

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/10916 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.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)).

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.

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?

Der Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes sieht vor, dass der Bund zum Bau von Radschnellwegen in der Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände den Ländern bis zum Ablauf des Jahres 2030 Finanzhilfen gewähren kann. Dies entspricht dem Betrachtungszeitraum des Bundesverkehrswegeplans 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?

Nach Artikel 104b Absatz 2 Satz 3 des Grundgesetzes ist eine Degression für Finanzhilfen vorzusehen. Im Übrigen wird auf den Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes verwiesen.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einzelheiten der Gewährung der Finanzhilfen für den Bau von Radschnellwegen in der Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände werden in einer Verwaltungsvereinbarung geregelt, unter anderem auch die Förderquote des Bundes, der Eigenanteil der Länder sowie die Prüfung der Mittelverwendung. Diese Verwaltungsvereinbarung wird derzeit vorbereitet.

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?

In der Gesetzesbegründung zu dem Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes werden Kriterien genannt, die spezifische Radschnellwege von sonstigen Radwegen unterscheiden. In der Gesetzesbegründung wird unter anderem ausgeführt, dass Radschnellwege alleiniger oder Mitbestandteil einer Radschnellweg-Verbindung mit einer Mindestlänge von in der Regel 10 km sind. Dieser Ansatz weicht insofern von dem der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswegen ab, da er vorrangig darauf abzielt, größere Nutzerpotentiale zu erschließen und mehr Pendlerverkehr auch auf längeren Strecken mit dem Fahrrad abzuwickeln.

6. Inwieweit plant die Bundesregierung, auch Radschnellwege in eigener Baulast an Bundesfernstraßen zu errichten?
7. Gibt es bereits entsprechende Recherchen bzw. Planungen für Radschnellwege an Bundesfernstraßen, und wenn ja, welche Bundesfernstraßen betrifft dies?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sofern Bundesstraßen im Zuge einer förderungsfähigen Radschnellverbindung der Länder, Gemeinden oder Gemeindeverbänden liegen, ist es möglich, dort Radschnellwege zu errichten. Die konkrete Planung, der Bau und der Betrieb von Bundesfernstraßen erfolgt im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen durch die Länder. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird diesbezüglich die geltenden „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ anpassen.

8. Wann hat die Bedarfsabfrage des Bundesverkehrsministeriums bei den Ländern 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 Maßnahmen 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 Maßnahmen nach Kenntnis der Bundesregierung?
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)?

Die Fragen 8 bis 11 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bedarfsabfrage bei den Ländern fand im September 2016 statt. Sie bezog sich auf laufende und geplante Projekte, deren Planungsstand, Streckenlänge, Zeitraum der Umsetzung und Kostenschätzung. Radschnellwege wurden für die Bedarfsabfrage beschrieben als gut ausgebaute, breite (ca. 4 m), auch selbstständige Mittelstrecken-Radwege, die insbesondere helfen sollen, den Kfz-Pendlerverkehr zu reduzieren. Eine Festlegung auf bestimmte Baulasträger (Bund/Land/Gemeinde) war nicht vorgegeben. Die Bedarfsabfrage wurde als nicht abschließend gekennzeichnet.

Die Feststellung des tatsächlichen, sich dynamisch entwickelnden Bedarfs und die konkrete Umsetzung von Projekten liegen in der Kompetenz der Länder. In diesem Zuge können die Länder weitere Projekte ermitteln, die nicht Gegenstand der Bedarfsabfrage sind.

12. Mit welchen Investitionsaufwendungen pro Kilometer kalkuliert die Bundesregierung bei der Errichtung von Radschnellwegen?

Da die Investitionsaufwendungen abhängig vom Einzelfall sind, ist eine belastbare pauschale Angabe nicht möglich.

14. Soll die Evaluation der Änderung des Bundesfernstraßengesetzes nach vier Jahren im Rahmen eines öffentlich zugänglichen Berichtes erfolgen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung wird den für das hier maßgebliche Gesetzesvorhaben federführenden Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages nach vier Jahren über die Ergebnisse der Evaluation unterrichten.

