

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Dürr, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/15800 –**

Mittel zum Bau von Fahrradwegen in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Im internationalen Vergleich liegt Deutschland bei dem Ausbau der Fahrradwege gegenüber den europäischen Nachbarländern weit zurück (www.katapult-magazin.de/de/artikel/artikel/fulltext/vom-fahradalutraum-zur-autofreien-innenstadt/). Die Bundesregierung scheint sich der Problematik bewusst, denn im Koalitionsvertrag erklärt sie:

„Wir wollen die Mittel für den Radverkehr als Testlauf aufstocken, (...) in den Radwegebau investieren und die gesetzliche Grundlage schaffen, damit die 122 Radwege unabhängig vom Verlauf der Bundesstraßen geführt werden können. Zudem wollen wir das Programm für den Bau von Radschnellwegen praxisnaher ausgestalten und weitere innovative Projekte fördern, die den Radverkehr in Deutschland verbessern.“

Nach aktuellen Medienberichterstattungen sind konkrete Verbesserungen nicht zu erkennen. Radfahrer sind noch immer unzufrieden mit dem Angebot und dem Zustand der Fahrradwege in Deutschland (www.wz.de/nrw/burscheid-und-region/koeln_leverkusen/schlechte-und-zu-wenige-radwege_aid-44256395). Zudem ist ein Anstieg der Verkehrsunfälle von Fahrradfahrern im letzten Jahr zu verzeichnen (www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-zweirad-5462408187004.pdf?__blob=publicationFile).

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass fehlende oder mangelhafte Fahrradwege in Deutschland ein Sicherheitsproblem im Straßenverkehr sind?

Erfahrungen und Untersuchungen haben gezeigt, dass es keine generalisierbaren Unterschiede der Unfallbelastung der unterschiedlichen Führungsformen (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) gibt. Vielmehr prägen baulich-betriebliche Einzelmerkmale das Unfallgeschehen. Häufig finden Radverkehrsunfälle an Kreuzungen und Einmündungen, beim ruhenden Verkehr im Zusammenhang mit parkenden Kfz und bei Abbiegevorgängen statt. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass eine flächendeckende, möglichst getrennte, ausreichend dimensionierte und sicher geführte Radinfrastruktur zur Reduzierung von Radverkehrsunfällen beitragen kann. In jedem Fall ist aber auf eine sichere Gestaltung und mindestens auf eine Einhaltung der Technischen Regelwerke zu achten.

2. Welche Mittel aus dem Bundeshaushalt werden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2014 jährlich für den Ausbau und die Erhaltung von Radwegen bereitgestellt (bitte nach Jahr und Bundesland aufschlüsseln)?

Für den Bau einschließlich Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Ländern folgende Mittel in den Jahren 2014 bis 2019 zur Verfügung gestellt. Die Betragesangaben sind in Mio. Euro angegeben:

Land	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BW	9,0	7,4	10,0	8,0	8,0	11,1
BY	12,4	15,5	16,0	16,0	16,0	16,0
BE	0,0	1,0	1,0	0,8	2,3	0,7
BB	5,0	5,3	6,0	6,0	6,0	6,0
HB	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
HH	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
HE	8,6	7,5	8,5	6,0	6,0	6,0
MV	7,2	6,7	9,6	7,2	10,0	9,2
NI	7,1	11,9	10,0	7,0	8,0	9,0
NW	8,0	8,9	10,0	7,5	7,5	8,5
RP	9,7	7,9	9,2	9,6	10,3	8,4
SL	0,3	0,5	0,3	0,2	0,1	0,1
SN	2,9	5,0	4,1	5,8	2,4	5,2
ST	1,9	2,8	4,2	4,3	3,1	3,9
SH	1,4	1,5	2,4	1,6	1,8	1,8
TH	2,6	3,2	3,5	0,6	1,2	1,6

Darüber hinaus stellt das BMVI in den Haushaltstiteln 1210/882 02 „Zuweisungen an Länder zum Bau von Radschnellwegen“ (ab 2020 1210/882 91) und 1210/891 02 „Zuschüsse zur Umsetzung des Projektes „Radweg Deutsche Einheit“ – neu ab 2020 1210/891 91: Ausbau und Erweiterung des Radnetzes Deutschland“ ebenfalls Bundesmittel für Radwegeinfrastruktur bereit.

