



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Inge Aures SPD**
vom 11.08.2021

Radwegebau und Radförderung in Bayern

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) legte im August 2021 seine Halbzeitbilanz des 2017 vorgestellten Radverkehrsprogramms Bayern 2025 vor. Das Radwegebauprogramm sieht laut Staatsregierung Investitionen von jährlich etwa 40 Mio. Euro vor.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Wie viele Kilometer Radwege (baulich getrennten Radwege, Radwege mit Radstreifen und mit Schutzstreifen) wurden seit 2017 pro Jahr neu gebaut bzw. vorhandene Radwege erneuert (bitte für neue und vorhandene Radwege getrennt als auch insgesamt und aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirken angeben)? 2
- b) Wie hoch war das Investitionsvolumen der zwischen 2017 und heute neu gebauten bzw. erneuerten Radwege pro Jahr (bitte insgesamt und aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirken angeben)? 2
- c) Wie hoch war die Investitionsförderung des Bundes, des Freistaates oder anderer Quellen seit 2017 pro Jahr (bitte aufgeschlüsselt nach Investitionsträger angeben)? 3
2. a) Welche Projekte aus dem Projektpool des Radwegebauprogramms 2020–2024 wurden abgeschlossen (bitte unter Angabe der jeweiligen Kilometer der einzelnen Projekte)? 3
- b) Welche Projekte aus dem Projektpool des Radwegebauprogramms 2020–2024 laufen bereits (bitte unter Angabe der jeweiligen Kilometer der einzelnen Projekte)? 4
- c) Welche Projekte aus dem Projektpool des Radwegebauprogramms 2020–2024 sind in Planung? 5
3. a) Wie hoch waren die getätigten Investitionen für Projekte aus dem Radwegebauprogramm pro Jahr? 8
- b) Wer trug jeweils die Kosten? 8
4. a) Welche Vorhaben für Planung und Bau von Radschnellwegen sind derzeit vorgesehen? 8
- b) Welche weiteren Strecken kommen als mögliche Radschnellwege infrage? 8
5. a) Was ist der Umsetzungsstand der bisher geplanten Radschnellwegprojekte? .. 8
- b) Wann sollen diese befahren werden können (bitte unter Angabe der befahrbaren Strecken)? 8
6. Wie viele Kilometer Radschnellwege wurden gebaut und sind befahrbar? 9
7. a) Wie viele Projekte für den Bau und die Erneuerung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum wurden seit 2017 pro Jahr realisiert? 9
- b) Wie hoch war das Investitionsvolumen hierfür seit 2017 pro Jahr? 9
- c) Wer trug jeweils die Kosten? 10

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

8. a) Kann die Staatsregierung bereits einen Zwischenstand zu den Modellprojekten der kommunalen Lastenrad-Mietsysteme 2020–2022 abgeben? 10
 b) Wie bewertet sie die Projekte? 10
 c) Wie hoch ist jeweils die finanzielle Förderung der kommunalen Modellprojekte durch den Freistaat? 10

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
 vom 03.09.2021

1. a) **Wie viele Kilometer Radwege (baulich getrennten Radwege, Radwege mit Radstreifen und mit Schutzstreifen) wurden seit 2017 pro Jahr neu gebaut bzw. vorhandene Radwege erneuert (bitte für neue und vorhandene Radwege getrennt als auch insgesamt und aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirken angeben)?**

Es existiert lediglich eine Längenstatistik über Radwege an klassifizierten Straßen in Bayern. Zum Stand 1. Januar 2018 waren in der Längenstatistik für 2017 im Verlauf von Bundesstraßen 3506 km Radwege bzw. als Radwege genutzte Wege, davon 2709 km als unselbstständige Radwege geführt. Zum Stand 1. Januar 2021 waren dies 3608 km Radwege bzw. als Radweg genutzte Wege, davon 2789 km als unselbstständige Radwege. Entlang der Staatsstraßen in Bayern verliefen zum Stand 1. Januar 2018 4903 km Radwege bzw. als Radweg genutzte Wege, davon 3778 km als unselbstständige Radwege. Zum Stand 1. Januar 2021 waren dies 5123 km Radwege bzw. als Radweg genutzte Wege, davon 4082 km als unselbstständige Radwege. Somit ergibt sich aus der Längenstatistik für Radwege an Bundes- und Staatsstraßen im Zeitraum von 1. Januar 2018 bis 1. Januar 2021 ein Zuwachs um 323 km. Diese Angaben sind jedoch vielfach durch straßenrechtliche Umstufungen in andere Straßenklassen verzerrt und lassen daher nur eingeschränkt Rückschlüsse auf die tatsächlich neu gebauten Radwegkilometer zu. Für Radwege an kommunalen Straßen liegen keine belastbaren Längendaten vor.

