

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/9727 –**

Nicht-Berücksichtigung von Radverkehrsprojekten im BVWP 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

Radschnellwege können Staus reduzieren, CO₂-Emissionen einsparen und öffentliche Gesundheitsausgaben senken. Laut der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Dr. Barbara Hendricks, sind Radschnellwege „ein wichtiger Teil der Lösung für unsere Verkehrsprobleme“ (www.bmub.bund.de/presse/pressemitteilungen/pm/artikel/hendricks-und-groschek-radschnellwege-sind-wichtiger-baustein-fuer-verkehrssystem-der-zukunft/).

Im Kabinettsbeschluss zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) heißt es: „Zukünftig wird sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten noch stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen. Die zu ändernden Grundlagen werden derzeit von der Bundesregierung geprüft“ (vgl. S. 52). Dennoch befindet sich kein einziges Radverkehrsprojekt im Bundesverkehrswegeplan 2030.

1. Wie definiert die Bundesregierung den Begriff Radschnellweg, und worin besteht aus Sicht der Bundesregierung der Unterschied zwischen einem Radschnellweg und anderen Radwegen?
2. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit in Abstimmung mit den Ländern bundeseinheitliche Standards für Radschnellwege zu erarbeiten?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Radschnellwege sind qualitativ hochwertige Wegeverbindungen für den Radverkehr, die sich u. a. in den Merkmalen Wegebreite und Knotenpunktführung von anderen Radwegen unterscheiden. Als relativ neues Instrument der Verkehrsplanung können sie ein wichtiger Bestandteil eines nachhaltigen Verkehrssystems, insbesondere in urbanen Räumen und Metropolregionen, sein.

Im Rahmen der derzeit laufenden Prüfung der Fördermöglichkeiten von Radschnellwegen in fremder Baulast durch den Bund werden sowohl bereits existierende Definitionen für Radschnellwege und Radschnellverbindungen als auch die bestehenden entwurfstechnischen Anforderungen auf ihre Eignung zur Übernahme in die Förderkriterien des Bundes geprüft.

3. Wie bewertet die Bundesregierung Radschnellwege im Hinblick auf die Möglichkeit, Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten, Staus zu reduzieren, öffentliche Gesundheitsausgaben zu senken und die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Radschnellwege können dazu beitragen, Quelle-Ziel-Verkehre zu aggregieren, Pendlerverkehre verstärkt mit dem Fahrrad abzuwickeln, den Verkehr insgesamt zu verflüssigen und sicherer zu gestalten. Sie tragen damit dazu bei, negative Verkehrsfolgen wie Lärmbelastung, Stau, Unfälle und Schadstoffemissionen zu reduzieren.

Darüber hinaus können Radschnellwege das Radfahren als bewegungsaktivierende Transportform fördern. Ein körperlich aktiver Lebensstil verbessert die Gesundheit von Menschen in jedem Alter. Neben gesunden Menschen profitieren auch Menschen mit chronischen Erkrankungen von den gesundheitsförderlichen Effekten regelmäßiger Bewegung. Aussagen über eine ökonomische Quantifizierung der gesundheitsbezogenen Effekte von Radschnellwegen sind der Bundesregierung jedoch nicht möglich.

4. Wann wurde mit der im BVWP beschriebenen Prüfung der „zu ändernden Grundlagen“ begonnen, damit sich der Bund künftig „noch stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen“ kann, und bis wann rechnet die Bundesregierung mit einem Ergebnis der Prüfung?

Die Prüfungen haben vertieft Mitte Juli 2016 begonnen. Es ist beabsichtigt, sie schnellstmöglich abzuschließen.

5. Welche Rechtsgrundlagen müssen aus Sicht der Bundesregierung geändert werden, damit sich der Bund künftig „noch stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen“ kann?
6. Bis wann plant die Bundesregierung die notwendigen Rechtsänderungen umgesetzt zu haben, so dass die anvisierte Beteiligung am Bau von Radschnellwegen umgesetzt werden kann?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum Zwecke der Förderung des Radverkehrs wird eine Änderung des Bundesfernstraßengesetzes im BMVI vorbereitet. Danach soll ermöglicht werden, dass der Bund Radschnellwege fördern kann. Detailregelungen werden noch geprüft.

Zukünftig wird sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten noch stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen. Die zu ändernden Grundlagen werden derzeit von der Bundesregierung geprüft.

