

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Tarek Al-Wazir, Matthias Gastel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung und Sicherheit des Radverkehrs nach Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz vom 25. und 26. März 2026 in Lindau

Der Radverkehr ist ein zentraler Baustein für eine gelingende Mobilitätswende und das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor (www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens). Seine konsequente Förderung ist daher keine freiwillige Option, sondern eine verkehrs- und klimapolitische Notwendigkeit. Im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode bekräftigt die Bundesregierung dieses Ziel: So sollen der „Rad- und Fußverkehr [...] als Bestandteil nachhaltiger Mobilität [gestärkt] und [gefördert]“ werden (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, S. 26). Zudem orientiert sich die Bundesregierung nach eigener Aussage am Leitbild der Vision Zero. Damit wird anerkannt, dass schwere Unfälle im Straßenverkehr weder hinnehmbar noch unvermeidbar sind. Dennoch nimmt die Zahl der getöteten Radfahrer*innen in Deutschland entgegen dem allgemeinen Trend zu immer weniger Verkehrstoten im Straßenverkehr weiter zu (https://etsc.eu/wp-content/uploads/PINFLASH_50_FINAL.pdf). Im europäischen Vergleich schneidet Deutschland damit schlecht ab (ebd.). Die Verkehrsminister der Länder forderten vom Bund in ihren Beschlüssen bei der Verkehrsministerkonferenz vom 25. und 26. März 2026 in Lindau deutlich konkretere Maßnahmen für die Förderung des Radverkehrs und die Verkehrssicherheit der Radfahrenden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Plant die Bundesregierung eine langfristige Dynamisierung der Mittel für die Radverkehrsförderung über 2030 hinaus, um die notwendige Planungs- und Finanzierungssicherheit für die Straßenbaulastträger zu gewährleisten, so wie es die Verkehrsministerkonferenz vom 25./26. März 2026 in ihrem Beschluss zur Radverkehrspolitik (TOP 6.6, Punkt 3) empfiehlt, und wenn ja, in welcher Höhe und wie sieht der Zeitplan dazu aus?
2. Plant die Bundesregierung, die Ausgabenreste des Sonderprogramms „Stadt und Land“, die in dem Programm 2025 nicht verfügbar gemacht werden konnten, den Ländern vollständig im laufenden Haushaltsjahr bereitzustellen, so wie es die Verkehrsministerkonferenz vom 25./26. März 2026 in ihrem Beschluss zur Radverkehrspolitik (TOP 6.6, Punkt 4) empfiehlt?
3. Plant die Bundesregierung, die Haushaltsmittel für den Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen im Haushalt 2027 wieder auf 120 Mio. Euro oder mehr zu erhöhen, so wie es die Verkehrsministerkonferenz vom 25./26. März 2026 in ihrem Beschluss zur Radverkehrspolitik (TOP 6.6,

Punkt 5) empfiehlt, nachdem sie die Mittel im aktuellen Haushalt auf 100 Mio. Euro gekürzt hat?

4. Plant die Bundesregierung, das Förderprogramm „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ über das Jahr 2027 hinaus fortzuführen und bedarfsgerecht aufzustocken, so wie es die Verkehrsministerkonferenz vom 25./26. März 2026 in ihrem Beschluss zur Radverkehrspolitik (TOP 6.6, Punkt 6) empfiehlt, und wenn ja, wie sieht der Zeitplan dazu aus und in welcher Höhe werden die Mittel aufgestockt?
5. Plant die Bundesregierung, im Zuge der Verwaltungsmodernisierung die Finanzhilfen und Fördermittel im Bereich des Radverkehrs, inklusive dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ und den „Finanzhilfen für Radschnellwege“, zusammenzuführen und im Haushalt zu verankern, so wie es die Verkehrsministerkonferenz vom 25./26. März 2026 in ihrem Beschluss zur Radverkehrspolitik (TOP 6.6, Punkt 7) empfiehlt, und wenn ja, wie sieht der Zeitplan dazu aus?
6. Plant die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass bei der Fortschreibung der Europäischen Typgenehmigungsvorschriften für Kraftfahrzeuge Anti-Dooring-Assistenten verpflichtend vorgeschrieben werden, so wie es die Verkehrsministerkonferenz vom 25./26. März 2026 in ihrem Beschluss "Sicherheit im Radverkehr: Dooring-Unfälle verhindern" (TOP 6.8, Punkt 2) empfiehlt?
7. Plant die Bundesregierung, den „holländischen Griff“ in den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften zu verankern und seine Anwendung im Rahmen der Novelle der Fahrschulausbildung zu einem verpflichtenden Lerninhalt der Fahrausbildung zu machen, so wie es die Verkehrsministerkonferenz vom 25./26. März 2026 in ihrem Beschluss "Sicherheit im Radverkehr: Dooring-Unfälle verhindern" (TOP 6.8, Punkt 3) empfiehlt?

Berlin, den 4. Mai 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.