

**Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Forschungsprojekt
Möglichkeiten und Rahmenbedingungen
für die Gründung einer
Stiftung FahrRad**



- Kurzfassung -

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für die Gründung einer Stiftung Fahrrad

Kurzfassung

Forschungsvorhaben im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes

Arbeitsgemeinschaft



Leostraße 1 A

40545 Düsseldorf

Tel. 0211/1718647

Fax 0211/1718648

rechtsanwalt@kanzlei-dr-krueger.de

www.kanzlei-krueger.de



Deliusstraße 2

52064 Aachen

Tel. 0241/33444

Fax 0241/33445

info@svk-kaulen.de

www.svk-kaulen.de

Aachen/Düsseldorf, Juli 2006



Inhalt

1.	Anlass und Aufgabenstellung	1
2.	Elemente des Stiftungsrechts	2
2.1	Einnahmequellen	2
2.2	Stiftungsformen	3
2.3	Diskussion der unterschiedlichen Rechtsformen (stark verkürzt):	4
2.3.1	Stiftung des öffentlichen Rechts des Bundes bzw. des Landes/der Länder	4
2.3.2	Stiftung des privaten Rechts	4
2.3.3	Rechtsform einer Stiftung FahrRad	5
2.4	Modellhafte Betrachtung der internen Struktur abhängig von der Stiftungsgröße	5
2.5	Errichtung einer Stiftung durch Bund, Länder und/oder Private	7
2.6	Finanzpotentiale von Stiftungen	9
2.7	Resümee	10
3.	Mehrwert einer Stiftung FahrRad	11
3.1	Organisatorische / inhaltliche Vorteile	11
3.2	Erweiterung des Finanzbudgets	13
3.3	Resümee	13
4.	Rechtsrahmen einer Stiftung FahrRad und Stiftungszweck	14
5.	Strategie zum Aufbau einer Stiftung FahrRad	15
6.	Resümee	17

1. Anlass und Aufgabenstellung

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2002-2012 wurde von der Bundesregierung am 24. April 2002 vorgelegt. Er zielt insbesondere auf eine Steigerung des Radverkehrsanteils in Deutschland und die Förderung des Radverkehrs als gesundheitsförderndes Verkehrsmittel im Rahmen einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik. Darüber hinaus gibt er Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs, die innerhalb der Laufzeit des NRVP 2002-2012 realisiert werden sollen.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung galt es daher zu untersuchen, ob es gelingen kann, durch die Errichtung einer Stiftung FahrRad zusätzliche Mittel zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland zu generieren. Das Ziel „Förderung des Radverkehrs“ ist einerseits abhängig von dem politischen Willen, steht andererseits aber auch in enger Kausalität mit der Bereitstellung eines ausreichenden Finanzbudgets.

Die öffentlichen Haushalte verfügen heute jedoch meist nicht über ausreichende finanzielle Ressourcen, um alle politischen Ziele äquivalent fördern zu können. Diese Förderung wird heute oftmals durch nicht-staatliches finanzielles Engagement ermöglicht. Die Gründungsdynamik von Stiftungen (z.Zt. werden ca. 800 Stiftungen pro Jahr neu gegründet) lässt sich daher u.a. mit dieser neu entdeckten Möglichkeit der Förderung durch nicht-staatliches Engagement erklären. Das unter dem Begriff „Public Private Partnership“ (PPP) zunehmende Engagement der Bürger ermöglicht die Realisierung von Projekten als Kooperationsleistung zwischen öffentlicher Hand und Privaten.

Der Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr sah in seiner Sitzung am 13. Januar 2004 in einer Stiftung FahrRad ein wichtiges Instrument zur Umsetzung der Ziele des NRVP und sprach sich dafür aus, die Realisierungsmöglichkeiten einer solchen Stiftung zu untersuchen.

Ziel des vorliegenden Forschungsprojektes war es daher, zu untersuchen, ob

- eine Stiftung FahrRad die Grundlage für eine sachbezogene, dauerhafte und institutionalisierte Finanzierung des Radverkehrs als Instrument zur Umsetzung des NRVP schaffen kann und
- neben Investitionen des Bundes, der Länder und Kommunen zusätzliche Finanzmittel der Stiftung den Handlungsspielraum der Radverkehrsförderung erweitern können.

In Deutschland existieren derzeit nur wenige Stiftungen, die in thematischem Zusammenhang mit dem Thema Fahrrad stehen, z.B. Stiftung Naturschutz Berlin.