Das Bundesumweltministerium fördert über die Kommunalrichtlinie und den Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) ebenfalls den Ausbau und die Erhaltung von Radwegen. Die Aufteilung der Mittel nach Ländern ergibt sich erst mit der Projektbewilligung.

Die seit 2014 für bewilligte Projekte eingestellten Mittel sind der beigefügten tabellarischen Übersicht zu entnehmen.

Mittel für den Ausbau und die Erhaltung von Radwegen – Kommunalrichtlinie
in T Euro:

Land	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BW	376,5	54,6	458,5	1.067,5	1.613,8	2.207,7
BY	56,7	291,8	1.016,9	1.219,4	1.522,7	2.862,6
BB	0	0	0	0	350,0	0
HB	0	0	227,3	0	0	0
HH	0	150,0	0	0	0	0
HE	153,4	0	255,2	0	160,9	258,1
MV	0	0	21,7	0	0	0
NI	19,8	60,2	1.553,8	681,0	1.129,1	1.298,8
NW	94,4	154,3	78,4	206,1	103,0	447,0
RP	30,8	69,5	0	200,0	365,1	0
SL	0	0	0	44,9	0	90,3
ST	0	0	0	0	97,9	0
SH	253,4	0	462,4	785,2	0	596,9
TH	41,7	42,4	71,1	0	0	0

Mittel Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ in T Euro:

Land	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BW	0	0	0	0	358,3	4.813,8
BY	0	0	2.641,9	1.619,5	2.422,4	4.977,0
BB	0	0	0	4.726,3	0	0
HB	0	0	0	1.576,4	736,6	6.745,2
HH	0	0	0	3.995,0	0	0
HE	0	0	296,7	0	4.582,1	0
MV	0	0	0	0	0	1.149,2
NI	0	0	3.491,6	9.031,8	0	9.170,8
NW	0	0	4.893,5	7.229,7	1.280,9	7.457,4
RP	0	0	0	0	605,1	4.186,2
SL	0	0	0	0	0	0
SN	0	0	275,2	0	0	0
SH	0	0	1.861,8	2.211,6	0	4.937,9
TH	0	0	0	1.227,2	0	5.936,1

3. Welche dieser bereitgestellten Mittel sind nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich für den Ausbau und die Erhaltung von Radwegen abgerufen worden?

Welche Gründe identifiziert die Bundesregierung, weshalb gegebenenfalls nicht alle Mittel abgerufen wurden?

Mittelabfluss Ausbau und Erhaltung von Radwegen – Kommunalrichtlinie in T Euro:

Land	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BW	0	120,2	121,4	727,9	603,8	1.001,2
BY	0	51,1	231,30	485,9	1.119,9	719,7
BB	0	0	0	0	0	150,0
HB	0	0	0	0,1	0,1	0
HH	0	0	93,1	34,8	22,1	0
HE	0	98,0	83,8	158,1	36,3	102,5
MV	0	0	0	0	21,7	0
NI	0	476,0	195,1	703,5	447,3	1.161,0
NW	50,0	70,5	94,2	135,6	84,7	42,01
RP	21,3	57,1	81,0	15,3	22,7	208,3
SL	0	0	0	4,5	31,4	40,6
ST	0	0	0	0	13,4	84,5
SH	32,0	445,6	181,5	432,3	219,0	505,5
TH	0	29,5	45,6	57,3	22,7	0

Mittelabfluss Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ in T Euro:

