



Niemcy już od 2002 r. posiadają Narodowy Program Rowerowy. Bazuje on na zagranicznych odpowiednikach, takich jak na przykład Masterplan Fiets Holandii czy National Cycling Strategy Wielkiej Brytanii. Uwzględnia też dotychczasowe działania najważniejszych rodzimych organizacji wspierających ruch rowerowy, jak Niemieckiego Klubu Rowerowego -ADFC, oraz najważniejszych związków, stowarzyszeń, w tym porozumień samorządowych. Przyjęcie i realizacja programu były możliwe dzięki wsparciu parlamentu (Bundestagu). Przewodnym zamierzeniem Narodowego Programu Rowerowego jest: „Ruch rowerowy jako system”.

Niemiecki Narodowy Program Rowerowy określił podział zadań w działaniach na rzecz rozwoju ruchu rowerowego w kraju:

- poziomowi federalnemu przypisał tworzenie przepisów budowy dróg rowerowych i prawa o ruchu drogowym (Straßenverkehrsordnung) oraz regulacji w zakresie prawa podatkowego sprzyjających ruchowi rowerowemu, powierzył ponadto budowy dróg rowerowych przy drogach krajowych, a także prowadzenie badań i wypracowanie modelowych rozwiązań,
- poziomowi krajów związkowych przypisał: wdrażanie prawa o ruchu drogowym, budowy dróg rowerowych przy drogach regionalnych, tworzenie przepisów landowych oraz wspieranie działań w zakresie budowy dróg, turystyki, transportu publicznego, wychowania komunikacyjnego, współdziałanie z policją, integrowanie ruchu rowerowego z transportem publicznym, w tym również wyznaczanie liczby rowerowych miejsc parkingowych w prawie budowlanym (domena landów), ponadto koordynację działań na poziomie gminnym i powiatowym,
- gminom powierzył sprawy infrastruktury rowerowej przy drogach gminnych

oraz planowanie transportu (polityka, miejsca parkingowe dla rowerów, sprzątanie i odśnieżanie dróg rowerowych, PR, dialog z mieszkańcami).

Niemiecki Narodowy Program Rowerowy uwzględnia również współdział innych podmiotów oraz działań służących promowaniu i upowszechnianiu wykorzystania rowerów.

Tworzenie programu

Podczas tworzenia Narodowego Programu Rowerowego w 2001 r. Federalne Ministerstwo Transportu położyło szczególny nacisk na poznanie stanowisk i opinii eksperckich: Vertreter der Bundesländer, najważniejszych związków samorządowych (np. Związku Miast) oraz stowarzyszeń i organizacji branżowych (ADFC - Niemiecki Klub Rowerowy, VCD - Niemiecki Klub Transportowy, Verkehrswacht - stowarzyszenia na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, Zweirad-Industrie-Verband - związku producentów), Kolei Niemieckich SA (Deutsche Bahn AG), biur projektowych zajmujących się ruchem rowerowym, a także organizacji turystycznych. Rząd federalny potraktował projekt Narodowego Programu Rowerowego jako zaproszenie do podjęcia dialogu społecznego, a debata z partnerami społecznymi została wzbogacona postawieniem konkretnych celów. Założono, że sukcesem będzie uzyskanie wzrostu udziału ruchu rowerowego w ogólnej strukturze ruchu (w skali całego kraju) z 9% w 2002 do 10% w 2008 r. Ponadto wspieranie ruchu rowerowego uznano zarówno jako istotny element zrównoważonego, zintegrowanego systemu transportu, jak też element nowoczesnej mobilności w miastach, która jest przyjazna środowisku i spełniająca ważną rolę społeczną w ramach modelu planowania przestrzennego zwanego „miastem krótkich dróg”. W podejmowanych działaniach bardzo ważny był również aspekt poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerowego.

Dzięki programowi nastąpiło podwojenie środków finansowych przeznaczonych na drogi rowerowe przy drogach krajowych (Bundesstraßen) do poziomu ok. 100 mln euro rocznie. Postanowiono też przeznaczać ok. 2-3 mln euro rocznie na działania nieinwestycyjne wspierające ruch rowerowy (badania, projekty modelowe, komunikacja społeczna). Ponadto został uruchomiony portal rowerowy: www.nrvp.de oraz rozpoczęto edukację i dialog poprzez Akademię Rowerową (Fahrradakademie), a także podjęto kroki w celu nowelizacji prawa o ruchu drogowym (Straßenverkehrsordnung).

Tworzenie narodowego programu poprzedziły wcześniej podejmowane inicjatywy. Postanowieniem z 21 kwietnia 1994 r. niemieckiego parlamentu (Bundestagu) rząd federalny został zobowiązany do przedstawienia sprawozdania na temat sytuacji ruchu rowerowego co 5 lat. Pierwszy raport rządu federalnego w zakresie ruchu rowerowego został jednak wydany w 2000 r. Zawierał ok. 60 stron i bazował na opiniach kompetentnych biur planistycznych zajmujących się ruchem rowerowym (nadesłano ok. 700 stron opinii). Zawierał też analizę opinii (w tym wywiadów, ekspertyz, stanowisk) landów, najważniejszych stowarzyszeń transportowych i związków samorządów. Prezentował bieżącą działalność (sukcesy i porażki),

wskazywał dobre przykłady z Niemiec i zagranicy (np. krajowej polityki rowerowej). Przedstawiał również koncepcje działań na rzecz ruchu rowerowego proponowane przez organizacje społeczne oraz zawierał postulat wprowadzenia ich do właśnie powstającego Narodowego Programu Rowerowego, co wówczas zostało odrzucone przez rząd federalny.

Drugi raport rządu federalnego w zakresie ruchu rowerowego został wydany w 2007 r. Liczył 21 stron i podobnie jak w poprzedzającej go edycji bazował na opiniach kompetentnych biur planistycznych zajmujących się ruchem rowerowym. Dokument wymieniał to, co się udało osiągnąć dotychczas w realizacji Narodowego Programu Rowerowego oraz wyznaczał dalsze działania, m.in.: uregulowania prawne odnoszące się do przebiegu dróg krajowych przez miejscowości, wymianę wiedzy i współpracę (federacja, landy, gminy, inni), funkcjonowanie Akademii Rowerowej i organizacje konferencji branżowych, tworzenie ogólnoniemieckiej sieci turystycznych dróg rowerowych i przewozów rowerów w pociągach ICE.