

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bastian Treuheit, Marc Bernhard, Carolin Bachmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 21/4388 –**

### **Radschnellwege mit Bundesförderung und die Belastung kommunaler Haushalte**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Viele Kommunen in Deutschland stehen unter erheblichem finanziellen Druck. Zahlreiche Städte und Gemeinden haben Haushaltssperren verhängt oder sind auf Kredite angewiesen, um ihre Ausgaben zu decken. Laut KfW-Kommunalpanel (KfW = Kreditanstalt für Wiederaufbau) 2025 ([www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-KfW-Kommunalpanel/KfW-Kommunalpanel-2025.pdf](http://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-KfW-Kommunalpanel/KfW-Kommunalpanel-2025.pdf)) stieg der kommunale Schuldenstand 2024 um 9,5 Prozent auf 169,4 Mrd. Euro, während insbesondere die Kassenkredite – ein Indikator für akute Finanznöte – um 13 Prozent auf 31,7 Mrd. Euro zunahmen. Vor diesem Hintergrund bedeutet jede zusätzliche Belastung ein erhebliches Risiko.

Gleichzeitig fördert der Bund den Bau neuer Radschnellwege mit fast 400 Mio. Euro ([www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/News-RADar/texte/Bundesfoerderung\\_Radschnellwege.html](http://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/News-RADar/texte/Bundesfoerderung_Radschnellwege.html)). Dennoch verbleiben erhebliche Restkosten für Länder und Kommunen; hinzu kommen laufende Kosten für Betrieb und Unterhalt, die grundsätzlich nicht vom Bund getragen werden. Am Beispiel der geplanten Radschnellverbindung Nürnberg–Zirndorf–Oberasbach wird dies deutlich: Für den Oberasbacher Abschnitt wurden die Gesamtkosten mit rund 13,2 Mio. Euro veranschlagt. Der kommunale Eigenanteil wurde zunächst mit etwa 3,2 Mio. Euro, später mit rund 4 Mio. Euro inklusive Planungskosten beziffert ([www.nn.de/fuerth/radschnellweg-zwischen-nuernberg-und-dem-landkreis-furth-hohe-kosten-fur-zirndorf-und-oberasbach-1.14508867](http://www.nn.de/fuerth/radschnellweg-zwischen-nuernberg-und-dem-landkreis-furth-hohe-kosten-fur-zirndorf-und-oberasbach-1.14508867)). Solche Summen verdeutlichen nach Auffassung der Fragesteller die Dimension der finanziellen Belastung trotz Bundesförderung. Zugleich stehen die Städte Oberasbach und Zirndorf – wie viele andere Kommunen – unter erheblichem Haushaltsdruck und haben in der Vergangenheit bereits Haushaltssperren ([www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2025/blitzumfrage-kaum-noch-staedte-mit-ausgeglichenem-haushalt](http://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2025/blitzumfrage-kaum-noch-staedte-mit-ausgeglichenem-haushalt)) verhängt. Damit stellt sich den Fragestellern die Frage, ob die Förderarchitektur des Bundes ausreichend sicherstellt, dass überörtliche Infrastrukturprojekte wie Radschnellwege nicht zu einer untragbaren Belastung für die Kommunen werden.

1. Hat sich die Bundesregierung mit der Frage der finanziellen Risiken für kommunale Haushalte beschäftigt, wenn Städte und Gemeinden trotz Bundesförderung zusätzliche Eigenanteile sowie laufende Kosten für Betrieb und Unterhalt von Radschnellwegen tragen müssen, und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus für die Ausgestaltung künftiger Programme?

Die Planung und der Bau von Radschnellwegen obliegt je nach Straßenbaulast den Ländern und den Gemeinden. Die Länder sind im Rahmen der Förderung darauf hingewiesen worden, dass die Gesamtfinanzierung der Projekte gesichert sein muss.

2. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über die Höhe der bereits abgerufenen Bundesmittel, die regionale Verteilung sowie die bei den Kommunen verbleibenden Eigenanteile und Unterhaltungskosten über die bundesweite Umsetzung der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ vor?

Bisher wurden rd. 44 Mio. Euro Finanzhilfen von den Ländern abgerufen. Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung der förderungsfähigen Maßnahmen mit einem Fördersatz bis zu 75 Prozent. Zu der regionalen Verteilung innerhalb der Länder liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

3. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung ggf. über Fälle, in denen Kommunen in Deutschland trotz Bundesförderung mit erheblichen Eigenanteilen oder laufenden Unterhaltungskosten belastet werden, und welche Größenordnung dieser Belastungen ist der Bundesregierung bekannt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

4. Welche Bundesmittel wurden für das Projekt Radschnellweg Nürnberg–Zirndorf–Oberasbach bislang bewilligt, und welche ergänzenden Finanzierungsanteile von Land und Kommunen sind der Bundesregierung bekannt – insbesondere auch mit Blick auf den laufenden Betrieb und Unterhalt?

Für die Planungen des Radschnellweges Nürnberg–Zirndorf–Oberasbach wurden dem Land Bayern 1,852 Mio. Euro Bundesfinanzhilfen gewährt. Gemäß dem Anteil der Straßenbaulast beträgt der Eigenanteil des Landes Bayern 168 750 Euro, der Anteil der Kommunen liegt bei 455 000 Euro. Da der Radschnellweg baulich noch nicht umgesetzt wurde, liegen der Bundesregierung keine Informationen zu den laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten vor.

5. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung ggf., im Rahmen bestehender oder künftiger Programme sicherzustellen, dass Kommunen bei überörtlichen Radschnellwegen nicht nur beim Bau, sondern auch beim Betrieb und Unterhalt von zusätzlichen Kosten entlastet werden?

6. Inwiefern sieht die Bundesregierung angesichts der angespannten Lage vieler kommunaler Haushalte (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) ggf. Reformbedarf bei der Aufgaben- und Finanzierungsverteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen im Bereich Radschnellwege, um eine dauerhafte Belastung der Kommunen mit Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten zu vermeiden?

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

Da Radwege Teil der öffentlichen Infrastruktur sind, liegen Planung, Bau und Unterhalt in der Verantwortung der Länder und Kommunen. Da Radschnellwege hohe Investitionen erfordern, wurde durch den Artikel 104b GG und die Änderung des Bundesfernstraßengesetzes die Möglichkeit geschaffen, den Ländern Bundesfinanzhilfen für die Planung und den Bau von Radschnellwegen zu gewähren. Eine weitergehende Förderung von Betriebs- und Unterhaltungskosten ist nicht möglich.