Land	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BW	0	0	0	0	0	0
BY	0	0	0	655,4	2.034,0	1.448,2
BB	0	0	0	0	0	721,6
HB	0	0	0	590,3	836,4	55,5
HH	0	0	0	164,7	1.891,7	719,0
HE	0	0	0	200,0	54,0	1.370,2
MV	0	0	0	0	0	0
NI	0	0	0	537,9	3.796,8	4.020,9
NW	0	0	0	993,0	4.780,0	3.710,0
RP	0	0	0	0	0	0
SL	0	0	0	0	0	0
SN	0	0	0	48,0	218,0	9,2
SH	0	0	0	14,2	2.092,8	1.432,9
TH	0	0	0	0	365,6	730,7

Die Gründe für die Verzögerungen einzelner Projekte im Rahmen der Kommunalrichtlinie und des Förderaufrufs „Klimaschutz durch Radverkehr“ sind unterschiedlich. Insbesondere folgende Ursachen treten auf:

- fehlende Personalkapazitäten für Planung und Durchführung beim Antragsteller,
- Verzögerungen bei der Ausschreibung, der Ausschreibungsveröffentlichung und der Umsetzung des Vorhabens,
- Verzögerung des Vergabeverfahrens, weil keine oder keine passenden Angebote eingehen,
- komplexe und lange Genehmigungsverfahren,

- Bevorzugung anderer wichtiger Infrastrukturprojekte, insb. Breitbandausbau (Glasfaser),
- Vorkommen geschützter Arten, archäologische Funde oder Kampfmittel.

4. In welcher Höhe stellt der Bund den Ländern nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2007 nach dem Entflechtungsgesetz Beträge aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung (bitte nach Jahr, Bundesland und Haushaltstitel aufschlüsseln)?

Entflechtungsmittel nach § 3 Absatz 1 EntflechtG nach Beendigung der Finanzhilfen des Bundes für „Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ werden bei Kapitel 1218 oder 1206 Titel 882 03 gebucht.

Die prozentuale Aufschlüsselung nach Ländern ist § 4 Absatz 3 EntflechtG zu entnehmen.

5. Wie hat sich seit 2007 die Anzahl der vom Bund unterstützten Förderprogramme entwickelt (bitte nach Bundesland und Förderprogramm aufschlüsseln)?

Wie hat sich das Volumen der zur Verfügung stehenden Gelder seit 2007 entwickelt?

„Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans“ vom 1. Juni 2005	2007 bis 2012 2.990.000 Euro p.a.
„Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans“ vom 18. Dezember 2013	2013 und 2014 2.990.000 Euro p.a., 2015 und 2016 3.190.000 Euro p.a., 2017 4.190.000 Euro
„Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans“ vom 1. September 2017	2018 5.000.000 Euro
„Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ vom 21. Juni 2019	2019 20.000.000 Euro
Förderaufruf für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (Klimaschutz durch Radverkehr) in der Fassung vom 1. November 2018	2016 bis 2019 104.000.000 €
Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) in der Fassung vom 1. Januar 2020	2013 bis 2019 25.000.000 €

Mit den vorgenannten Förderprogrammen werden zahlreiche Einzelprojekte gefördert, in der Regel mit Laufzeiten über mehrere Jahre (Projektförderung); die Bewilligung der Fördermittel erfolgt nicht länderbezogen.

6. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der neu gebauten Radwege seit 2014 auf Basis der zur Verfügung stehenden Mittel entwickelt (bitte bundesweite Zahl angeben und nach Bundesland aufschlüsseln)?

In den Jahren 2014 bis 2018 wurden folgende Kilometer Radwege an Bundesstraßen fertiggestellt:

Land	2014	2015	2016	2017	2018
BW	12,9	6,8	8,6	18,0	13,1
BY	41,6	50,5	22,5	30,8	31,7
BE	–	–	–	0,3	2,2
BB	22,0	14,9	4,6	6,8	21,7
HB	–	–	–	–	–
HH	–	–	–	–	–
HE	3,7	4,0	6,9	4,9	5,6
MV	53,0	30,9	32,4	24,7	19,5
NI	21,0	24,0	8,1	14,0	5,7
NW	37,9	17,2	20,1	12,5	27,2
RP	13,4	19,2	2,6	2,9	2,0
SL	–	0,2	–	–	0,7
SN	10,6	6,0	8,9	14,5	9,3
ST	3,5	16,9	14,0	22,6	10,7
SH	–	34,0	–	–	–
TH	5,5	11,5	2,1	0,6	0,4
Summe	225,4	236,0	130,7	152,6	149,9

7. Welche Studien und Forschungsprojekte zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans hat die Bundesregierung seit Beginn der Legislaturperiode in Auftrag gegeben?

