkehr deutlich verbessert und bundesweit die Einrichtung sicherer und komfortabler Qualitätsradwegenetze vorangetrieben werden.

Vorrang für schnell umzusetzende Maßnahmen

Für umfangreiche Planungs- und Baumaßnahmen bei grundständigen Umbauten sind sowohl der Vierjahreszeitraum von 2020 bis 2023, als auch für die avisierte Förderung bis 2030 (sehr) knapp bemessen. Die Bundesregierung spricht daher im Klimaschutzprogramm 2030 völlig zu Recht statt nur vom Bau von der „Realisierung von Radverkehrsnetzen“ und setzt dabei ausdrücklich auf „Anordnung und Ausbau von Fahrradstraßen“ und „die Umnutzung von Fahrstreifen in geschützte Radwege“.

Das bedeutet: Umgewidmete Straßen und Kfz-Fahrspuren, die mit geringem Aufwand umgesetzt werden und mit einfachen Mitteln geschützt und gestaltet werden können, sind genau das Richtige und im Klimapakete vorgesehene, um schnelle Ergebnisse zu erreichen. Sie bieten Kommunen jetzt die Chance, Maßnahmen in Radverkehrsnetz vorzuziehen, diese zunächst provisorisch auszuführen und auf diesem Wege die neue Radverkehrsinfrastruktur zu testen, die sie im nächsten Schritt mit den Fördermitteln aus dem Klimaprogramm des Bundes dauerhaft umsetzen können.

Das Sonderprogramm „Stadt und Land“ und seine bevorzugten Maßnahmen passen somit auch hervorragend in die Übergangsphase der SARS-CoV-2-Pandemie!

III Verwaltungsvereinbarung zum Sonderprogramm

Die Verwaltungsvereinbarung vom 25. Januar 2021 regelt die Umsetzung des Sonderprogramms „Stadt und Land“ zwischen Bund und Ländern. Sie bildet die rechtliche Grundlage.

In der Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern sind die Leitziele und Grundsätze festgelegt, die mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ verfolgt werden. Ferner werden die Rahmenbedingungen zu den Verwendungsmöglichkeiten und zur Verfahrensabwicklung im Detail beschrieben, die geförderten Maßnahmen aufgeführt, Qualitätsanforderungen festgelegt und konkrete messbare Ziele, die mit dem Sonderprogramm erreicht werden sollen.

Welche Zielvorgaben macht der Bund?

a) Vorrang für schnell wirksame Maßnahmen

- Aufbau sicherer lückenloser Radwegnetze,
- Radfahren sicherer und attraktiver machen,
- spürbare Verlagerung von Kfz-Verkehren auf das Fahrrad,
- Verbesserung der Lebensqualität durch aktive Mobilität,
- Stauvermeidung und Verflüssigung des Verkehrs, zur Senkung volkswirtschaftlicher Kosten,
- Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor,
- Verbesserung der Luftreinhaltung und des Umweltschutzes,
- Verbesserung gesellschaftliche Teilhabe und Freiheit durch moderne menschengerechte Mobilität

b) Qualitätsvorgaben

Durch anspruchsvolle Qualitätsvorgaben stellt der Bund klar, dass es beim Sonderprogramm „Stadt und Land“ vorzugsweise um die Einrichtung und den Ausbau von hochwertigen Radverkehrsanlagen geht, die möglichst über die noch geltenden teilweise aber bereits veralteten Standards (z.B. ERA 2010, RAS 06) hinausgehen.

Das heißt konkret, die geförderten Radverkehrsanlagen müssen:

- die Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden Radfahrender verbessern,
- einen hochwertigen Standard für alle Nutzer*innengruppen gewährleisten,
- „in der Regel getrennt von Flächen anderer Verkehrsarten“ geführt werden.

