

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden),  
Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Rechtsgrundlage für die Förderung von Radschnellwegen durch den Bund**

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN setzt sich für die Förderung von Radschnellwegen durch den Bund ein. Im März 2016 hat ein Rechtsgutachten im Auftrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aufgezeigt, welche Schritte notwendig sind, damit der Bund intensiver in die Radverkehrsförderung einsteigen und auch Radschnellwege in fremder Baulast fördern kann ([www.gruenebundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag\\_de/themen\\_az/verkehr/PDF/Klinski\\_Gr%C3%BCne\\_Radverkehrsprogramm\\_-\\_Juristische\\_Fragen.pdf](http://www.gruenebundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/verkehr/PDF/Klinski_Gr%C3%BCne_Radverkehrsprogramm_-_Juristische_Fragen.pdf)).

Mittlerweile kommt auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dem Schluss, dass Radschnellwege „ein wichtiger Bestandteil eines nachhaltigen Verkehrssystems“ sind, weil sie den Verkehr verflüssigen, Staus vermeiden und Schadstoffemissionen sowie Lärmbelastung reduzieren (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9961).

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 befindet sich jedoch kein einziges Radschnellwegprojekt. Lediglich die Ankündigung, dass sich die Bundesregierung künftig im Rahmen ihrer verfassungsrechtlichen Möglichkeiten am Bau von Radschnellwegen beteiligen wird, hat Eingang in den Kabinettsbeschluss vom 3. August 2016 gefunden. Zur Umsetzung dieser Ankündigung hat das Bundesverkehrsministerium am 29. Dezember 2016 einen Entwurf zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vorgelegt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Weshalb möchte die Bundesregierung den Förderungszeitraum für Radschnellwege durch den Bund auf das Jahr 2027 befristen und nicht im Einklang mit der Laufzeit des aktuellen Bundesverkehrsplans auf das Jahr 2030?
2. Welche Erkenntnisse haben die Bundesregierung dazu veranlasst, mit der Degression der Förderung im Jahr 2022 zu beginnen und die jährliche Degression auf 3 Prozent festzulegen?
3. Zu welchem Anteil soll sich der Bund an der Finanzierung von Radschnellwegprojekten in fremder Baulast minimal und maximal beteiligen können?
4. Durch welche Maßnahmen will das Bundesverkehrsministerium die jährliche Verwendung der Bundesmittel für Radschnellwege überprüfen?
5. Weshalb sollen förderungsfähige Radschnellwege eine Mindestlänge von 15 km aufweisen und nicht – der bisherigen Begriffsdefinition für Radschnellwege der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) folgend – eine Mindestlänge von 5 km?

6. Inwieweit plant die Bundesregierung, auch Radschnellwege in eigener Bau-  
last an Bundesfernstraßen zu errichten?
7. Gibt es bereits entsprechende Recherchen bzw. Planungen für Radschnellwege  
an Bundesfernstraßen, und wenn ja, welche Bundesfernstraßen betrifft dies?
8. Wann hat die Bedarfsabfrage des Bundesverkehrsministeriums bei den Län-  
dern bezüglich Radschnellwegen stattgefunden (bitte sowohl Zeitpunkt der  
Abfrage als auch Zeitpunkt der Antworten der Länder angeben)?
9. Welche 80 Maßnahmen und welche weiteren Informationen zu den Maßnah-  
men haben die Länder der Bundesregierung bei der Bedarfsabfrage mitgeteilt?
10. Welche Kostenschätzungen haben die Bundesländer der Bundesregierung zu  
den einzelnen Maßnahmen mitgeteilt, und mit welchen Kosten rechnet die  
Bundesregierung bei den einzelnen Maßnahmen?
11. Welche Planungs- und Realisierungshorizonte haben die einzelnen Maßnah-  
men nach Kenntnis der Bundesregierung?
12. Mit welchen Investitionsaufwendungen pro Kilometer kalkuliert die Bundes-  
regierung bei der Errichtung von Radschnellwegen?
13. Aufgrund welcher Erkenntnisse ist die Bundesregierung sicher, dass sie über  
die Bedarfsabfrage bei den Bundesländern den Bedarf für Radschnellwege  
in Deutschland vollumfänglich ermittelt hat, und welche Konsequenzen zieht  
sie aus der Ansicht des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), dass  
die Bundesregierung lediglich 25 Prozent des Bedarfs ermittelt habe (vgl.  
Stellungnahme des ADFC zum Referentenentwurf)?
14. Soll die Evaluation der Änderung des Bundesfernstraßengesetzes nach vier  
Jahren im Rahmen eines öffentlich zugänglichen Berichtes erfolgen?  
Wenn nein, warum nicht?
15. Wie ist der aktuelle Stand bei der Erstellung der Förderrichtlinie für Rad-  
schnellwege durch das Bundesverkehrsministerium, und welchen weiteren  
Zeitplan verfolgt die Bundesregierung (bitte monatsgenaues Datum zur Vor-  
lage der Förderrichtlinie bzw. eines Entwurfs angeben)?
16. Welche Informationen hat die Bundesregierung zum aktuellen Zeitpunkt  
über die vorgesehenen Mindeststandards für die Förderfähigkeit von Rad-  
schnellwegen (z. B. bzgl. der Breite der Wege und Vorgaben bzgl. der Tras-  
senführung)?
17. Welche Charakteristika tragen dazu bei, dass ein Radschnellweg „aus Bun-  
desperspektive bedeutsam ist“ (vgl. Schreiben der Parlamentarischen Staats-  
sekretärin Dorothee Bär an die Abgeordnete Britta Haßelmann vom 28. No-  
vember 2016)?
18. Wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Bedeutung von  
Radschnellwegen für das deutsche Verkehrssystem und die Mobilität der  
Menschen in Deutschland in den nächsten Jahren entwickeln?
19. Sind aus Sicht der Bundesregierung nur unselbstständige Radwege, die di-  
rekt an einer Bundesstraße verlaufen, Bestandteil einer Bundesstraße, oder  
auch selbstständige Radwege, die funktional einer Bundesstraße dienen (vgl.  
Gutachten von Prof. Dr. jur. Stefan Klinski, S. 31 ff., [www.gruene-bundestag.  
de/fileadmin/media/gruenebundestag\\_de/themen\\_az/verkehr/PDF/Klinski\\_  
Gr%C3%BCne\\_Radverkehrsprogramm\\_-\\_Juristische\\_Fragen.pdf](http://www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/verkehr/PDF/Klinski_Gr%C3%BCne_Radverkehrsprogramm_-_Juristische_Fragen.pdf))?

Berlin, den 17. Januar 2017

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**