

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 6 Kilometer.
- Gegenüber 2019 reduziert sich die Zahl der im Verkehr getöteten Radfahrenden um 40 Prozent – trotz deutlich mehr Radverkehr.
- Die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen soll sich perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren.

Die Ziele der einzelnen Finanzierungs- und Förderprogramme:

| Finanzierungs- bzw. Förderprogramm | Förderziel |
|---|--|
| Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): | |
| Finanzhilfen an die Länder für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ – Finanzhilfen | Ziel des Programms ist es, die Attraktivität des Radverkehrs durch höhere Verkehrssicherheit und bessere Bedingungen im Straßenverkehr sowohl in urbanen als auch ländlichen Räumen zu steigern. Dies geschieht beispielsweise durch Herstellung flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze, über den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auch speziell für Lastenräder oder mittels sicherer und moderner Abstellanlagen. |
| Förderungen von Modellvorhaben des Radverkehrs – Zuwendungen | Es werden innovative Projekte zur Stärkung des Radverkehrs, insbesondere investive Maßnahmen, unterstützt. Aus der modellhaften Erprobung und 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 Radverkehrsplans – Zuwendungen | Das BMVI förderte im Rahmen der Umsetzung des NRVP nicht-investive Vorhaben, die der Zielstellung des NRVP in verschiedenen Handlungsfeldern wie Radverkehrsplanung und -konzeption, Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Kommunikation, Fahrradtourismus, Elektromobilität, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Mobilitäts- und Verkehrserziehung dienen. |
| Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des „Radnetzes Deutschland“ – Zuwendungen | Ziel der Förderung ist der Ausbau und die Erweiterung eines sicheren, lückenlosen und attraktiven Radnetzes Deutschland. Es werden unter anderem Lückenschlüsse finanziert, die Qualität des Radnetzes Deutschland verbessert, gemeinsame Streckenstandards entwickelt sowie begleitende Infrastruktur aufgebaut oder ergänzt. |
| Förderung der Aus- und Nachrüstung von Fahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen – Zuwendungen | Das Förderprogramm verfolgt das Ziel, durch eine freiwillige Ausrüstung neuer Kraftfahrzeuge sowie die freiwillige Nachrüstung von Abbiegeassistenzsystemen in Bestandsfahrzeugen die allgemeine Verkehrssicherheit deutlich zu erhöhen. |
| Zuweisungen an die Länder zum Bau von Radschnellwegen – Finanzhilfen | Ziel der Bundesregierung ist es, den Anteil des Radverkehrsaufkommens dauerhaft weiter zu erhöhen. Dies unterstützt die Bundesregierung durch die Gewährung von Finanzhilfen für Investitionen der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände in den Ausbau von Radschnellwegen (RSW) in den Jahren 2017 bis 2030. |
| Radverkehrstauglicher Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen – Finanzierung | Mit den Mitteln sollen Betriebswege an Bundeswasserstraßen auch für den Radverkehr ausgebaut werden. |
| Radwegbau an Bundesstraßen – Finanzierung | Für den Bau von Radwegen einschließlich Erhaltung an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes stellt der Bund Finanzmittel von rund 100 Mio. Euro pro Jahr bereit. |

| Finanzierungs- bzw. Förderprogramm | Förderziel |
|--|--|
| Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): | |
| Bau von Betriebswegen auf Brücken – Finanzierung | Seit Inkrafttreten des Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften am 1. Oktober 2020 kann 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. |
| Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU): | |
| Klimaschutz durch Radverkehr – Zuwendungen | Der Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr der Nationalen Klimaschutzinitiative (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 – Zuwendungen | Ziel der Kleinserien-Richtlinie, Modul 5 – E-Schwerlastenräder der NKI war es, den Marktzugang von ausgewählten klimaschonenden Technologien durch eine Endkunden- bzw. Endanwenderförderung zu verbessern und in der Folge aufgrund sinkender spezifischer Produktionskosten zu sinkenden Anschaffungskosten für Endkunden bzw. Endanwender beizutragen. Außerdem sollte die Verbreitung der ausgewählten Technologien gestärkt werden, um so einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. |
| E-Lastenfahrrad-Richtlinie – Zuwendungen | Die E-Lastenfahrrad-Richtlinie der NKI strebt durch die Förderung des fahrradgebundenen Lastenverkehrs in der Wirtschaft und in Kommunen durch die Verlagerung des Lastentransports auf das Fahrrad und damit einen messbaren Beitrag zur Einsparung von Treibhausgasen an. |
| Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) – Zuwendungen | Die Kommunalrichtlinie der NKI zielt darauf ab, die bestehenden Potenziale für Minderungen von Treibhausgasen in Kommunen und im kommunalen Umfeld zu heben, indem Klimaschutz im kommunalen Umfeld möglichst flächendeckend etabliert wird. Folglich deckt das Förderangebot der Kommunalrichtlinie alle wesentlichen kommunalen Handlungsbereiche ab, einschließlich der Mobilität. |
| Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF): | |
| Keine spezielle Förderrichtlinie für den Radverkehr | Das BMBF fördert in den Maßnahmen „Leitinitiative Zukunftsstadt“ (Laufzeit: 2017 bis 2023), „MobilitätsWerkStadt 2025“ (2020 bis 2026) und „MobilitätsZukunftsLabor 2050“ (2020 bis 2023) 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 Ernährung und Landwirtschaft (BMEL): | |
| Keine spezielle Förderrichtlinie für den Radverkehr | Mit der Maßnahme „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ fördert das BMEL im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung (BULE) Modell- und Demonstrationsvorhaben mittels beispielhafter Projekte (Laufzeit: 2019 bis 2022) 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 entwickelt werden, die auch für andere ländliche Regionen als Vorbild dienen können. Insbesondere vier dieser Projekte, die jeweils im Jahr 2020 gestartet 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?