Generell ist die Radweglänge für sich alleine gesehen kein geeigneter Parameter, um die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr zu messen. Auch im Hinblick auf das gesetzlich verankerte Gebot des Flächensparens kommt es vor allem darauf an, Radwege dort zu bauen und zu verbessern, wo ein entsprechend hohes Radfahrerpotenzial vorliegt. Punktuelle Maßnahmen wie Unterführungen und Beseitigungen von Unfallschwerpunkten sind mindestens ebenso wichtig.

- b) **Wie hoch war das Investitionsvolumen der zwischen 2017 und heute neu gebauten bzw. erneuerten Radwege pro Jahr (bitte insgesamt und aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirken angeben)?**

Das gesamte Investitionsvolumen für Rad- und Gehwege entlang von Bundes- und Staatsstraßen aufgeteilt nach den Regierungsbezirken seit 2017 stellt sich wie folgt dar:

	2017 (Mio. Euro)	2018 (Mio. Euro)	2019 (Mio. Euro)	2020 (Mio. Euro)
Oberbayern	11,3	9,1	21,5	14,1
Schwaben	7,4	6,6	3,4	4,3
Niederbayern	9,3	6,3	6,5	9,8
Oberpfalz	2,9	2,4	2,7	5,2
Oberfranken	2,5	4,1	7,7	7,1
Mittelfranken	8,3	9,1	5,8	8,0
Unterfranken	5,2	5,0	4,1	2,3
Summe Bayern	46,9	42,6	51,7	50,8

c) Wie hoch war die Investitionsförderung des Bundes, des Freistaates oder anderer Quellen seit 2017 pro Jahr (bitte aufgeschlüsselt nach Investitionsträger angeben)?

Förderfähig sind nur der Neu- und Ausbau von Rad- und Gehwegen im Zuge kommunaler Straßen sowie Radwege an Staatsstraßen, sofern die Baulast von Kommunen übernommen wird (Sonderbaulast). Erhaltungsmaßnahmen werden nicht im Rahmen von Projektförderungen gefördert, jedoch erhalten die Kommunen stattdessen vom Staatsministerium der Finanzen und für Heimat Straßenunterhaltungspauschalen nach Art. 13a und 13b Bayerisches Finanzausgleichsgesetz (BayFAG), die auch für Rad- und Gehwege in kommunaler Eigenverantwortung verwendet werden können.

Für den Neubau kommunaler Rad- und Gehwege wurden nach Art. 13c und 13f BayFAG seit 2017 folgende Investitionsförderungen gewährt:

2017: 16,1 Mio. Euro

2018: 11,2 Mio. Euro

2019: 7,3 Mio. Euro

2020: 6,9 Mio. Euro

Der Rückgang ist durch eine sinkende Nachfrage der Kommunen begründet und nicht durch einen Mangel an Fördermitteln. Die Zahlen zeigen, dass auch die Kommunen vermehrt auf Probleme bei der Realisierung von Radwegen stoßen, wie bei der Schaffung von Baurecht und beim Grunderwerb.

Zusätzlich erhalten die kommunalen Straßenbaulastträger zum Ausbau des kommunalen Straßennetzes Zuwendungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG). Die dabei geförderten integrierten Radwege sind meist Bestandteil der Gesamtprojekte und werden in den Datenbanken nicht separat erfasst.

2. a) Welche Projekte aus dem Projektpool des Radwegebauprogramms 2020–2024 wurden abgeschlossen (bitte unter Angabe der jeweiligen Kilometer der einzelnen Projekte)?