Definition „Hochwertiger Standard:

„Hochwertiger Standard bedeutet, dass mindestens nach den anerkannten technischen Regelwerken geplant und gebaut wird. Abweichungen vom dem hochwertigen Standard sind zu vermeiden, auf kurze Streckenabschnitte (Ausnahmen) zu beschränken und zu begründen. Weder der Nutzen noch die Verkehrssicherheit dürfen durch die Abweichungen beeinträchtigt werden.“

ADFC-Dossier: Leitfaden für Kommunen und Aktive

c) Messbare Ziele

Bis Ende 2023 sollen mit dem Sonderprogramm folgenden messbaren Ziele erreicht werden:

- 272 km straßenbegleitender Radwege, inklusive baulicher Trennung
- 672 km Radfahrtstreifen
- 672 km Schutzstreifen
- 416 km Fahrradstraßen
- 55 Ingenieurbauwerke (z.B. Radwegebrücken oder – unterführungen)
- 167.200 Fahrradbügel für das sichere Abstellen an Umstiegsnotenpunkten
- 24.800 Fahrradboxen
- 31.200 Stellplätze in Fahrradparkhäuser
- Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen (179 getrennte Ampelphasen, 9.600 km Beschilderung und Markierung)
- 4.880 Beleuchtungsanlagen an Radwegen
- Senkung der Zahl der getöteten und schwerverletzten Radfahrenden bei Verkehrsunfällen

FAQ – Fragen und Antworten zum Sonderprogramm „Stadt und Land“

Wer wird gefördert?

- Alle Kommunen (Städte, Gemeinden, Landkreise)

Was wird gefördert?

- Neu-, Aus- und Umbau von Radverkehrsanlagen,
- Planung und Herstellung flächendeckender, geschützter und möglichst getrennter Radverkehrsnetze – auch durch Umverteilung des vorhandenen Straßenraumes,
- Planung und Bau hochwertiger, sicherer und leistungsfähiger Radverkehrsanlagen

Welche Maßnahmen werden gefördert?

- Ausbau von Fahrradstraßen
- Umnutzung von Fahrstreifen in geschützte Radwege
- Errichtung eigenständiger Radwegen
- verkehrssicheren Umbau von Knotenpunkten
- Radwegebrücken oder –unterführungen, inkl. Beleuchtung und Wegweisung
- Verbesserungen für den Lastenradverkehr
- sichere und moderne Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser

sowie u.a.

- benötigter Grunderwerb,
- Elemente, die aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich sind, einschließlich Beleuchtungsanlagen,
- Wegweisende Beschilderung,
- vorweggenommene Planungsleistungen

Was wird nicht gefördert?

- Radschnellwege
Hierfür gibt es ein eigenes Förderprogramm des Bundes für Länder und
nen: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege.pdf?__blob=publicationFile
- Machbarkeitsstudien, Potenzialanalysen sowie Verwaltungskosten der öffentlichen Verwaltung.

ADFC-Dossier: Leitfaden für Kommunen und Aktive

Wie hoch sind die Fördersätze?

- Der Regelfördersatz beträgt 75%, ferner gilt im Rahmen der Corona-Maßnahmen bis zum 31.12.2021 ein erhöhter Regelfördersatz von 80%,
- finanzschwache Kommunen und strukturschwache Regionen erhalten bis zu 90%.

Hinweis: Zusätzlich können die Bundesländer finanzschwache Kommunen unterstützen, indem sie den Eigenanteil übernehmen.

Wie hoch ist das Fördervolumen?

- 2020: 20 Mio. Euro
- 2021: 185 Mio. Euro
- 2022: 225,75 Mio. Euro
- 2023: 226,48 Mio. Euro

Wer sind die Ansprechpartner*innen für die Kommunen?

- Ansprechpartner*innen für die Kommunen sind die Bundesländer.
- Nähere Informationen zu den zuständigen Stellen auf Landesebene stehen auf der Homepage des BAG unter dem folgenden Link zur Verfügung: https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SuL_Ansprechpartner.pdf?__blob=publicationFile

Kontakt

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) Bundesverband

Mohrenstraße 69

10117 Berlin

Telefon: 030-2091498-0

E-Mail: interessenvertretung@adfc.de

Web: www.adfc.de

Ansprechpartnerin

Angela Kohls, Abteilungsleiterin Verkehr und Interessenvertretung

Stand

26. Januar 2021, Version 1.0