

Befragung über die Förderpraxis der Länder und Kommunen zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

FE 70.643.2001

im Auftrag des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

Gliederung

1. Untersuchungskonzept
2. Förderquellen
3. Einnahmen und Ausgaben der Bundesländer
4. Einnahmen und Ausgaben der Kommunen
5. Mittelbedarf und Förderpraxis (Radverkehrsplanungen/StVO-Novelle)
6. Wünsche und Anregungen

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Untersuchungskonzept I

- Schriftliche Befragung durch das BMVBW
- 16 Bundesländer, 130 Kommunen
- Erhebungsbegleitung (Rückfragemöglichkeit) durch Bundesverkehrsministerium (telefonisch) sowie Auftragnehmer (per E-Mail oder Fax)
- Rücklaufkontrolle durch Auftragnehmer
- Telefonische Nachfrage durch Auftragnehmer
- Verschlüsselung, Dateneingabe, Prüfung und Auswertung der Rohdaten durch Auftragnehmer

Auswertung ab 5. August 2001. Vom 6. bis 29. August 2001 eingetroffene Fragebögen wurden soweit möglich noch berücksichtigt.

Rücklaufquoten nach Gebietskörperschaften

	Gesamt	Rücklauf	Rücklaufquote in %
Städte	66	35	53
Kreise	64	41	64
Länder und Stadtstaaten	16	14	88
Gesamt	146	90	62

Bis auf die Länder Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen haben alle Bundesländer geantwortet.

Untersuchungskonzept II

Fragestellungen

- Für welche Radverkehrsmaßnahmen stehen bei Bedarf Fördermöglichkeiten zur Verfügung?
- Aus welchen Haushaltstiteln wurden 1998, 1999 und 2000 Maßnahmen für den Radverkehr finanziert, und in welchem Umfang wurden Zuschüsse an Dritte für Radverkehrsmaßnahmen gewährt?
- In welchem Umfang wurden Förderquellen des Bundes für Radverkehrsmaßnahmen genutzt, und inwieweit wurden darüber hinaus zweckgebundene Einnahmen für Radverkehrsmaßnahmen erzielt?
- Verfügt die Gebietskörperschaft über eine Radverkehrsplanung/Bedarfsplanung?
- Besteht noch Mittelbedarf aufgrund der „Radwegenovelle“ (sog. StVO-Novelle) vom 01.09.1997?
- Welche Maßnahmen sind sonst zur Verbesserung der Förderpraxis wünschenswert?

Untersuchungskonzept III

Radverkehr als System

- Radverkehrsnetz allgemein
- Radverkehr auf Hauptverkehrsstraßen
- Sammel- und Erschließungsstraßen und „Verkehrsberuhigung“
- Fernradwege („D-Netz“)
- Feld-, Wald- und Wirtschaftswege
- Abstellanlagen/Fahrradstationen
- Wegweisung gem. FGSV-Empfehlung
- Lichtsignalanlagen
- Werbung, Öffentlichkeitsarbeit
- Fahrradmitnahme im ÖPNV/SPNV
- Querung von Bundesfernverkehrswegen
- Kommunales Fahrrad/Mietradsystem
- Planung

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Förderquellen I

„Ja“-Antworten als Indikator, inwieweit die Bundesländer den Radverkehr bereits systembezogen fördern.

Die umfassendsten Fördermöglichkeiten bestehen in

- Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt (je 12 x „ja“),
- Hessen (11 x „ja“),
- Sachsen (10 x „ja“) und
- Saarland und Schleswig-Holstein (9 x „ja“).

Eingeschränkte Fördermöglichkeiten bestehen in

- Niedersachsen und Rheinland-Pfalz (je 7 x „ja“)
- Brandenburg (5 x „ja“) und
- Baden-Württemberg (3 x „ja“).

Nennungen aus den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg

Land	Förderquellen
Berlin	GVFG
	GA („Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“)
	IFG (Investitionsförderungsgesetz Aufbau Ost)
	EFRE (Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung)
Bremen	Stiftung wohnliche Stadt
	Bremisches ÖPNV-Gesetz BremÖPNVG
Hamburg	Haushalt der FHH
	GVFG
	FAG

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Förderquellen II

Brandenburg	Antworten aus Kommunen		7
Förderquellen	Nennung durch Land	Nennung durch Kommunen	Kommunale Verfügbarkeit in %
GVFG	Ja	3	43
GA-Mittel	Ja	3	43
EFRE	Nein	1	14
ABM, BfA	Nein	2	29
Landesmittel	Ja	2	29
Finanzhilfen f. Vorhaben des Immissionsschutzes u. Begrenzung energiebedingter Umweltbelastung	Nein	1	14
Förderung v. Maßnahmen zur Schul- und Spielwegsicherung	Nein	1	14
Interreg III	Nein	1	14
Bodenordnungsverfahren/Flurbereinigung	Nein	1	14
Entw. ländl. Raum/landwirtschaftlicher Wegebau	Nein	1	14