In Bezug auf Bundes- und Staatsstraßen wurden bis Anfang August 2021 folgende Rad- und Gehwegprojekte aus dem Radwegebauprogramm 2020 bis 2024 fertiggestellt:

Straße	Projekt/Abschnitt	Länge [km]
B 2	OU Wernsbach Radwegkappe Überführung KR RH 7	0,1
B 299	Paulushofen – Eglofsdorf	1,0
B 17	Hohenfurch – Denklingen	3,1
B 300	Südlich Münchsmünster	3,0
B 2	Weißenohe – Gräfenberg	1,0
B 85	Kirchleus – Lösau	2,2
B 85	Altenplos – Unterwaiz	0,9
B 469	Breitendiel – Breitendiel	1,5
B 469	KR MIL 5 – Breitendiel	1,5
B 16	Pfaffenhausen Krumbacher Str.	0,4
B 17	Instandsetzung GRW Ziegelwies – Bundesgrenze	1,0
B 15	Wittstraße Landshut	0,2
St 2112	Simbach – Reisbach	3,2
St 2112	Tankstelle – WEKO Kreis Pfarrkirchen	0,2
St 2132	Oberdiendorf – Wotzdorf	0,4
St 2139	Bärndorf – Hofweinzier	2,0
St 2149	Kallmünz – Holzheim	0,7
St 2154	Eschlkam – Penzenmühle	0,4
St 2178	Selb – Silberbach	3,0
St 2220	Kostenbeteiligung Ausbau Radweg Hofstetten – Eckersmühlen	1,1
St 2240	Renzenhof – Diepersdorf	1,0
St 2243	Kostenanteil Radweg KR ERH33 Minderleinsmühle	0,1
St 2246	Leutershausen – Straßenwirtshaus, BA 1	1,7
St 2252	Wilhermsdorf – Eschenbach	0,6
St 2272	Randersacker – Teilheim	1,9

Straße	Projekt/Abschnitt	Länge [km]
St 2270	Schwanfeld – Teilheim	2,5
St 2008	Horner Gabel – Hohenschwangau	2,4
St 2359	Wörth – Trennfurt	0,3
St 2405	Instandsetzung Pegnitzbrücke in Rückersdorf mit Radwegverbreiterung	0,1
St 2124	OU Plattling	0,2
St 2325	Mariakirchen Kollbachbrücke	0,3

Erläuterungen der Abkürzungen in den Tabellen:

B: Bundesstraße
 St: Staatsstraße
 KR: Kreisstraße
 GRW: Geh- und Radweg
 OD: Ortsdurchfahrt
 OU: Ortsumfahrung
 AS: Anschlussstelle
 KVP: Kreisverkehrsplatz
 BA: Bauabschnitt
 BAG: Bauamtsgrenze

b) Welche Projekte aus dem Projektpool des Radwegebauprogramms 2020–2024 laufen bereits (bitte unter Angabe der jeweiligen Kilometer der einzelnen Projekte)?

In Bezug auf Bundes- und Staatsstraßen befinden sich aus dem Radwegebauprogramm 2020 bis 2024 folgende Projekte derzeit im Bau:

Straße	Projekt/Abschnitt	Länge [km]
B 299	Feichten – Egglkofen	2,8
B 472	Riedgasteig – Jedling	2,0
B 2	Südlich Etting	0,5
B 23	Bad Bayersoien – Saulgrub	0,7
B 16	Arnhofen – Oberteuerting	2,7
B 8	Straßkirchen – Plattling	8,6
B 12	Hängebr-Ilzbrücke Nord/Passau	0,1
B 20	Oberschneiding – Aiterhofen	3,2
B 22	Bei Schadenreuth (Erbendorf)	1,8
B 299	Hessenreuth – Pressath	3,2
B 15	Südlich Obertraubling	0,2
B 4	Bei Gleußen	4,7
B 13	AS Gollhofen – Autohof Gollhofen Radweg mit Kreisverkehr	0,8
B 470	Bei Pahres Radwegunterführung	0,2
B 8	Ersatzneubau Schwarzachbrücke mit Radwegkappe	0,1
B 14	Müncherlbach – Bauamtsgrenze	0,8
B 14	Bauamtsgrenze – Buchschwabach	1,1
B 14	Müncherlbach – Buchschwabach	1,1
B 426	Obernburg – Eisenbach	0,5
B 12	Westlich Wildberg	0,9
B 11	Mühlen – Gotteszell	1,5
B 85	Östlich Altenkreith – Westlich Wetterfeld	1,4
B 16	Hausen – Pfaffenhausen	1,0
St 2225	KR RH 24 – Hilpoltstein (Kränzleinsberg)	1,3
St 2358	Beyharting – Tuntenhausen	1,7
St 2038	Antdorf – Iffeldorf	1,8
St 2074	Pilsting – Ganacker	2,7
St 2112	Benk – Pfarrkirchen (BA 4b–5)	0,8
St 2125	Deggenau – Seebach	1,8
St 2128	Östlich Sonnen	0,3
St 2238	Etzenricht – Kohlberg BA I+BA II	1,5
St 2238	Steiningloh – Krondorf BA I+BA II	1,9
St 2238	Immenstetten – Steiningloh	1,0

