

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta,  
Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/5382 –**

### **Sicherheit, Zustand und Zukunft der Radwegeinfrastruktur in Deutschland**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Für die Mobilität der Zukunft ist ein allumfassender Ansatz essentiell. Nur so können die steigenden Zahlen der Verkehrsteilnehmer vernünftig in Einklang mit der Infrastruktur und dem vorhandenen Raum gebracht werden. Ohne Zweifel gehört der Radverkehr zu diesem allumfassenden Ansatz. Nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nutzen über 80 Prozent der Bürgerinnen und Bürger in Deutschland das Fahrrad ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Dossier/Radverkehr/radverkehr.html?nn=13290](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Dossier/Radverkehr/radverkehr.html?nn=13290)). Dies zeigt sich auch im steigenden Fahrradbestand: Laut Statista wächst dieser jährlich an, auf nunmehr 73,5 Millionen (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/154198/umfrage/fahrradbestand-in-deutschland>).

Mit dem Zustand der Radinfrastruktur kann jedoch nach Ansicht der Fragesteller kein Verkehrsteilnehmer zufrieden sein (siehe auch [www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf](http://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf)). Und während insgesamt die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle sinkt, stagniert diese bei Radfahrern ([www.faz.net/aktuell/gesellschaft/ungluecke/gegendetrend-zahl-der-toedlichen-radfahrer-unfaelle-konstant-15687839.html](http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/ungluecke/gegendetrend-zahl-der-toedlichen-radfahrer-unfaelle-konstant-15687839.html)). Somit müssen beim Radverkehr die Themen Sicherheit, Verkehrsführung und Zustand der Infrastruktur mit einer neuen Ernsthaftigkeit angegangen werden.

1. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der Veröffentlichung der Studie „Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung bis 2030“?

Mit der Veröffentlichung der Studie wird Ende 2019 gerechnet.

2. Plant die Bundesregierung nach Auslaufen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 einen weiteren Nationalen Radverkehrsplan?

Wenn ja, wann wird die Bundesregierung erste Eckpunkte dazu vorstellen?

Die Bundesregierung plant die Aufstellung eines Nationalen Radverkehrsplans für die Zeit ab 2020. Die Vorbereitungen sollen auf dem Nationalen Radverkehrskongress im Mai 2019 in Dresden beginnen.

3. Ist von Seiten der Bundesregierung geplant, die Fördergelder für den Radverkehr in den kommenden Jahren aufzustocken?

Wenn ja, in welcher Größenordnung?

Wenn nein, welche Maßnahmen sind geplant, um vorhandene Gelder effizienter einzusetzen, um so eine Verbesserung im Zustand der Infrastruktur zu erwirken?

Die Bunderegierung fördert den Radverkehr mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans. Diese wurden 2018 von 4,2 Mio. Euro auf 5 Mio. Euro aufgestockt. In Kürze wird die Evaluation des Förderprogramms zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans ausgeschrieben, die u. a. die Wirksamkeit des Mitteleinsatzes prüft.

Die Bundesregierung fördert seit 2013 mit der Kommunalrichtlinie und seit 2016 mit dem Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ klimafreundlichen Radverkehr im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Bisher wurden 385 Radverkehrsvorhaben mit rund 107 Mio. Euro gefördert. Der am 1. November 2018 neu veröffentlichte Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ adressiert modellhafte, investive Projekte, die einem erhöhten Fahrradaufkommen gerecht werden und den Straßenraum bedarfs- und radverkehrsfreundlich umgestalten. Mit der am 1. Oktober 2018 veröffentlichten novellierten Kommunalrichtlinie wurden die Fördertatbestände zur Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur erweitert. Sie unterstützt Kommunen beispielsweise bei der Ergänzung vorhandener Wegenetze, dem Bau neuer Radwege, Mobilitätsstationen, Radabstellanlagen oder der Einrichtung von Wegweisungssystemen.

4. Wurden aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ auch Mittel für Projekte des Radverkehrs beantragt (bitte nach Projekt und Höhe der Fördersumme aufschlüsseln)?

Im „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ wurden im Rahmen der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur rund 8,8 Mio. Euro für 40 Projekte des Radverkehrs beantragt.

Aus den Kommunen, die im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020 förderberechtigt sind, wurden im Rahmen der „Kleinserien-Richtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit 92 Projekte zur Anschaffung von Schwerlastenrädern mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 265 883 Euro beantragt. Bewilligungen erfolgen hier allerdings ohne die Inanspruchnahme der zusätzlich für das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel.

Bundesmittel im Rahmen der BMVI-Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ für den Radverkehr

<b>Projekt</b>	<b>Höhe der Fördersumme</b>
Multifunktionale App mit Information, Routing, Buchung von Leihfahrrädern und Leihpedelecs	174.750 Euro
Entwicklung einer multimodalen Informations- und Vertriebsplattform für Mobilitätspunkte	426.000 Euro
Automatische Fahrradzahlstationen zur Ermittlung des Fahrradverkehrs	175.000 Euro
Aufbau des Hamburger Radverkehrszählnetzes	690.250 Euro
Smartphone App-basierte Erfassung von gefahrenen Radrouten	213.600 Euro
Neubau des dynamischen Verkehrsleitsystems als Steuerungssystem von der Karlstraße bis zur Neuburger Straße	360.330 Euro
Aufbau eines flächendeckenden Dauerzählstellennetzes für alle Verkehrsarten	356.366 Euro
APP-gestützte Erhebung von Radverkehrsdaten in der Region Hannover	100.000 Euro

Bundesmittel im Rahmen des BMU-Förderprogramm (Schwerlastträger/NKI) für den Radverkehr