15. Wie ist der aktuelle Stand bei der Erstellung der Förderrichtlinie für Radschnellwege durch das Bundesverkehrsministerium, und welchen weiteren Zeitplan verfolgt die Bundesregierung (bitte monatsgenaues Datum zur Vorlage der Förderrichtlinie bzw. eines Entwurfs angeben)?
16. Welche Informationen hat die Bundesregierung zum aktuellen Zeitpunkt über die vorgesehenen Mindeststandards für die Förderfähigkeit von Radschnellwegen (z. B. bzgl. der Breite der Wege und Vorgaben bzgl. der Trassenführung)?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes sieht die Erstellung einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern vor. Ein Entwurf der Verwaltungsvereinbarung soll vorliegen, wenn das Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen ist. Dies soll nach derzeitiger Planung im Juni 2017 sein. Im Übrigen wird auf die Begründung des vorgenannten Gesetzesentwurfs der Bundesregierung verwiesen.

17. Welche Charakteristika tragen dazu bei, dass ein Radschnellweg „aus Bundesperspektive bedeutsam ist“ (vgl. Schreiben der Parlamentarischen Staatssekretärin Dorothee Bär an die Abgeordnete Britta Haßelmann vom 28. November 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?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Radschnellwege sind als Teil eines nachhaltigen Verkehrssystems in Deutschland ein relativ neues Instrument der Verkehrsplanung und insbesondere für urbane Räume und Metropolregionen interessant. Radschnellwege sollen dazu dienen, Quelle-Ziel-Verkehre zu aggregieren, Pendlerverkehre verstärkt mit dem Fahrrad abzuwickeln, Staus zu vermeiden und den Verkehr insgesamt zu verflüssigen. Dies soll negative Verkehrsfolgen wie Lärmbelastung und Schadstoffemissionen reduzieren und zusätzlich eine Entlastungswirkung von Bundesfernstraßen herbeiführen. Die Bedeutung von Radschnellwegen wird entscheidend auch davon abhängen, inwieweit eine zügige Planung und Umsetzung vor Ort gelingt.

Gegenstand der Gewährung von Finanzhilfen des Bundes sollen Radschnellwege sein, die auf Grund baulicher Anforderungen für den schnellen, möglichst störungsfreien Verkehr bestimmt sind. Aus Sicht der Bundesregierung sind Kriterien dafür eine Prognosebelastung von in der Regel mindestens 2 000 Fahrradfahrten pro Tag, ein Fahrbahnquerschnitt von in der Regel vier Metern Breite, dass sie nicht überwiegend touristischen Zwecken dienen oder zu dienen bestimmt sind, sondern mit eigener Verkehrsbedeutung – insbesondere für Berufs- und Pendlerverkehre –, in der Regel Bildung eines zusammenhängenden Netzes mit vorhandenen Radwegen oder neu zu schaffenden Radwegen oder Radschnellwegen sowie alleiniger oder Mitbestandteil einer Radschnellwegeverbindung mit einer Mindestlänge von in der Regel 10 km.

19. Sind aus Sicht der Bundesregierung nur unselbstständige Radwege, die direkt 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))?

Die straßenrechtliche Bewertung erfolgt im Einzelfall nach Maßgabe des Bundesfernstraßengesetzes.

Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage 18/10916

Anlage zur Antwort auf Fragen 6 bis 11 und 13

Bundesland	Strecke von	bis	Länge km	Kosten T€	Baust Träger	Umsetzung Jahr	Bemerkungen des Landes
BW	Heidelberg	Ludwigshafen	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	Für das Frühjahr 2017 erwartet das Land, die Fragen des BMVI deutlich konkreter beantworten zu können.
BW	Südlicher Oberhein		k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	
BW	Plochingen	Stuttgart	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	
BW	Bietigheim-Bissingen	Stuttgart	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	
BW	Böblingen	Stuttgart	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	
BY	Nürnberg	Erlangen	19	k. A.	Kommunen, Land, Bund	Bau frühestens in 2018	
BY	Nürnberg	Lauf an der Pegnitz	16,8	k. A.	Kommunen, Land, Bund	Bau frühestens in 2019	
BY	Nürnberg	Oberasbach	11,7	k. A.	Kommunen, Land, Bund	Bau frühestens in 2020	
BY	Fürth	Schwabach	17,1	k. A.	Kommunen, Land, Bund	Bau frühestens in 2021	
BY	Fürth	Erlangen	12,5	k. A.	Kommunen, Land, Bund	Bau frühestens in 2022	
BY	Erlangen	Herzogenaurach	11,7	k. A.	Kommunen, Land, Bund	Bau frühestens in 2023	
BY	Stadtgrenze München	Garching	10	k. A.	Kommunen, Land, Bund	Bau frühestens in 2024	
BY	Stadtgrenze München	Unterschleißheim (als Abzweig)	6	k. A.	Kommunen, Land, Bund	Bau frühestens in 2025	
BE	Wilhelmsruh	Frohnau	ca. 6,5	13.500	Bezirk: Reinickendorf, Mitte	k. A.	"Radschnellweg Nord": Auf stillgelegten Bahnanlagen und durch öffentlichen Straßenraum (perspektivische Verlängerung bis nach Mitte)
BE	Adlershof	Treptower Park	k. A.	20.000	Bezirk: Treptow-Köpenick, Neukölln, Friedrichshain-Kreuzberg	k. A.	"Wirtschaftsweg A113/A100": Wirtschaftsweg parallel zu Autobahnen A113 und Verlängerung der A100, (perspektivische Verlängerung bis in den Görliizer Park)
BE	Mitte (Invalidenstraße)	Buch	ca. 10/1,3	2.560	Bezirk: Pankow, Mitte	ab 2018 (Kernstück)	Beschreibung Kernstück: Von Espianade bis zum S-Bhf. Pankow, entlang einer stillgelegten Bahntrasse. Kosten nur für Kernstück
BE	Mitte (Schlossplatz)	Tegel	ca. 14/0,35	660	Bezirk: Mitte, Reinickendorf	ab 2018 (Kernstück)	Beschreibung Kernstück: von Ghanastraße bis zum Kurt-Schumacher Damm. Kosten nur für Kernstück
BB	Potsdam, Forststraße/ Werderscher Damm	Werder (Havel) Bahnhof, Arthur-Damschke-Straße	5,9	10.000	kommunal	Brücke über die Havel bis 2021, restl. Radschnellweg nach 2022	
BB	Potsdam, Nedlitzer Straße/ Am Golfplatz	Potsdam - Fahrland, Gellertstraße	4,6	4.600	kommunal	nach 2022	
BB	Potsdam, Stahmsdorfer Straße/ Beyer-Straße	Potsdam, Alte Potsdamer Landstraße/ Wannseestr.	5,5	5.600	kommunal	2020/2021	
BB	Potsdam, Lange Brücke	Potsdam, Zeppelinstraße/ Nansenstraße	1,7	8.000	kommunal	nach 2022	
HB	Bremen-Nord	Hemelingen	42	10.000	Stadtgemeinde Bremen	2018 - 2022, D15: über Innenstadt	Die genannten Fahrrad-Premiumrouten dienen in Bremen der Qualifizierung und Weiterentwicklung des Rad-Hauptnetzes. Sie entsprechen den Anforderungen von Radschnellwegen und sind Bestandteil des
HB	Huchting	Lilienthal	19	4.600	Stadtgemeinde Bremen	2019 - 2021, D16: über Innenstadt / Uni	"Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025". Diese Maßnahmen sind vom Bremer Senat und der Bürgerschaft beschlossen und sollen bis 2030 umgesetzt werden. Es handelt hier um eine Auswahl geeigneter Maßnahmen. Eine Ergänzung von weiteren im VEP dargestellten Maßnahmen ist möglich.
HB	Obervieland	GVZ Bremen	14	3.100	Stadtgemeinde Bremen	2020 - 2023, D17: über Neustadt und Woltershausen	
HB	Hemelingen	Habenhausen	0,2	9.200	Stadtgemeinde Bremen	2020 - 2021, D23: neue Radfahrer und Fußgängerbrücke über die Weser	
HE	Frankfurt	Darmstadt	ca. 30	8.400	Anrainer-Kommunen, ggf. weitere	k. A.	
HE	Frankfurt	Hanau	ca. 15	k. A.	Anrainer-Kommunen, ggf. weitere	k. A.	
HE	Frankfurt	Frankfurt Flughafen (Gateway Gardens)	ca. 15	k. A.	Frankfurt, Bundesrepublik Deutschland	03/2016 - 2019	
HE	Hofheim	Frankfurt	ca. 20	k. A.	N.N.	k. A.	
HE	Hofheim	Wiesbaden	ca. 15	k. A.	N.N.	k. A.	
HE	Friedrichsdorf - Oberursel	Frankfurt	ca. 8 + ca. 14	k. A.	N.N.	k. A.	
HE / RP	Landeshauptstadt Wiesbaden	Landeshauptstadt Mainz	ca. 10	k. A.	N.N.	k. A.	
HE	Kassel - Kaufungen, Kassel - Baunatal, Kassel - Vellmar		gesamt 32	k. A.	Anrainer-Kommunen ggf. weitere	k. A.	
HE	Ortenberg	Glauburg	5	1.000	Ortenberg-Glauburg	ggf. 2018	
HE / BW	Darmstadt	Mannheim	ca. 45	k. A.	k. A.	k. A.	

Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage 18/10916

Anlage zur Antwort auf Fragen 8 bis 11 und 13

Bundesland	Strecke	von	bis	Länge km	Kosten T€	Baulastträger	Umsetzung Jahr	Bemerkungen des Landes
MV	Heringsdorf	Karlshagen		ca. 20	8.500	Gemeinden	2018-23	Die Insel Usedom ist sicher ein Sonderfall, was die von Ihnen angesprochene Zielsetzung insbesondere einer Reduzierung des Kfz-Pendlerverkehrs betrifft. Es sind auf Usedom zwar weitgehend an den Bundes- und Landesstraßen straßenbegleitende Radwege vorhanden. Insbesondere zur touristischen Hochsaison, die mittlerweile zunehmend auch die Vor- und Nachsaison einbezieht (etwa Ostern bis Ende der Herbstferien), stoßen einige der vorhandenen Radwege in Spitzenzeiten mit bis zu 4.000 Radfahrern täglich an ihre Kapazitätsgrenze. Das vorhandene Straßennetz an der Ostseeküste ist in diesen Zeiten ebenfalls so überlastet, dass oftmals nur Stop-and-Go-Verkehr möglich ist.
NI	Hannover	Lehrte		18	7.400	k. A.	abhängig von Finanzierungsmöglichkeiten	
NI	Hannover	Garbsen		13,7	5.200	k. A.	abhängig von Finanzierungsmöglichkeiten	
NI	Hannover	Laaten		11,3	2.800	k. A.	abhängig von Finanzierungsmöglichkeiten	
NI	Braunschweig	Wolfsburg		28	-	k. A.	abhängig von Finanzierungsmöglichkeiten	
NI	Braunschweig	Wolfsblüttel		12	4.000	k. A.	abhängig von Finanzierungsmöglichkeiten	
NI	Osnabrück	Beim		6,8	2.000-2.500	k. A.	abhängig von Finanzierungsmöglichkeiten, ab 2017 möglich	
NI	Göttingen	Rosdorf		3,5	2.200	k. A.	10/2016 bis 10/2018	
NI	Nordhorn	Dänekamp		9	750	k. A.	abhängig von Finanzierungsmöglichkeiten	
NI	Oldenzaal (NL)	Schüttorf		23,2	5.600	k. A.	abhängig von Finanzierungsmöglichkeiten	
NI	Uelsen	Neuenhaus-Veldhausen		8,7	4.700	k. A.	abhängig von Finanzierungsmöglichkeiten	
NI	Oldenburg SÜD (Innerorts)			-	-	k. A.	abhängig von Finanzierungsmöglichkeiten	
NI	Oldenburg WEST (Innerorts)			-	-	k. A.	abhängig von Finanzierungsmöglichkeiten	
NI	Oldenburg	Bremen		-	-	k. A.	abhängig von Finanzierungsmöglichkeiten	
NW	Duisburg	Hamm		101	184.000	B/L/K	ab 2017	
NW	Isselburg	Velen		46	42.000	L	ab 2017	
NW	Neuss	Monheim bzw Langenfeld		31	45.000	B/L/K	k. A.	
NW	Köln	Frechen		8	6.000	B/L/K	k. A.	
NW	Herford	Minden		36	26.000	B/L/K	ab 2018/2019	
NW	Aachen	Herzogenrath bzw Kerkrade bzw Heerlen		30	15.000	L/K	k. A.	
NW	Gladbeck	Essen		20	36.000	B/L/K		
RP	Mainz	Bingen		30	2.500	Land, Kommunen	2018 ff	
RP	Mainz	Oppenheim		22	k. A.	k. A.	k. A.	
RP	Koblenz	Boppard		18	5.000	k. A.	k. A.	
RP	Koblenz	Neuwied		22	k. A.	k. A.	k. A.	
RP/ BW	Heidelberg	Schiffstadt		36	12.000	Kommunen	k. A.	
RP	Kaiserslautern	Landstuhl		18	k. A.	k. A.	k. A.	
RP	Kaiserslautern	Ramstein		20	k. A.	k. A.	k. A.	
RP	Kaiserslautern	Reichenbach		34	k. A.	k. A.	k. A.	
RP	Konz	Schweich		30	k. A.	k. A.	k. A.	
RP/NW	Remagen	Bonn		23	k. A.	k. A.	k. A.	
RP/NW	Linz	Bonn		27	k. A.	k. A.	k. A.	
RP	Landau	Neustadt		15	k. A.	k. A.	k. A.	
SL	Saarouis	Saargebiet		42	k. A.	k. A.	k. A.	
SL	Homburg	Saarbrücken:		31	k. A.	k. A.	k. A.	
SL	Illingen	Forbach		40	k. A.	k. A.	k. A.	
ST / SN	Halle	Leipzig		ca. 30	k. A.	trassenabhängig: Bund, Land, Kommunen	keine Aussage möglich	erste Überlegungen vor ca. 15 Jahren i.R. Olympiabewerbung Stadt Leipzig als sogenannte Metrotrasse; seitdem nicht weiter verfolgt; grobe Ideenskizze verschiedener Trassenvarianten
ST / SN	Halle	Marktleiberg		50	25.000	Kommunen/ Zweckverband / Landkreise	2021 bis 2025	
ST	Magdeburg	Schönebeck		ca. 15	k. A.	Land, Kommunen	keine Aussage möglich	bisher nicht in den Planungen der Stadt MD enthalten; evtl. Aufnahme in den derzeit in Aufstellung befindlichen VEP 2030+ der Stadt MD

## Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage 18/10916

Anlage zur Antwort auf Fragen 6 bis 11 und 13

Bundesland	Strecke von	Strecke bis	Länge km	Kosten T€	Baulastträger	Umsetzung Jahr	Bemerkungen des Landes
ST	Magdeburg verschiedene Routen innerstädtisch		je nach Route	k. A.	Stadt MD	innerhalb des Zeitfensters des derzeit in Aufstellung befindlichen VEP 2030+ der Stadt MD	sogenannte Radschnellverbindungen (die die baulichen Voraussetzungen von RSW per Definition nicht erfüllen, aber ihrem originären Ziel entsprechen). Breite variierend
SH	Bad Schwartau (Markt)	Ratzeburger Allee, Stadtgrenze Lübeck/ Groß Grönau	11,5	10.500		frühestens 2018	
		davon	2	2.500	Bad Schwartau (noch nicht beteiligt)		
SH	Stockelsdorf (Kreuzung Ahrensböcker Straße/ Lohstraße/ Marienburgstraße)	Lübeck-Schlutup (Kreuzung Westöber Straße/ Mecklenburger Straße)	1,2	7.500		frühestens 2018	
			davon	0,5	500	Stockelsdorf (noch nicht beteiligt)	
SH	Stockelsdorf (Kreuzung Ahrensböcker Straße/ Lohstraße/ Marienburgstraße)	Ratzeburger Allee, Stadtgrenze Lübeck/ Groß Grönau	11,5	7.000	Hansestadt Lübeck	frühestens 2018	
			10	9.500			
SH	Lübeck-Iraelsdorf (Kreuzung Medebekstraße/ Waldstraße)	Lübeck-Moisling (Kreuzung Moisinger Berg/ August-Bebel-Straße/ Stecknitzstraße)	0,5	500	Stockelsdorf (noch nicht beteiligt)	frühestens 2018	
			9,5	9.000	Hansestadt Lübeck		
SH	Kiel Hassee	Kiel Ravensberg	4,2	5.600	LH Kiel	2013 -2019	In Kiel ist zur Zeit die Veloroute 10 noch unterfinanziert. Insbesondere der Abschnitt zw. Kronshagener Weg bis zur Christian-Albrecht-Universität (CAU). Eine kurzfristige Förderzusage des BMWI kann da sicher helfen. Konkret fehlen 1,5 Mio. €.
SN	Radeberg	Dippoldiswalde	40	20.000	Kommunen/ Zweckverband / Landkreise	2022 bis 2026	
SN	Pirna	Meißen	50	25.000	Kommunen/ Zweckverband / Landkreise	2022 bis 2026	
SN	Merkleeberg	Weißer Elster	30	15.000	Kommunen/ Zweckverband / Landkreise	2022 bis 2026	