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Förderquellen III

Baden-Württemberg	Antworten aus Kommunen		8
Förderquellen	Nennung durch Land	Nennung durch Kommunen	Kommunale Verfügbarkeit in %
GVFG	Ja	5	63
§ 27 FAG	Ja	0	0
B + R / Förderprogramm des Landes für Abstellanlagen im Zusammenhang mit Anlagen des ÖPNV	Nein	2	13
Bayern	Antworten aus Kommunen		6
GVFG	Nein	4	67
FAG	Nein	2	33
Verwaltungshaushalt	Nein	1	17
Programm Freizeit und Erholung	Nein	1	17

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Förderquellen IV

Hessen	Antworten aus Kommunen		6
Förderquellen	Nennung durch Land	Nennung durch Kommunen	Kommunale Verfügbarkeit in %
GVFG	Ja	6	100
FAG	Ja	6	100
Förderung im Rahmen der Tourismusförderung	Ja	0	0
GA	Ja	0	0
Landesprogramm einfache Stadterneuerung	Ja	0	0
Bodenordnungsverfahren/Flurbereinigung	Nein	1	14
Entw. ländl. Raum/landwirtschaftlicher Wegebau	Nein	1	14

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Förderquellen IV

Mecklenburg-Vorpommern	Antworten aus Kommunen		4
Förderquellen	Nennung durch Land	Nennung durch Kommunen	Kommunale Verfügbarkeit in %
GVFG	Keine Angaben	2	50
GA	Keine Angaben	4	100
Bundes- u. Landesmittel	Keine Angaben	1	25
Vergabe ABM	Keine Angaben	1	25
Städtebauförderung	Keine Angaben	1	25
Landesprogramm Werbemaßnahmen im Tourismus	Keine Angaben	1	25
Landesrichtlinie „ländlicher Wegebau“	Keine Angaben	1	25
Landesprogramm f. Investitionen im ÖPNV	Keine Angaben	1	25

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Förderquellen V

Niedersachsen	Antworten aus Kommunen		4
Förderquellen	Nennung durch Land	Nennung durch Kommunen	Kommunale Verfügbarkeit in %
GVFG	Ja	3	75
Bundeshaushalt/Landeshaushalt/Niedersächsisches Straßengesetz	Ja	0	0
Proland/Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Entwicklung typischer Landschaften und der ländlichen Räume (ETLR)	Ja	1	25
Dorferneuerungsprojektförderung	Nein	1	25
Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes	Nein	1	25

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Förderquellen VI

Nordrhein-Westfalen	Antworten aus Kommunen		8
Förderquellen	Nennung durch Land	Nennung durch Kommunen	Kommunale Verfügbarkeit in %
GVFG	Ja	6	75
Förderrichtlinien Stadtverkehr	Ja	6	75
INTERREG	Ja	0	0
Landeshaushalt	Ja	0	0
Amt für Agrarordnung vermittelt	Nein	1	13
100 Radstationen	Nein	1	13
Förderrichtlinien Stadterneuerung	Nein	1	13
RegG	Nein	2	25
Agenda 21	Nein	1	13
Fahrradfreundliche Städte NRW	Nein	1	13

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Förderquellen VII

Rheinland-Pfalz		Antworten aus Kommunen		5
Förderquellen	Nennung durch Land	Nennung durch Kommunen	Kommunale Verfügbarkeit in %	
GVFG	Ja	4	80	
FAG	Ja	4	80	
Schleswig-Holstein		Antworten aus Kommunen		5
GVFG	Ja	4	80	
FAG	Ja	0	0	
Regionalprogramm 2000	Ja	0	0	
Förderungsfond (Nennung d. Kreis Stormarn)	Nein	1	60	
ZAL/EAGL/Runderlasse für Feld-, Wald- und Wirtschaftswege	Nein	1	20	

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Förderquellen VIII

Sachsen-Anhalt	Antworten aus Kommunen		7
Förderquellen	Nennung durch Land	Nennung durch Kommunen	Kommunale Verfügbarkeit in %
GVFG	Ja	4	57
Richtlinie Nr. 34/99 v. 28.10.99 LMBL LSA	Ja	0	0
Richtlinie Entwicklung ländlicher Raum 08.02.01	Ja	0	0
GA	Ja	3	43
Infrastrukturprogr. „Kommunaler Straßenbau S-A“	Nein	1	14
ABM	Nein	2	29
Städte bei Erneuerung und Weiterentwicklung großer Neubaugebiete	Nein	2	29
Förderung von Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen im Sinne vom Naturschutz	Nein	1	14
Programm „ländlicher Wegebau“	Nein	2	29
RdErl.d.ML v. 08.12.94	Nein	1	14
Schnittstellenprogramm NASA	Nein	3	43
Straßenbauämter, Kommunen	Nein	1	14

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Förderquellen IX

Saarland	Antworten aus Kommunen		3
Förderquellen	Nennung durch Land	Nennung durch Kommunen	Kommunale Verfügbarkeit in %
GVFG	Ja	1	33
FAG	Ja	0	0
Landesergänzungsprogramm	Ja	0	0
SPNV RegAngel.	Ja	0	0
Jagdgenossenschaften	Nein	1	33
Umweltministerium Saarland	Nein	1	33