Das BMVI hat in dieser Legislaturperiode zwei Studien/Forschungsprojekte nach einem Vergabeverfahren in Auftrag gegeben:

- Prognos AG „Ermittlung des Finanzbedarfs für die Radverkehrsförderung bis 2030“
- Prognos AG „Bilanz des Nationalen Radverkehrsplans 2020 und Evaluation des Förderprogramms zu seiner Umsetzung“

8. Inwiefern unterstützt der Bund nach Kenntnis der Bundesregierung die Kommunen bei der nachhaltigen Mobilität und der Stärkung des Radverkehrs gemäß der Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative?

In welcher Höhe sind die zur Verfügung gestellten Mittel pro Jahr abgerufen worden?

Ist der Bundesregierung bekannt, welche Länder und Kommunen von den Mitteln zur Unterstützung Gebrauch gemacht haben?

Über die Kommunalrichtlinie werden neben dem Bau neuer Radwege und der Ergänzung vorhandener Wegenetze unter anderem auch verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstationen, Radabstellanlagen, Wegweisungssysteme, Fahrradparkhäuser, hocheffiziente Beleuchtung von Radwegen sowie technische Maßnahmen zur Einführung von „grünen Wellen“ für den Rad- und Fußverkehr an Ampeln gefördert. Im Regelfall erfolgt die Förderung durch eine nicht rück-

zahlbare Zuwendung in Höhe von bis zu 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben (finanzschwache Kommunen erhalten bis zu 60 Prozent). Detaillierte Informationen zu den einzelnen Förderschwerpunkten stehen unter www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie zur Verfügung.

Die Mittelabflüsse im Rahmen der Kommunalrichtlinie im Bereich Nachhaltige Mobilität in TEuro Euro:

Land	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BW	0	207,8	204,4	790,8	684,4	1.177,2
BY	0	98,5	278,4	769,7	1.286	1.092,9
BE	0	0	0	0	29,8	0
BB	0	107,8	45,6	0	52,8	151,4
HB	0	0	0	82,4	95,4	49,5
HH	0	0	93,1	34,8	22,1	0
HE	0	193,8	159,2	514,3	236,2	147,6
MV	0	0	0	0	21,7	0
NI	0	575,4	324,8	892,6	900,2	1.669,4
NW	70,0	161,8	203,5	311,0	263,6	326,4
RP	21,3	57,1	81,0	54,5	22,7	208,3
SL	0	0	0	4,5	31,4	40,6
SN	0	0	0	0	0	0
ST	0	0	0	0	24,1	84,5
SH	32,0	792,6	201,5	516,3	269,0	558,7
TH	0	29,5	45,6	57,3	22,7	0

9. Gibt es ein Verfahren, mit dem die Bundesregierung den Zustand der Fahrradwege in Deutschland bewertet?

Wenn ja, wie häufig erfolgt eine solche Bewertung?

Es gibt kein standardisiertes und bundeseinheitliches Verfahren zur Zustandserfassung und -bewertung von Fahrradwegen in Deutschland.

10. Wie hat sich der Zustand der Fahrradwege seit 2007 entwickelt (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?

Aufgrund verfassungsmäßiger Zuständigkeiten der Kommunen und Länder sowie daraus resultierender unterschiedlicher Baulastträgerschaften verfügt die Bundesregierung nicht über umfassende Daten zur Fahrradinfrastruktur in Deutschland.