Straße	Projekt/Abschnitt	Länge [km]
St 2255	Nördlich Oberfeldbrecht	1,0
St 2395	Bei Flossenbürg	0,4
St 2153	Frankenberg – Landkreisgrenze	1,7
St 2237	Erasbach – Pollanten (B 299)	0,8
St 2240	Renzenhof – Diepersdorf	1,0
St 2280	Oberlauringen – Sulzfeld	4,4
St 2426	Erneuerung Mainbrücke Horhausen	0,2
St 2275	Ortsumgehung Mönchstockheim	2,0
St 2112	Altersham – Ringflüssing	1,5
St 2159	Gaisthal – Schönsee	1,2

Erläuterungen der Abkürzungen: siehe unter Tabelle 2a

c) Welche Projekte aus dem Projektpool des Radwegebauprogramms 2020–2024 sind in Planung?

Im Hinblick auf Bundes- und Staatsstraßen befinden sich aus dem Radwegebauprogramm 2020 bis 2024 folgende Projekte in Planung:

Straße	Projekt/Abschnitt	Länge [km]
B 2	Hattenhofen – Mittelstetten KR FFB 4	2,3
B 13	Radschnellverbindung Landeshauptstadt München – Garching-Hochbrück	4,3
B 13	Fahrenzhausen – Lauterbach	3,0
B 388	Grünbach – Ottering	4,3
B 13	Eitensheim – Tauberfelder Grund	2,8
B 13	Raitbach – Einmündung KR PAF 9 bei Ehrenberg	5,7
B 13	Bauamtsgrenze – Geländer	2,8
B 299	Eglofsdorf – Arnbuch BA 5	1,5
B 299	Mindelstetten – Forchheim	3,2
B 299	Pondorf – Schamhaupten	3,4
B 300	Geisenfeld – Engelbrechtsmünster	0,6
B 299	Aich – Egglkofen	4,2
B 472	Kreisgrenze – Waakirchen	1,5
B 20	Struber Berg	0,6
B 20	Hochöster – Nonnreit	2,3
B 305	Gnaig bis Froschsee	1,7
B 2	Radschnellweg Oberau – Eschenlohe	5,2
B 2	Querung RGW Mittenwald	0,1
B 11	Icking – Ebenhausen	2,5
B 13	Nach Lenggries	6,8
B 17	Steingaden – Ilgen	2,5
B 472	Östlich Hohenpeißenberg	0,2
B 299	Bei Oberhornbach	2,5
B 299	Siegenburg – Ludmannsdorf BA 2	1,5
B 299	Moniberg – Mühlhof	1,0
B 8	Langenisarhofen – Osterhofen	3,8
B 11	Bayerisch Eisenstein	7,0
B 11	Zwiesel Süd BA 1	1,2
B 85	St 2128 bis St 2127 bei Tittling	0,6
B 8	Grünberg – Pölling West	1,4
B 85	Oberndorf – Miltach	0,3
B 299	Unterführung GRW nördlich Wegscheid	0,0
B 4	Kemmern – Breitengüßbach	0,8
B 85	Weißbrunn – Landkreisgrenze KR KU 22	1,8