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Förderquellen X

Sachsen	Antworten aus Kommunen			6
Förderquellen	Nennung durch Land	Nennung durch Kommunen	Kommunale Verfügbarkeit in %	
GVFG	Ja	4	67	
GA	Ja	2	33	
EFRE	Ja	0	0	
Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger VwV-KStB v. 30.09.1994	Ja	0	0	
Richtlinie d. SMUL z. Förderung d. naturnahen Waldbewirtschaftung u. d. Forstwirtschaft v. 20.12.2000	Ja	0	0	
Richtlinie d. SMUL z. Förderung d. ländl. Raums u. d. Dörfer im Freistaat Sachsen vom 20.12.2000	Ja	0	0	
Richtlinie des SMUL zur Förderung des Landtourismus vom 20.12.00	Ja	0	0	
INTERREG III	Ja	1	17	
Förderung von Maßnahmen der städtebaul. Erneuerung im Freistaat Sachsen vom 1.1.1994	Ja	0	0	
Förderung v. Strategien u. Maßnahmen d. städtischen Erneuerung u. d. Revitalisierung v. Brachflächen im Freistaat Sachsen v. 19.1.2001	Ja	0	0	
FAG	Nein	1	17	
Freistaat Sachsen Förderrichtlinie 12/2000	Nein	1	17	

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Förderquellen XI

Thüringen	Antworten aus Kommunen		8
Förderquellen	Nennung durch Land	Nennung durch Kommunen	Kommunale Verfügbarkeit in %
GVFG	Keine Angaben	5	63
GA	Keine Angaben	1	13
FAG	Keine Angaben	2	25
Fördermittel Dorferneuerung	Keine Angaben	1	13
Landesprogramm Fremdenverkehr	Keine Angaben	2	25
Thür. Minister. f. Wirtschaft, Arbeit u. Infrastruktur	Keine Angaben	1	13
Ministerium für Touristik	Keine Angaben	1	13
Förderung ländlicher Wegebau	Keine Angaben	2	25
Flurneuordnungsamt	Keine Angaben	1	13
Ministerium f. Landwirtschaft, Naturschutz, Umwelt	Keine Angaben	1	13
Nutzung Ablösegeelder	Keine Angaben	1	13

Ausgaben der Bundesländer für Radverkehrsmaßnahmen

**Ausgaben der Bundesländer für den Radverkehr
(alle Titel) [in DM]**

Bundesland (Amt)	1998	1999	2000
Sachsen (SMWA)	4,0 Mio.	6,3 Mio.	4,6 Mio.
Bayern (ObBauB)	31,0 Mio.	40,1 Mio.	37,8 Mio.
Brandenburg (LBVS)	4,9 Mio.	7,7 Mio.	6,4 Mio.
Nordrhein-Westfalen (MWMTV)	18,7 Mio.	17,8 Mio.	20,1 Mio.
Sachsen-Anhalt (VSV+MWT)	10,2 Mio.	12,8 Mio.	9,0 Mio.
Rheinland-Pfalz (LSV)	10,4 Mio.	10,4 Mio.	10,9 Mio.
Schleswig-Holstein (MWTV)	20,0 Mio.	24,6 Mio.	15,7 Mio.

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Einnahmen der Bundesländer für Radverkehrsmaßnahmen

Einnahmen der Bundesländer für Radwege an Bundesfernstraßen [in DM]

Bundesland (Amt)	1998	1999	2000
Baden-Württemberg	6,5 Mio.	10,0 Mio.	5,4 Mio.
Brandenburg	11,1 Mio.	10,9 Mio.	8,7 Mio.
Niedersachsen	k. A.	10,3 Mio.	11,6 Mio.
Nordrhein-Westfalen	13,0 Mio.	18,0 Mio.	21,0 Mio.

Einnahmen der Bundesländer für den Radverkehr aus GVFG-Mitteln [in DM]

Bundesland (Amt)	1998	1999	2000
Brandenburg	800.000	390.000	500.000
Baden-Württemberg	30.000.000	17.000.000	32.000.000
Nordrhein-Westfalen	26.000.000	26.000.000	26.000.000
Rheinland-Pfalz	1.100.000	640.000	670.000
Schleswig-Holstein	9.100.000	12.000.000	10.300.000

Einnahmen der Bundesländer für den Radverkehr aus GA-Mitteln [in DM]

Bundesland (Amt)	1998	1999	2000
Sachsen	*)	*)	*)
Sachsen-Anhalt	583.129	381.650	209.000
Schleswig-Holstein	1.090.000	924.140	0

*) 1.10.1990-31.12.2000 Investitionen in Radwege 213 Mio. DM, davon 171 Mio. DM als Zuschuss (GA und EFRE)

Lediglich Baden-Württemberg meldet Mittel nach § 5a des Bundesfernstraßengesetzes:

1998: 600.000 DM,
1999: 200.000 DM,
2000: 200.000 DM.

Inwieweit damit speziell radverkehrsbezogene Maßnahmen erfolgten, ist nicht bekannt.