7. Durch welche konkreten Maßnahmen und mit Finanzmitteln in welcher Höhe hat sich der Bund bereits bislang am Bau von Radschnellwegen beteiligt?

a) Nationaler Radverkehrsplan (NRVP)

Mit Mitteln zur Umsetzung des NRVP wurde die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr/RS1 in Höhe von 370 000 Euro gefördert.

b) Schaufenster Elektromobilität

Im Rahmen des ressortübergreifenden Förderprogramms Schaufenster Elektromobilität wurde das Vorhaben „eRadschnellweg“ (Förderkennzeichen 16SNI016) in Höhe von 485 000 Euro gefördert.

c) Städtebauförderung

Unter bestimmten Voraussetzungen kann im Rahmen der Städtebauförderung eine anteilige Finanzierung von Radverkehrsinfrastruktur erfolgen. Eine konkrete Förderung erfolgt bisher für das Projekt „Radschnellweg Ruhr/RS1“ in Mülheim a. d. Ruhr in Höhe von 3,714 Mio. Euro (anteilige Bundesmittel).

d) Nationale Klimaschutzinitiative (NKI)

Als Beitrag zum Klimaschutz ist eine Förderung von Radschnellwegen grundsätzlich auch über die Kommunalrichtlinie und den Wettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ im Rahmen der NKI möglich. Bisher wurden hier jedoch noch keine konkreten Projekte gefördert.

8. Wie erklärt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Ankündigungen zu Radschnellwegen im BVWP die Aussagen des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Norbert Barthle beim Parlamentarischen Abend des ADFC am 30. Juni 2016 sowie beim Fahrrad-Forum der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN am 15. April 2016, dass der Bau von Radschnellwegen nicht in der Zuständigkeit des Bundes liege und daher auch im BVWP keine Rolle spiele?
9. Weshalb hat die Bundesregierung kein einziges Radschnellwegprojekt in den BVWP 2030 aufgenommen, obwohl sie sich laut BVWP künftig „stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen möchte“?
10. Weshalb hat die Bundesregierung den über 100km langen Radschnellweg 1 (RS1) im Ruhrgebiet nicht in den BVWP aufgenommen, obwohl das Land Nordrhein-Westfalen den RS1 für den BVWP vorgeschlagen hat und durch den RS1 Bundesstraßen entlastet und Unfälle verhindert werden können (vgl. Machbarkeitsstudie www.rs1.ruhr/fileadmin//user_upload/RS1/pdf/RS1_Machbarkeitsstudie_web.pdf)?

11. Wurden Radwege an Bundesfernstraßen bzw. Radschnellwege bzw. der Bau dieser bei der im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorgeschriebenen Alternativenprüfung, die vorschreibt, dass „insbesondere alternative Verkehrsnetze und alternative Verkehrsträger ermittelt, beschrieben und bewertet“ (UVPG § 19b, Absatz 2) werden sollen, bei der Bewertung und Einstufung einzelner Straßenneu- und Ausbauprojekte im neuen Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt?

Wenn ja, bei welchen Straßenneu- und Ausbauprojekten?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 8 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ausgeführt, ist der Bund verantwortlich für die Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege. Der Bund ergreift darüber hinaus jedoch noch zahlreiche weitere Maßnahmen, die zur Weiterentwicklung der Verkehrswege und ihrer effizienten Nutzung beitragen. Diese sind im BVWP 2030 dargestellt. Hierbei geht es auch um eine nachhaltige, ökologische und sichere Mobilität. Vor diesem Hintergrund sind Ausführungen zu Radschnellwegen in Kapitel 9 des BVWP 2030 enthalten.

12. Über welchen Haushaltstitel möchte die Bundesregierung die ab dem Jahr 2017 in Aussicht gestellten 25 Mio. Euro für Radschnellwege finanzieren (www.bmub.bund.de/presse/pressemitteilungen/pm/artikel/hendricks-und-groschek-radschnellwege-sind-wichtiger-baustein-fuer-verkehrssystem-der-zukunft/)?

Die Veranschlagung von Zuweisungen an die Länder zum Bau von Radschnellwegen ist Gegenstand der laufenden parlamentarischen Beratungen zum Bundeshaushalt 2017.

13. Welche Radschnellwegprojekte in Deutschland sind der Bundesregierung bekannt, und welche davon kommen aus Sicht der Bundesregierung für eine Förderung durch Bundesmittel in Frage?
14. Verfügt die Bundesregierung über konkrete Planungen und Vorschläge zu Radverkehrsprojekten, die nach Schaffung der rechtlichen Grundlagen umgesetzt werden sollen?

Wenn ja, welche (bitte Nennung der mit Strecke, Länge und den voraussichtlichen Investitionskosten)?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In zahlreichen Städten und Regionen Deutschlands, wie z. B. in der Region Nürnberg, im Ruhrgebiet, Frankfurt, Hamburg, Berlin werden Radschnellwege geplant. Eine Entscheidung über die Förderfähigkeit von konkreten Projekten wird erst nach Inkrafttreten einer in der Antwort zu den Fragen 5 und 6 beschriebenen Gesetzesänderung und nach Vorliegen der Förderkriterien getroffen werden können.