Straße	Projekt/Abschnitt	Länge [km]
B 85	Förtschendorf – Rothenkirchen BA 1	1,2
B 85	Förtschendorf – Rothenkirchen BA 2	2,9
B 85	Waldeslust – Förtschendorf	0,9
B 303	Ahorn – B4	0,5
B 303	Südlich Ahorn BA 2	1,0
B 303	Südlich Ebersdorf	0,2
B 470	Behringersmühle – Bauamtsgrenze BA 1	0,5
B 470	Westlich Tüchersfeld	1,9
B 470	Tüchersfeld – Bärenschlucht	2,8
B 470	Bärenschlucht – Pottenstein	2,0
B 173	OD Haidt (Hof)	0,6
B 289	Schwarzenbach a. d. Saale – Rehau	3,7
B 85	Leuchau – Unterbrücklein	2,6
B 303	Nördlich Bischofsgrün	3,0
B 2	St 2217 – Dietfurt i. Mittelfranken	5,8
B 2	Dietfurt – St 2216	0,6
B 8	Enzlar – Altmannshausen	2,7
B 13	Oberdachstetten – Gräfenbuch	4,3
B 13	Laubenthal – Rothenstein	2,1
B 13	Schwebheim – Buchheim	1,5
B 13	Neuherberg (St 2252) – Pfaffenhofen	2,3
B 13	Pfaffenhofen – Buchheim	2,0
B 14	Östlich Gütlershof – Heilsbronn	3,2
B 14	Külbingen – Wicklesgreuth	2,2
B 14	Heilsbronn – Bauamtsgrenze	2,4
B 14	Wicklesgreuth – Gleizendorf	1,1
B 286	BAG – Ziegenbach	0,8
B 286	Ziegenbach – Enzlar	1,9
B 2	Nürnberg – Heroldsberg	4,9
B 4	Nürnberg – Erlangen	6,6
B 14	Nürnberg – Behringersdorf	2,7
B 466	Wassermungenau – Wernfels/KR RH 10	1,7
B 47	Amorbach – Weilbach	0,3
B 27	Obereschenbach – Landkreisgrenze	3,0
B 286	Platz – Waldfenster – St 2291	12,4
B 286	Schweinfurt Georg-Schäfer-Straße	0,3
B 8	Markteinersheim – Possenheim – BAG	2,5
B 22	Stadelschwarzach – Neuses – BAG	5,0
B 27	KR MSP 8 – Himmelstadt	1,0
B 276	Rote Mühle – Lohr a. Main	2,2
B 286	Birklingen – BAG	0,7
B 2	Rothenberg – BAG	2,2
B 25	Fremdingen – Minderoffingen	2,2
B 466	Oettingen – BAG	2,8
B 32	Bei Schreckelberg	0,8
B 308	Kemptener Str. Immenstadt	1,0
B 300	Querung bei Edenhausen	0,4
B 303	Goßmansdorf – Ibind	2,0
B 299	Bei Höhenberg	1,9
B 299	Tanzfleck	2,1
B 20	Cahm (Süd) – Cham (Nord)	0,2
St 2050	Hilgertshausen – Abzweig Kleinschwabhausen	0,8
St 2054	Helfenbrunn – Palzing	1,6
St 2054	Moorenweis – KR FFB 6	1,6