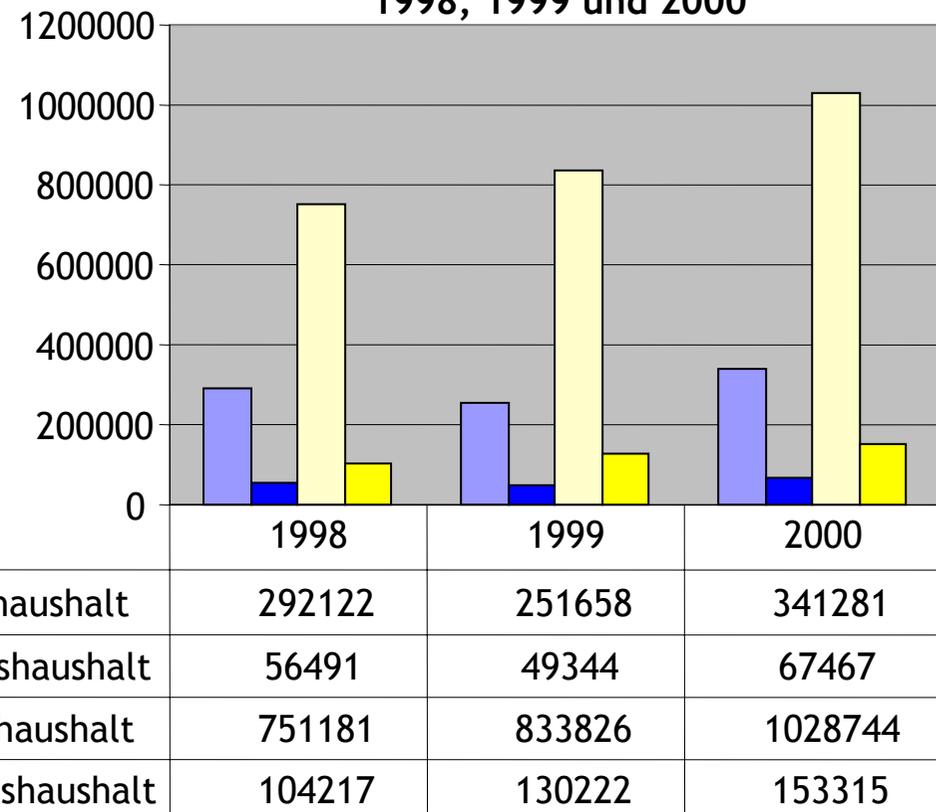
Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Ausgaben der Kommunen für Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Radverkehrsausgaben von Kommunen nach Ausgabenklassen

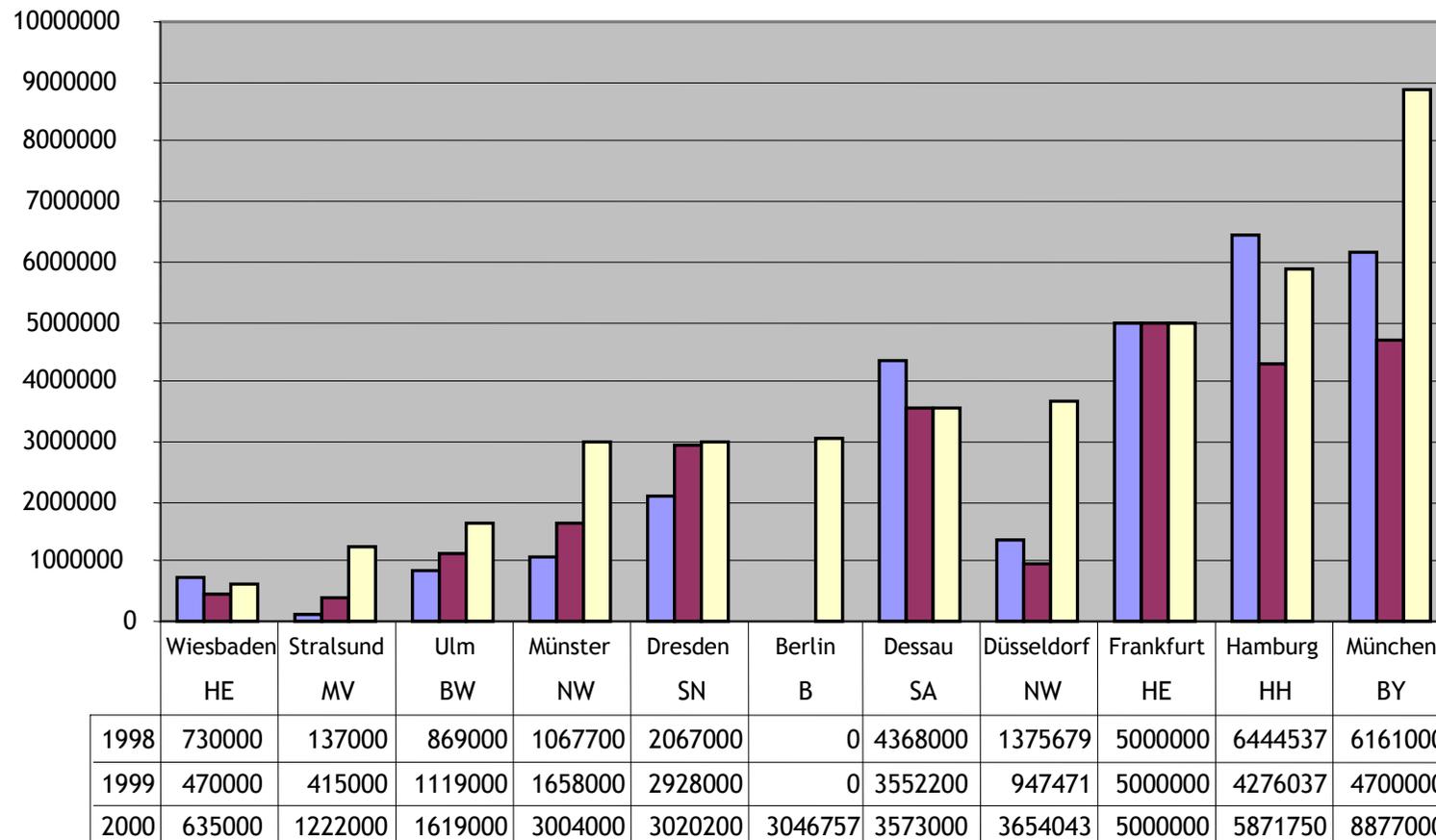
Bundesland (Amt)	1998	1999	2000
Gemeinden ohne Radverkehrsbudgets und ohne Information über Radverkehrsmittel in anderen Budgets	28	23	22
Radverkehrsausgaben unter 100.000 DM	10	10	13
0,1 - unter 0,5 Mio. DM	19	22	18
0,5 - unter 1,0 Mio. DM	12	12	11
1,0 - unter 3 Mio. DM	7	8	7
ab 3 Mio. DM	4	4	9