Im internationalen Umfeld widmen sich Stiftungen, wie z.B. Veloland Schweiz (CH), Stichting „Fiets!“ (NL), „Fietskart Informatie Stichting“ (NL), Stichting „Fietsend naar de werk? Doen!“ (NL), Stichting „Landelijk Fietsplatform“ (NL), „Sustrans – routes for People“ (GB), schon seit längerem der Förderung des Radverkehrs.

2. Elemente des Stiftungsrechts

Eine Stiftung ist nach allgemein gültiger Definition eine organisatorisch verselbständigte Vermögensmasse, die auf Dauer einem bestimmten Zweck gewidmet ist.

Voraussetzung für ihre Errichtung ist eine Güteraussetzung seitens des Stifters und die Vermögensübertragung auf die neu geschaffene Einrichtung.

Die Merkmale einer Stiftung - unabhängig von ihrer Rechtsform - sind nach Gesetzen, Verordnungen, Rechtsprechung und Fachliteratur:

- eine eindeutige Stiftungsabsicht,
- der Stifterwille,
- die Dauerhaftigkeit dieses Zweckes und der Institution, die ihn trägt,
- eine Vermögensausstattung, die mit ihren Erträgen dem Stifterauftrag gerecht wird und
- eine Organisation, die vom Stifter in einer Satzung vorgegeben wird und mit Hilfe personeller und sachlicher Mittel in der Lage ist, den Stiftungszweck zu erfüllen.

2.1 Einnahmequellen

Die Vermögensbestandteile einer Stiftung und deren Einnahmequellen können wie folgt beschrieben werden:

- Grundstockvermögen: wird bei der Errichtung eingebracht und später aufgestockt durch
 - Zustiftungen und
 - Rücklagen.
- Mittel der Stiftung, die erwirtschaftet werden durch
 - Erträge aus der Vermögensanlage bzw. -verwaltung,
 - Spenden,
 - Einnahmen aus wirtschaftlichen Geschäftsbetrieben - darunter teilweise steuerunschädliche Zweckbetriebe,
 - Bußgelder.