Straße	Projekt/Abschnitt	Länge [km]
St 2054	KR FFB 6 – Jesenwang	2,2
St 2332	Kreisgrenze – Abzweig Zeilern	1,4
St 2573	Nördlich Lanzenhaar bis A 995	3,0
St 2045	Altenfurt – Strobenried	5,7
St 2084	Oberweilenbach – Singenbach	4,0
St 2229	Dinopark – Grampersdorf	3,2
St 2232	Bruckbach – Königsfeld	3,4
St 2549	Rohrbach – Wolnzach	2,7
St 2073	Weyarn – Miesbach Abschnitt 1	1,5
St 2076	Ostin – Hausham	4,7
St 2079	KR M 25 – Oberpfammern	4,1
St 2086	Ebersberg – Hohenlinden	6,4
St 2089	Grafring – Oberelkofen	0,7
St 2095	Arlaching – Ising	0,8
St 2096	Unterführung Unterhöchstätt	0,0
St 2102	Achthal Oberteisendorf	0,8
St 2014	Südlich Birkland	1,2
St 2054	Schwabhausen – Geltendorf	4,4
St 2067	Herrsching – Breitbrunn	3,2
St 2072	Östlich Jachenau BA III	4,4
St 2049	Großgundertshausen – Volkenschwand	3,3
St 2327	Frichlkofen – Griesbach	3,0
St 2083	Pörndorf – Aldersbach	6,2
St 2108	Uttighofen – Freundorf	1,3
St 2109	Haberbach – Waldhof	1,3
St 2111	Südlich Gangkofen (Weiher)	0,5
St 2116	Malching – Rothalmünster	3,9
St 2128	Büchlberg – Hutthurm	1,3
St 2132	Westlich Zwiesel – Reisachmühle	0,4
St 2149	Stefling – Marienthal	1,6
St 2151	Freihöls	2,0
St 2159	Dietersdorf – Stadlern	4,0
St 2164	Lauterhofen BA II (Illschwang)	1,0
St 2146	Geigant – Zillendorf	1,3
St 2251	Wallnsdorf – KVP Oening	2,2
St 2660	Südlich Hemau	1,3
St 2191	Doos – Behringersmühle	5,1
St 2197	Unteroberndorf – Zapfendorf	3,0
St 2207	Südlich Nordhalben	0,5
St 2210	Burgellern – Stübig BA 1+2	2,8
St 2262	Trabelsdorf – Tütschengereuth BA 1	1,3
St 2163	Nördlich Allersdorf	0,8
St 2163	Regenthal – Betzenstein	4,8
St 2177	Kirchenlamitz – Schwarzenb. S.	5,8
St 2179	Oberweißenbach – Selb	1,5
St 2179	Marktleuthen – Selb (Oberweißbach)	5,6
St 2180	Östlich Kornbach – Abschnitt 4	0,7
St 2180	Östlich Gefrees – Abschnitt 1 bis 3	3,1
St 2180	Thiersheim – Stemmas	0,5
St 2181	Unterlind – Bauamtsgrenze	0,9
St 2184	Westlich Creußen	0,5
St 2198	Westlich Berg	2,1
St 2665	Tröstau – Wurmloh (Nagel)	1,6
St 2242	Langensendelbach – Effeltrich	1,7

Straße	Projekt/Abschnitt	Länge [km]
St 2708	Östlich Wörlsdorf	0,7
St 2208	Östlich Wörlsdorf	1,5
St 2194	Rauhenberg – Schwarzenbach a. Wald	3,2
St 2461	Münchberg – Markersreuth	0,7
St 2176	Marktleuthen – Kirchenlamitz	0,8
St 2177	Habnith – Marktleuthen	1,9
St 2177	Marktleuthen – Kirchenlamitz	3,2
St 2222	Frickenfelden – Rehenbühl	2,2
St 2230	Wettelsheim – Treuchtlingen	1,5
St 2230	Dittenheim – Meinheim	2,5
St 2244	Emskirchen – Sixtmühle	0,5
St 2246	Lengenfeld – Schalkhausen	3,0
St 2246	Straßenwirtshaus – Lengenfeld	1,1
St 2246	Leutershausen – Straßenwirtshaus, BA 2	1,7
St 2252	Wiebelsheim – Kreisverkehr Bad Windsheim	1,5
St 2255	Radschutzstreifen OD Neustadt Ansbacher Str.	0,5
St 2255	Ansbach – Rügland	5,9
St 2261	Klosterdorf – St 2259	1,0
St 2389	Höttingen – Fiegenstall	1,6
St 2413	Adelsdorf – Bahnhof Adelsdorf	0,2
St 2237	Lände Roth – Allersberg	5,8
St 2245	Radschnellweg Nürnberg – Zirndorf	4,4
St 2336	Greding-Industriestraße – St 2227 über Schwarzachbrücke	0,2
St 2143	Weihenstephan – Hohenthamm	3,1
St 2040	OD Nabburg	0,3
St 2168	Speinshardt – Neustadt am Kulm	4,0
St 2146	Donaubrücke	0,6
St 2154	Furth im Wald – Eschelkam	0,9

Erläuterungen der Abkürzungen: siehe unter Tabelle 2a

3. a) Wie hoch waren die getätigten Investitionen für Projekte aus dem Radwegebauprogramm pro Jahr?