Mittlere Ausgaben von 70 Kommunen (Kreise und Städte) im Vermögens- und Verwaltungshaushalt in den Jahren 1998, 1999 und 2000



Ausgaben der Kommunen für Radverkehrsmaßnahmen

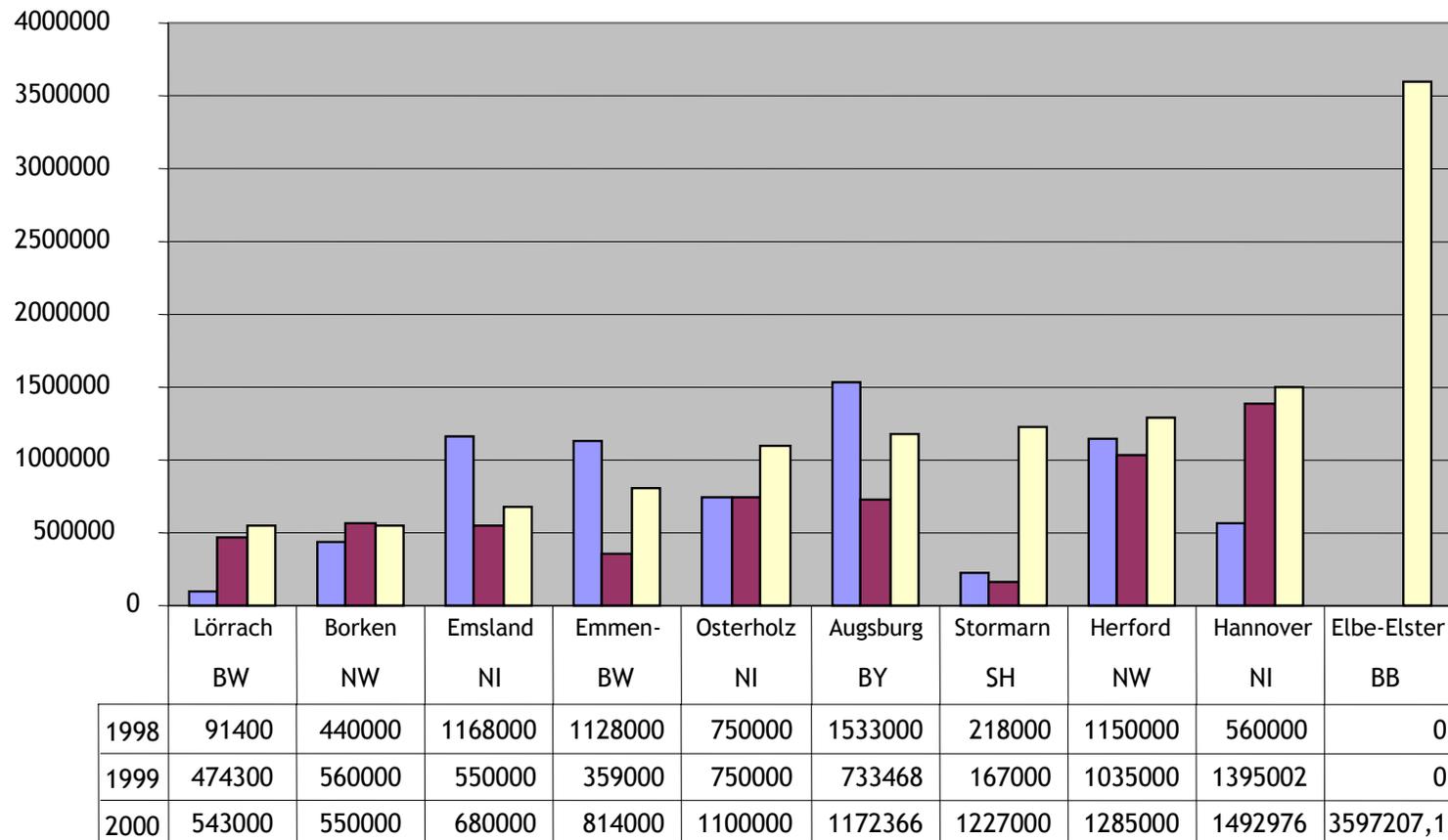
Radverkehrsausgaben ausgewählter Städte in 1998, 1999, 2000



Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Ausgaben der Kommunen für Radverkehrsmaßnahmen

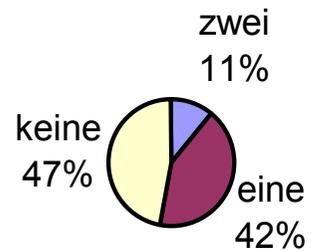
Radverkehrsausgaben ausgewählter Kreise in 1998, 1999, 2000



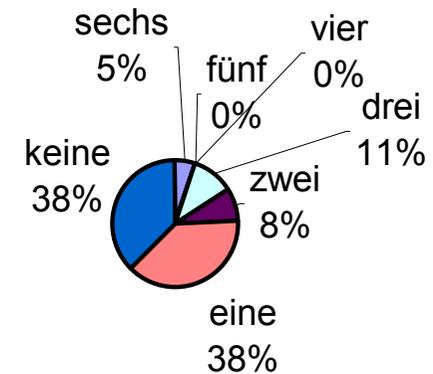
Einnahmen der Kommunen für Radverkehrsmaßnahmen

Nutzung Förderquellen

Förderquellen Kreise



Städte und Stadtstaaten



Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Einnahmen der Kommunen für Radverkehrsmaßnahmen

Benannte Einnahmen aus sonstigen Förderquellen des Bundes

Stadt	Programm	1998	1999	2000
Magdeburg	Arbeitsamt Magdeburg			9.000
Wiesbaden	Finanzausgleichsgesetz		15.100	
Itzehoe	Finanzausgleichsgesetz	13.200		9.000
Dessau	Infrastrukturprogramm Komm. Straßenbau Sachsen-Anhalt	140.000	151.000	
Dessau	ÖPNV-Investitionsprogramm (GVFG)	22.700	23.900	
Dessau	Förderprogramm Städtebauliche Erneuerung	110.000	120.000	
Dessau	Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen	66.000		29.700
Erfurt	Landesprogramm Fremdenverkehr			19.400
Stendal	Schnittstellenprogramm SPNV/ÖPNV-GVFG		37.800	531.200
Stralsund	Vergabe-ABM			147.000
Stralsund	Programm z. Förderung d. Planung. & Erschließung v. Wohngebieten	0	0	88.000
Stralsund	Städtebauförderung	0	350.000	
Landkreis	Programm	1998	1999	2000
Hannover	Beteiligung des Bundes wegen Umleitungsstrecke	0	0	300.000
Elbe-Elster	Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen/Bundesanstalt für Arbeit	0	0	416.000
Potsdam-Mittelmark	GFG Gemeinde-Finanzierungsgesetz des Landes Brandenburg	0	1.130.000	0
Kassel	FAG Hessisches Finanzausgleichsgesetz	?	?	?

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Einnahmen der Kommunen für Radverkehrsmaßnahmen

Von Kommunen genutzte Förderquellen mit ausschließlicher Zweckbindung für den Radverkehr

Kommune	Programm	1998	1999	2000
Münster	(LWL) Bzreg, FöRi-Stadt Erneuerung, Fahrradstation	3.400.000	1.156.000	
Münster	(LWL) Bzreg, FöRi-Stadt Erneuerung, B+R-Anlage			127.000
Borken	FöRi-RdwB NRW	100.000	90.000	600.000
Bonn	Land NRW, Programm 100 Fahrradstation		95.000	136.000
Bonn	Land NRW, Landesprogramm „Fahrradfreundliche Städte“, Planung + Öff.arbeit zum Radverkehr	43.000	72.000	32.000
Bonn	Land NRW, Sonderprogramm „Erlebnisweg Rheinschiene“	234.336	60.494	942.838
Uecker-Randow	Städte und Gemeinden, Vereinbarung zw. Kreis und Kommunen, Zuschuss Radwegunterhaltung		10.000	10.000
Weimar	Thür. Min. für Wirtschaft, Landesprogramm Fremdenverkehr, Radwegebau	74.100	?	46.000

Von Kommunen genutzte Förderquellen mit Zweckbindung, die (auch) für Radverkehr genutzt werden konnten

Kommune	Programm	1998	1999	2000
Dresden	EFRE			135.000
Fulda	Land Hessen, § 33 FAG		133.600	127.000
Stralsund	Parkplatzablösesatzung (Parkplätze Stadtbereich einschl. Parkplatzwegweisung)*)	(61.000)	(4.000)	(34.000)

*) Mittel für Radwegbaumaßnahmen nutzbar

Mittelbedarf Radverkehrsplanungen

Nur wenige Gebietskörperschaften können Laufzeit und den Mittelbedarf benennen. In der Regel scheinen Radwegmittel „ad hoc“ genutzt zu werden.