Die Fragen 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.

Das BMBF und das BMEL setzten die in den Anlagen 3 und 4 genannten Programme für das Jahr 2021 um.

Stand 01.09.21

Anlage 1
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

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

| Programm | 2018 | | 2019 | 2020 | | 2021 |
|--|------|-----|------------|------------|------------|-------------|
| | VR | Ist | | VR | Ist | |
| Finanzhilfen an die Länder für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm "Stadt und Land" | | | - | | 20.000.000 | 185.000.000 |
| Mittelabfluss | | | | | | |
| Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs | | | - | 20.000.000 | 27.400.000 | 31.800.000 |
| Mittelabfluss | | | | | 3.570.000 | 560.000 |
| Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans | | | 5.000.000 | 5.000.000 | 4.280.000 | 4.280.000 |
| Mittelabfluss | | | 1.810.000 | 2.010.000 | 3.040.000 | 1.160.000 |
| Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des "Radnetzes Deutschland" | | | - | - | 6.000.000 | 10.000.000 |
| Mittelabfluss | | | | | | |
| Förderung der Aus- und Nachrüstung von Fahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen | | | - | 10.000.000 | 9.250.000 | 14.250.000 |
| Mittelabfluss (AAS) | | | | 5.186.157 | 7.422.727 | 3.852.706 |
| + Förderung für Unternehmen des Güterkraftverkehrs über "De-minimis" | | | | | 4.810.000 | 1.250.000 |
| Zuweisung an Länder zum Bau von Radschnellwegen | | | 25.000.000 | 25.000.000 | 25.000.000 | 50.000.000 |
| Mittelabfluss | | | | | | 5.000.000 |
| Radverkehrstauglicher Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen | | | 1.296.000 | 1.087.000 | 1.087.000 | 1.087.000 |
| Mittelabfluss | | | 7.377 | 330.676 | 196.121 | 53.054 |
| Radwegbau an Bundesstraßen | | | 98.000.000 | 98.000.000 | 99.000.000 | 100.000.000 |
| Mittelabfluss siehe Aufteilung auf die Länder | | | | | | |

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

Angaben in Euro

Anlage 2
Stand 31.08.21/01.09.21

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)

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

| Programm | Laufzeit | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|---|--|---------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Klimaschutz Radverkehr <i>Mittelabfluss</i> | regelmäßige Förderaufrufe seit 2016, aktueller Förderaufruf gilt bis 31.10.2024 | 31.500.000 23.038.456 | 29.900.000 19.815.841 | 29.300.000 14.023.677 | 28.300.000 2.494.976 |
| Kleinserien-Richtlinie, Modul 5 Mittelabfluss | 01.03.2018 bis 28.02.2021 | 1.500.000 24.535 | 2.000.000 577.226 | 2.000.000 727.777 | 4.205.000 616.810 |
| E-Lastenfahrrad-Richtlinie Mittelabfluss | 01.03.2021 bis 29.02.2024 wird im Rahmen der Kleinserien-RL gefördert | - | - | - | 367.895 |
| Kommunalrichtlinie: <i>Mittelabfluss</i> | Initiiert 2008, seit dem regelmäßig noveliert und verlängert. Aktuelle Richtlinie 01.08.2020 bis 31.12.2022. Radverkehrsmaßnahmen seit 2013 im Rahmen des Förderschwerpunktes "Nachhaltige Mobilität" | Mittel können nicht getrennt dargestellt werden 4.019.410 | 5.700.270 | 2.000.000 8.146.777 | 5.500.000 2.506.670 |

Angaben in Euro

Anlage 3
Bundesministerium für Bildung und Forschung

Stand 02.09.21

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

| BMBF Fördermaßnahme | Laufzeit (projektbezogen) | Festgelegte Mittel für Projekte mit Forschungsfragen zum Radverkehr (in EUR) | Mittelabruf (in EUR) | | |
|------------------------------|------------------------------|--|-------------------------|------------|-------------------|
| | | | 2019 | 2020 | 2021 (Stand Aug.) |
| Leitinitiative Zukunftsstadt | 2019-2022 | 1.905.382,51 | 78.987,27 | 489.016,84 | 187.514,44 |
| MobilitätsWerkStadt 2025* | 2020-2024 | 1.272.496,13 | | 86.672,44 | |
| MobilitätsZukunftsLabor 2050 | 2021-2023 | 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.

Anlage 4
 Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft

Stand 02.09.21

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 | |
|--|------------------------------|--|-------------|-----------|
| | | | 2020 | 2021 |
| „Landmobil – unterwegs in ländlichen Räumen (darin vier Projekte)“ | 02/2020 – 12/2022 | 613.000 | 139.266,65 | 80.121,95 |

Angaben in Euro