Die seit 2017 getätigten Investitionen im Rahmen des Radwegebauprogramms an Bundes- und Staatsstraßen betragen:

2017: 15,9 Mio. Euro

2018: 15,7 Mio. Euro

2019: 20,8 Mio. Euro

2020: 23,3 Mio. Euro

Für 2021 kann noch keine Aussage getroffen werden.

b) Wer trug jeweils die Kosten?

Die Kosten wurden im Falle von Radwegen an Bundesstraßen vom Bund getragen. Im Falle von Radwegen an Staatsstraßen wurden sie entweder aus dem Staatsstraßenhaushalt oder von den jeweiligen Kommunen getragen, indem diese eine Sonderbaulast für den Radweg übernahmen und für Planung und Bau eine staatliche Zuwendung erhielten.

4. a) Welche Vorhaben für Planung und Bau von Radschnellwegen sind derzeit vorgesehen?

b) Welche weiteren Strecken kommen als mögliche Radschnellwege infrage?

5. a) Was ist der Umsetzungsstand der bisher geplanten Radschnellwegprojekte?

b) Wann sollen diese befahren werden können (bitte unter Angabe der befahrbaren Strecken)?

6. Wie viele Kilometer Radschnellwege wurden gebaut und sind befahrbar?

Radschnellwege können insbesondere im Zulauf auf Großstädte und in urbanen Räumen gerade für Berufspendler eine sichere, schnelle und klimafreundliche Alternative sein. Sie können aus Bundes- und Landesmitteln gefördert werden. In der Regel sind Radschnellwege kommunale Projekte, die von den Kommunen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten initiiert werden. Radschnellwege können auf selbstständigen und unselbstständigen Radwegen, also straßenbegleitend oder unabhängig von Straßen geführt werden. Grundsätzlich eignen sich als Radschnellweg Strecken, auf denen ein Potenzial von rund 2000 Radfahrenden pro Tag ermittelt wird und die im Radschnellweg-Standard gebaut werden können, beispielsweise mit 4 m Breite im Zweirichtungsverkehr mit einer Länge von mindestens 10 km.

Die Kommunen und der Freistaat treiben die Planung erster Radschnellweg-Pilotstrecken in den Großräumen München und Nürnberg gemeinsam voran. Bisher befinden sich sämtliche Radschnellwegprojekte in der Planung. Die Projekte sind im für Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung üblichen Zeitplan. Die Finanzhilfen des Bundes fließen vollständig in die Förderung kommunaler Radschnellwegabschnitte.

Im Großraum München begleitet das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr das Pilotprojekt zwischen München und Garching/Unterschleißheim. Voraussichtlich werden Planfeststellungsverfahren erforderlich werden. Das Staatliche Bauamt Freising plant den Bauabschnitt an der Bundesstraße 13 außerhalb des Stadtgebiets der Landeshauptstadt München. Mit einem Baubeginn erster Teilstrecken ist nicht vor Ende 2022 zu rechnen.

Weiterhin sind im Großraum München und in Oberbayern folgende Radschnellwegprojekte bekannt, die sich sämtlich in der Planung befinden:

- München – Dachau (Machbarkeitsstudie noch nicht veröffentlicht)
- München – Markt Schwaben (Machbarkeitsstudie veröffentlicht)
- München – Oberhaching (Machbarkeitsstudie veröffentlicht)
- München – Starnberg (Machbarkeitsstudie veröffentlicht)
- München – Fürstenfeldbruck (Machbarkeitsstudie noch nicht veröffentlicht)
- „SUR Rosenheim“ Feldkirchen-Westerham – Stephanskirchen (in Planung)

Im Großraum Nürnberg planen die Kommunen Erlangen und Herzogenaurach einen die beiden Kommunen verbindenden Radschnellweg. Der Baubeginn ist ab 2024 vorgesehen. Weiterhin sind folgende Radschnellwegprojekte bekannt, die sich ebenfalls in der Planung befinden:

- Nürnberg – Stein – Oberasbach
- Nürnberg – Erlangen
- Nürnberg – Fürth

7. a) Wie viele Projekte für den Bau und die Erneuerung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum wurden seit 2017 pro Jahr realisiert?