Keines der Bundesländer verfügt für den Radverkehr auf Landesebene bislang über eine umfassende und ausfinanzierte Budget- und Zeitplanung.

Die Länder Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz verfügen über Pläne, die jedoch hinsichtlich des Volumens oder der Laufzeit nicht verbindlich spezifiziert sind.

Bayern und Nordrhein-Westfalen verfügen jeweils über eine einzelne bis zur Finanzplanung abgesicherte Planung, und zwar für B+R-Stellplätze an Bahnhöfen (Bayern) und für die Beschilderung (Nordrhein-Westfalen).

Nur jeder siebte Landkreis und nur jede zwölfte Stadt hat ein „richtiges“ Radverkehrskonzept mit Budget- und Zeitplanung. Nur in einem Landkreis und in zwei Städten ist die Finanzierung der Radverkehrsplanung geklärt

Nur in ganz wenigen Kommunen gehen die benannten Radverkehrsplanungen über den Radwegebau hinaus mit dem Verständnis „Radverkehr als System“..

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Mittelbedarf Radverkehrsplanungen

Städte mit Planungen für den Radverkehr, die Laufzeit und Mittelbedarf ausweisen

Ort	Art und Jahr des Plans	Laufzeit von	Laufzeit bis	Gesamtvolumen DM	DM p. a.	Finanzierung geklärt?	Größe der Kommune [Einwohner]	DM/Einw.
Ulm	Haupttroutenkonzept 1999	1999	2004	15.000.000	3.000.000	Ja	116.000	129
Dillingen/Saar	Investitionsplan Umsetzung Radverkehrskonzept und Ausbau	1998	2004	2.500.000	417.000	Ja	21.635	115
Trier	Gesamtradverkehrskonzept 2000	2000	2010	7.400.000	740.000	Nein	109.000	68
Stendal	Radwegkonzept	2000	2015	5.300.000	353.000	Nein	143.000	37

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Mittelbedarf Radverkehrsplanungen

Landkreise mit konkreten Planungen für den Radverkehr

Land	Kreis	Art des Plans	Geplante Maßnahmen	Von (Jahr)	Bis (Jahr)	Gesamt- volumen DM	DM/Jahr im Mittel
NW	Euskirchen	Arbeitsprogramm zur Beantragung der Aufnahme des Kreises Euskirchen in die Gemeinschaft der „Fahrradfreundlichen Städte u. Gemeinden“ in NW (2001)	Maßnahmen bzw. Projekte siehe beigefügte Aufstellung	2000	2010	34.500.000	3.400.000
SH	Bad Segeberg	Kreisentwicklungsplan	8 x Ausbau mit Radweg	2000	2005	13.350.000	2.700.000
NW	Borken	Radverkehr an Kreisstraßen 1993		1994	2010	54.976.000	3.436.000
BY	Augsburg	Investitionsprogramm	29,36 km	1999	2003	10.574.000	2.644.000
NW	Mettmann	Überörtliches Radverkehrsnetz 1986	II/III Realisierungsstufe (EUROGA Radverkehrsrouten)	1991	2008	11.000.000	647.000

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Mittelbedarf „Radwegenovelle“

Mit der StVO-Novelle vom 01.09.1997 wurde der für Radwege erforderliche Stand der Technik erstmals bundeseinheitlich festgelegt. Die Gemeinden waren gehalten, ihre Infrastruktur bis zum 30.09.1998 zu überprüfen und die vorhandenen Mängel zu beseitigen.

Überprüfung des Radwegenetzes nach VwV-StVO

Antwort	Kreise	in %	Städte und Stadtstaaten	in %
Ja	16	47	23	67
Ja, teilweise	9	26	7	21
Nein	5	14	0	0
Keine Angabe/unbekannt	4	12	4	12
Summe	34	100	34	100

Die Mehrzahl der Gemeinden plant nicht, die erforderlich und durch die VwV-StVO verbindlich festgelegten Radwegqualitäten einzuführen.

Nur knapp ein Viertel der Gemeinden hatte nach eigenen Angaben im Juni/ Juli 2000 alle zum Abbau der vorhandenen Mängel erforderlichen Maßnahmen bereits umgesetzt.

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Mittelbedarf „Radwegenovelle“

Nur ein Drittel der Gemeinden, die ihren Mittelbedarf benennen konnten, hat diese Mittel bereites gesichert bzw. in der Finanzierungsplanung berücksichtigt. Ein Viertel der Gemeinden hält speziell für die StVO-Novelle ein zusätzliches Förderinstrument für erforderlich.