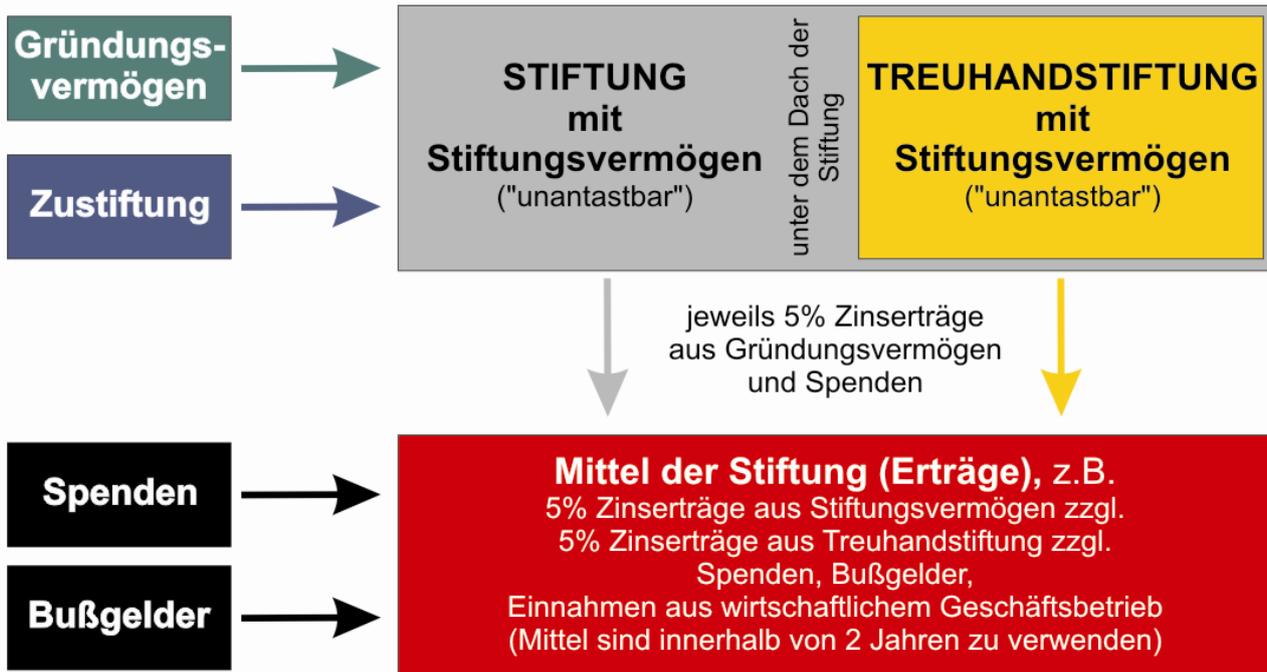


Abb. 2-1: Mittel einer Stiftung

Die Vermögenswerte, die der Stifter der Stiftung durch das Stiftungsgeschäft zugedacht hat, bilden das Grundstockvermögen. Als Grundstockvermögen kommen alle Vermögenswerte in Betracht, die geeignet sind, den Stiftungszweck unmittelbar oder mittelbar durch ihre Erträge zu fördern. Hierbei handelt es sich i.d.R. um Barvermögen, Wertpapiere, Immobilien und auch Rechte (z.B. Verwertungsrechte an Urheberrechten).

Unabhängig davon, aus welchen Vermögenswerten das Grundstockvermögen besteht, schreiben die Landesstiftungsgesetze die Erhaltung des Stiftungsvermögens vor. Dies hat zur Folge, dass Stiftungsvermögen bzw. Teile hiervon i.d.R. nicht verausgabt werden dürfen. Insbesondere der Substanzerhalt des Stiftungsvermögens sowie der anzustrebende Ausgleich inflationärer und sonstiger Wertverluste sichern dauerhaft den Bestand der Stiftung.

2.2 Stiftungsformen

Die Untersuchung analysiert die gängigen Rechts- und Erscheinungsformen von Stiftungen zunächst im Hinblick darauf, inwieweit diese geeignet sind, den Zielvorgaben „Förderung des Radverkehrs“ zu entsprechen.

Es wurden die Stiftungstypen

- Stiftung des öffentlichen Rechts als Stiftung des Bundes oder des Landes/der Länder und
- Stiftung des privaten Rechts

einer näheren Betrachtung unterzogen.

Eine Stiftung des öffentlichen Rechts zeichnet sich in Abgrenzung zur Stiftung privaten Rechts in erster Linie durch ihre Zugehörigkeit zur mittelbaren Staatsverwaltung aus. Da die Stiftungen des öffentlichen Rechts Aufgaben der staatlichen Verwaltung wahrnimmt, darf sie nur soweit errichtet

werden, als das Muttergemeinwesen von Verfassungswegen her dazu berechtigt ist, Verwaltungen einzurichten.

Radverkehrsplanung ist vor dem Hintergrund der föderalistischen Struktur Deutschlands jedoch eine Aufgabe der Länder.

2.3 Diskussion der unterschiedlichen Rechtsformen (stark verkürzt):

2.3.1 Stiftung des öffentlichen Rechts des Bundes bzw. des Landes/der Länder

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass sich eine öffentlich-rechtliche Stiftung Fahrrad in den Grenzen der bestehenden föderalistischen Vorgaben verhalten muss. Eine Stiftung ist nicht geeignet, derartige Rahmenbedingungen zu durchbrechen.

Dem Bund kommt im Bereich der Radverkehrsplanung keine unmittelbare Regelungs- bzw. Durchführungskompetenz zu. Diese ist vielmehr an die Länder delegiert. Es stellt sich daher die Frage, welcher Gestalt eine Stiftung sein kann, deren Ziel die Förderung des Radverkehrs ist und die gleichzeitig einen Einfluss des Bundes verwirklicht.

Dem Bund obliegt aufgrund des durch das föderalistische System vorgezeichneten Handlungsspielraums im Wesentlichen eine Koordinierungs- und Moderationskompetenz, mit der er gegenüber den originär zuständigen Stellen tätig werden kann. Im Rahmen dieser Kompetenz hat er bereits den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) aufgestellt.

Die Planungs- und Ausführungskompetenz in Bezug auf den Radverkehr obliegt den Ländern, die zur Förderung des Radverkehrs und als Ausdruck dieser Zuweisung eine Stiftung mit öffentlich-rechtlichem Hintergrund errichten könnten, ohne Kompetenzzuweisungen zu durchbrechen.

2.3.2 Stiftung des privaten Rechts

Die Vorgaben, denen sich die Stiftung öffentlichen Rechts unterwerfen muss, sind hingegen für Private, die eine Stiftung mit diesem Inhalt errichten wollen, nicht bindend. Auch Bund, Länder und Kommunen können eine Stiftung privaten Rechts gründen. Die Rechtsform der Stiftung des privaten Rechts genießt vielmehr gerade deshalb Steuervorteile, weil sie im Grunde hoheitliche Aufgaben, wie z.B. Gesundheitsvorsorge, Wissenschaft oder Denkmalschutz, unterstützt und so öffentliche Haushalte entlastet.