Für die Jahre 2017 bis 2020 wurden Zuwendungen für den Bau von insgesamt 148 B&R-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen des öffentlichen Personennahverkehrs bewilligt:

- 2017: 31 Vorhaben
- 2018: 48 Vorhaben
- 2019: 39 Vorhaben
- 2020: 30 Vorhaben
- 2021: 10 Vorhaben (derzeitiger Stand)

Mit Unterstützung der Städtebauförderung wurden seit 2017 zwei Fahrradabstellanlagen als Einzelmaßnahmen realisiert:

- 2020: Fertigstellung Fahrradparkhaus in Rosenheim am Bahngelände Nord – Südtiroler Platz
- 2021: Fertigstellung der Fahrradscheune in Coburg

b) Wie hoch war das Investitionsvolumen hierfür seit 2017 pro Jahr?

Zum Investitionsvolumen liegen dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr keine Informationen vor. Es wurden in den Jahren 2017 bis 2020 Zuwendungen in Höhe von insgesamt rund 8,9 Mio. Euro bewilligt:

2017: 680.925 Euro
2018: 3.569.900 Euro
2019: 3.319.764 Euro
2020: 1.299.622 Euro
Für 2021 liegen noch keine belastbaren Zahlen vor.

Im Rahmen der Städtebauförderung können folgende Angaben gemacht werden:

2020: Fertigstellung Fahrradparkhaus in Rosenheim am Bahngelände Nord –
Südtiroler Platz
Gesamtkosten 3.285.124 Euro, Finanzhilfen 900.000 Euro
2021: Fertigstellung Fahrradscheune in Coburg
Gesamtkosten 303.337 Euro, Finanzhilfen 142.000 Euro

c) Wer trug jeweils die Kosten?

Die über die Zuwendungen hinausgehenden Kosten trägt der Vorhabenträger, in der Regel die Kommune.

- 8. a) Kann die Staatsregierung bereits einen Zwischenstand zu den Modellprojekten der kommunalen Lastenrad-Mietsysteme 2020–2022 abgeben?**
b) Wie bewertet sie die Projekte?
c) Wie hoch ist jeweils die finanzielle Förderung der kommunalen Modellprojekte durch den Freistaat?

Bayernweit werden ausgewählte Städte, Märkte und Gemeinden in dem Modellprojekt „Lastenrad mieten – Kommunen entlasten“ bei dem Aufbau eines Mietsystems für Lastenräder unterstützt und gefördert. Einen Überblick zum Modellprojekt und zu den einzelnen Fragestellungen gibt die Website www.lastenrad.bayern.de.

Das Modellprojekt ist zum 1. September 2020 gestartet. Ein Start in der Radsaison 2021 war vorgesehen, musste jedoch insbesondere coronabedingt und infolge von Lieferschwierigkeiten verschoben werden. Mit dem Beginn aller Mietsysteme in den Kommunen wird im Frühjahr 2022 gerechnet.

Da sich einzelne Kommunen noch im Ausschreibungsverfahren befinden, kann aktuell nicht mitgeteilt werden, in welcher Höhe die jeweiligen Kommunen gefördert werden. Die bereitgestellten Haushaltsmittel des StMB betragen 2 Mio. Euro. Der Fördersatz beträgt 90 Prozent der förderfähigen Kosten.

Das Modellprojekt „Lastenrad mieten – Kommunen entlasten“ kann aus Sicht der Staatsregierung wertvolle Erkenntnisse zu einer zukunftsfähigen Mobilität liefern. Ziel ist, ein nachhaltiges kommunales Lastenbeförderungssystem zu erproben, auszuwerten und auf Übertragbarkeit auf andere Kommunen zu prüfen. Mit der Evaluation des Modellprojekts wurde ein Dienstleister beauftragt, der seine Ergebnisse nach Abschluss des Modellprojekts vorlegen wird.