Noch benötigte Mittel zur Umsetzung der StVO-Novelle in verschiedenen Kommunen

Kommune	Umfang der erforderlichen Maßnahmen [DM]	Größe der Kommunen [Einwohner]	DM/Einw.
Wiesbaden	350.000	269.000	1
Stralsund	3.000.000	61.000	49
Kreis Uecker-Randow	2.500.000	88.000	28
Kreis Herford	4.000.000	254.000	16
Düsseldorf	10.000.000	569.000	18
Dillingen	400.000	22.000	18
Jena	1.000.000	100.000	10

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Anregungen

- Mehr Transparenz und Information hinsichtlich der Kopplungsmöglichkeiten verschiedener Förderinstrumente/-programme; Festlegungen als Schwerpunktförderung in der Gemeinschaftsaufgabe. Landkreis Potsdam-Mittelmark
- Größere Projekte z. B. „Güterbahnradweg“ (4,8 Mio. DM) usw. nicht aus eigenen Mitteln finanzierbar; Verbesserung der Förderpraxis durch Förderung eigenständiger Radverkehrsmaßnahmen im Rahmen des GVFG, damit auch selbstständig geführte Radwege einbezogen werden können. Stadt Freiburg im Breisgau
- Änderung der Förderpraxis zugunsten der kommunalen Baulastträger wäre wünschenswert. Herabsetzung der Bagatellgrenze von 400.000 auf 200.000 DM würde der Förderung von Radwegen entlang kommunaler Straßen zugute kommen. Landkreis Karlsruhe
- Finanzierungshilfen zum radverkehrgerechten Ausbau/Umbau von Wirtschafts- und Landwirtschaftswegen zur Verbindung von Ortsteilen abseits von klassifizierten Straßen. Aufgabe oder Reduzierung der Bagatellgrenzen bei Fahrbahnmarkierungen (Radfahrstreifen, Angebotsstreifen) Stadt Fulda
- EU-Fond INTERREG III wenig genutzt, da Antragsverfahren kompliziert und andere Mittel aus Bundes- und Landeshaushalt gestrichen werden. Landkreis Uecker-Randow

Umfrage zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen

Anregungen

- Abkehr von der Förderung einzelner Projekte zu einer pauschalen Förderung der (Straßenverkehrs- und) Radverkehrsmaßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung und Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung. Landkreis Herford
- Bündelung/Koordinierung der Bundes- und Landeszuschüsse aus verschiedenen Fördertöpfen (GVFG, Städtebauförderung, ...). Landesförderung reicht vom Umfang nicht - es gibt „Wartelisten“. Stadt Münster
- Förderrichtlinien sind nur auf Ballungsräume zugeschnitten, Fallzahlen werden in ländlichen Regionen nicht erreicht. Radwege sind aber dringend notwendig. Regionale Belange sollten mehr beachtet werden, damit Kommunen die Bedingungen für Forderungen erfüllen. Altmarkkreis
- Instandhaltung bestehender selbstständig geführter (tourist.) Radwege muss förderfähig sein. Landkreis Quedlingburg
- Finanzielle Zuschüsse unbedingt notwendig, um Wege und Ausschilderung in einem vom ADFC geforderten Zustand zu halten. Landkreis St. Wendel
- Förderung von Beleuchtungs- und Abstellanlagen. Fördersätze zu gering, Orientierung auf 90 % bzw. 95 % Förderung, da Gemeinden Eigenanteile nicht aufbringen können. Stadt Jena

Folgerungen

1. Mindestens ebenso wichtig wie eine Aufstockung der Mittel erscheint es, die am Radverkehr bislang nicht sehr interessierten Kommunen für radverkehrsbezogene Maßnahmen zu motivieren und z. B. von der Notwendigkeit der Umsetzung der StVO-Novelle zu überzeugen.
2. Durch zusätzliche Informationsquellen sollte insbesondere auf kommunaler Ebene Transparenz über die Fördermöglichkeiten geschaffen werden, die Mitarbeiter sollten geschult und die Antrags- und Bewilligungsverfahren erleichtert werden.
3. Dennoch dürfte eine deutliche Aufstockung der kommunalen Mittel und der Zuschüsse aus Landes- und Bundesmitteln erforderlich sein, um die für den Nationalen Radverkehrsplan diskutierten Ziele deutlich verbesserter Radverkehrsbedingungen zu erreichen.

Folgerungen

4. Hilfreich wäre eine Bündelung der Fördermittel (bislang Radwege an Bundesfernstraßen, § 5a FStrG, GVFG, GA-Mittel, Städtebauförderung) und Erweiterung der Zweckbindung im Sinne „Radverkehr als System“. Die Verteilung könnte analog zu den SPNV-Mitteln durch Transfers der Gesamtbeträge an die Bundesländer erfolgen.
5. In den einzelnen Ländern sind analog zur Bundesebene jeweils entsprechende Bündelungen anzustreben.
6. Bund, Länder und Gemeinden benennen jeweils eine Clearingstelle, die sich jährlich einen Überblick über die gesamten Einnahmen und Ausgaben aller Ämter für den Radverkehr als System verschafft, darüber berichtet und eine Koordinierung ermöglicht.
7. Durchgängige Einführung des systembezogenen Ansatzes (Infrastruktur + Service + Information) in alle Planungs- und Förderungsinstrumente.

Folgerungen

8. Die institutionelle Integration von Radverkehrs- und ÖV-Politik sollte im Rahmen der Eisenbahn- und ÖPNV-Gesetzgebung, in der Verkehrsplanung des Bundes (BVWP) und der Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger erfolgen sowie im Rahmen der „Bestellung“. Denkbar ist eine Integration im Rahmen der Nahverkehrspläne durch Novelle der Nahverkehrsgesetze der Länder sowie im Rahmen der Eisenbahnpolitik auf Bundesebene.