<b>Stadt</b>	<b>Anzahl der Projekte</b>	<b>Höhe der Fördersumme</b>
Stuttgart	1	1.627,48 Euro
Köln	2	3.485,70 Euro
Hamburg	5	8.765,12 Euro
Kiel	1	2.500,00 Euro
Darmstadt	3	6.607,14 Euro
Dortmund	2	3.331,72 Euro
Essen	3	5.445,10 Euro
Berlin	8	27.487,92 Euro
Hannover	4	6.462,40 Euro
Mainz	2	16.090,00 Euro
Bonn	1	1.838,40 Euro
Aachen	1	5.000,00 Euro
Gelsenkirchen	1	2.100,00 Euro
Osnabrück	3	6.440,93 Euro
Neuss	1	7.395,00 Euro
Augsburg	1	1.814,10 Euro
Duisburg	1	2.430,47 Euro
Nürnberg	2	3.882,40 Euro
Regensburg	1	1.740,00 Euro
Dresden	1	2.208,71 Euro
Kassel	1	2.359,73 Euro
Heidelberg	1	1.277,77 Euro
Leipzig	1	2.500,00 Euro
Münster	5	8.311,40 Euro
Bremen	2	4.282,30 Euro

5. Hat die Bundesregierung eine Zwischenevaluation der Wirksamkeit des Nationalen Radverkehrsplans 2020 durchgeführt?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommt sie?

6. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Wirksamkeit von nicht-investiven Maßnahmen vor (wenn ja, bitte nach Maßnahme und Veränderung gegenüber dem vorherigen Zustand aufschlüsseln)?

Wenn nein, warum wurden diese nicht evaluiert?

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

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

7. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der Fahrradwege in Deutschland, insbesondere hinsichtlich Sanierungsbedarf, Gefahrenstellen und Sicherheit (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 8 bis 10 auf Bundestagsdrucksache 18/11297 verwiesen.

8. Welche verkehrsführenden Maßnahmen sind von Seiten der Bundesregierung geplant, um die Sicherheit für Radfahrer schnellstmöglich zu erhöhen und tödliche Verkehrsunfälle zu minimieren?

10. Plant die Bundesregierung, Radwege an Bundesstraßen verstärkt vom Straßenverkehr zu trennen?

Die Fragen 8 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung, den Verkehr auf Bundesstraßen in der Baulast des Bundes aus Gründen der Verkehrssicherheit durch den Bau von straßenbegleitenden Radwegen zu entflechten, wird von den im Auftrag des Bundes tätigen Straßenbauverwaltungen der Länder in eigener Zuständigkeit getroffen. Die verkehrssichere geometrische Gestaltung richtet sich nach den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL), die der Bund für die Bundesstraßen und damit auch für die sie begleitenden Radwege eingeführt hat.

9. Sind von der Bundesregierung Maßnahmen zur Verbreiterung von Radwegen an Bundesstraßen geplant, um insbesondere Nutzern von Pedelecs das sichere Überholen von langsameren Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen?

Wenn ja, an welchen Streckenabschnitten?

Die Breite von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes ist in den RAL mit i. d. R. 2,50 m festgelegt. Diese Breite ermöglicht ein sicheres Überholen von langsameren Verkehrsteilnehmern (Radfahrenden) auch durch Pedelecs und wird von der Bundesregierung als ausreichend angesehen.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die Verkehrsführung für den Radverkehr in anderen europäischen Ländern wie zum Beispiel den Niederlanden im Vergleich zu Deutschland, insbesondere hinsichtlich der Faktoren Sicherheit, Zustand und Verkehrsfluss?

Welche Schlüsse werden daraus gezogen?

12. Betrachtet die Bundesregierung die Verkehrsführung für Radfahrer in den Niederlanden als ein Vorbild für die zukünftige Verkehrsführung in Deutschland?

Wenn ja, bestehen von Seiten der Bundesregierung Bestrebungen, sich gemeinsam mit den Bundesländern von Experten der niederländischen Regierung bezüglich Verkehrsfluss und Sicherheit für den Radverkehr beraten zu lassen?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung befindet sich durch die Teilnahme an internationalen Projekten (z. B. THE PEP – Transport, Health and Environment Pan-Europaen Programme), Messen und Veranstaltungen (z. B. Velocity) in kontinuierlichem Austausch mit Partnern u. a. aus den Niederlanden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 15 bis 17 auf Bundestagsdrucksache 18/11297 verwiesen.

13. Wie bewertet die Bundesregierung das Projekt Radschulwegplaner Baden-Württemberg, welches auf dem Vorbild des Radschulwegplans Bietigheim-Bissingen basiert, und bestehen von Seiten der Bundesregierung Bestrebungen, auf Basis der Erkenntnisse in Baden-Württemberg eine bundesweite Ausweitung zu ermöglichen und zu fördern?

Die Bundesregierung begrüßt Projekte der Länder, wie bspw. den Radschulwegplaner Baden-Württemberg, die zum Ziel haben, die Sicherheit von Schülerinnen und Schülern zu erhöhen. Das Projekt „Radschulwegplaner Baden-Württemberg“ basiert auf einem Konzept, welches auf die Strukturen in Baden-Württemberg zugeschnitten ist. Das Land Baden-Württemberg hat dieses Projekt in Zusammenarbeit mit landeseigenen Partnern, unter anderem dem Landesamt für Geo-Information und Landesentwicklung (LGL) und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) entwickelt.

Das Projekt führt langfristig zur Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer im Umfeld von Schulen und zur Intensivierung der Mobilitäts-/Verkehrserziehung an weiterführenden Schulen. Daher war das Projekt Beratungsgegenstand einer Bund-Länder Arbeitsgruppe „Verbesserung der Verkehrs-/Mobilitätserziehung an Schulen“.