Dieses unter dem Begriff „Public Private Partnership“ (PPP) zunehmende Engagement der Bürger kann dazu führen, dass die öffentliche Hand hoheitlichen Aufgaben im Zusammenwirken mit Privaten gerecht wird.

Im Falle der Errichtung einer Stiftung Fahrrad durch Private ist die privatrechtliche Stiftung bei der Umsetzung ihrer Zwecke in der Lage, den Konsens mit den faktisch zuständigen Behörden herzustellen. Private Stiftungen und die öffentliche Hand könnten so eine konstruktive Zusammenarbeit zum Wohle der Zweckverwirklichung einer Stiftung Fahrrad herstellen.

Beispiel:

Die Deutsche Stiftung Denkmalschutz in Bonn fördert den in der Zuständigkeit der Länder liegenden Denkmalschutz und die Denkmalpflege. Die Stiftung wurde von der Privatwirtschaft -

namentlich fünf Großbanken - errichtet.

Bei der Verausgabung von Mitteln, beispielsweise der Restaurierung einer Dorfkirche, wird das zuständige Landesamt für Denkmalpflege angefragt, ob es sich mit dem gleichen Betrag wie dem von der Stiftung vorgesehenen an der Förderung beteiligt und die behördlich notwendigen Genehmigungen erteilt.

Die Besichtigung des Objekts wird von einem Stiftungsvertreter und dem zuständigen Mitarbeiter der Landesbehörde vorgenommen. Die Behörde erteilt letztlich die notwendige Genehmigung.

Die Denkmalschutz Maßnahme wird somit genauso abgewickelt, wie jede Maßnahme eines Privaten, der sein denkmalgeschütztes Haus umbauen will.

2.3.3 Rechtsform einer Stiftung Fahrrad

Die Frage, welche Rechtsform für eine Stiftung Fahrrad empfehlenswert ist, ist unter Einbeziehung der Errichtungsvoraussetzungen zu beurteilen. Hier spielen die zur Verfügung stehenden bzw. zu generierenden Mittel eine entscheidende Rolle:

Für eine Stiftung, die bereits zum Errichtungszeitpunkt über ein Stiftungsvermögen verfügt, das sowohl die Förderung des Stiftungszweckes ermöglicht, als auch die Verwaltungskosten abdeckt, ergeben sich aus der Vermögenssituation heraus keine Notwendigkeiten hinsichtlich der zu wählenden Rechtsform.

Ist eine Stiftung jedoch darauf angewiesen, auf ein vergleichbar geringes Anfangsvermögen sukzessive aufzubauen, so können diese Vorgaben Einfluss auf die zu wählende Rechtsform haben.

Die Untersuchung zeigt, dass eine Stiftung Fahrrad als Stiftung des privaten Rechts ein deutlich höheres Potenzial bei der Mittelbeschaffung aufweist, indem sie in der Lage ist, private Spender, Zustifter und Sponsoren an sich zu binden.

Die privatrechtliche Stiftung ist so im Vergleich zur öffentlich-rechtlichen Stiftung aufgrund der o.g. Bindungen, denen eine öffentlich-rechtliche Stiftung unterliegt,

- reaktionsschneller,
- handlungsfähiger und
- in ihrer Drittmittelbeschaffung in Bezug auf Spenden und Sponsoring freier.

2.4 Modellhafte Betrachtung der internen Struktur abhängig von der Stiftungsgröße

Die vorliegende Untersuchung widmet sich der Betrachtung einer kleinen, mittleren und großen Stiftung Fahrrad und verdeutlicht deren unterschiedliche Strategien zum Auf- und Ausbau der Stiftung. Die Größe einer Stiftung kann sich zunächst über die Höhe des Stiftungsvermögens, das Volumen der laufenden Mittel (Spenden, Lottereeinnahmen), den Umfang der Förderung (Anzahl der Projekte) oder auch die Größe des Mitarbeiterstamms darstellen.

Die größte Stiftung der Welt, die Stiftung von Bill Gates, verfügt zwar über das „größte“ Stiftungsvermögen, jedoch über einen ausgesprochen kleinen Mitarbeiterstab (9-15 Mitarbeiter). Dies geht

zurück auf die Vorgabe des Stifters, den Verwaltungsaufwand möglichst gering zu halten und ist nur möglich, wenn die Fördergelder institutionell vergeben werden.

Institutionell fördernd sind Stiftungen, die ihre Förderungen nicht unmittelbar selbst umsetzen (z.B. als Stiftung, die Bauarbeiten einer Ausbildungsstätte in Ecuador für Kinder und Jugendliche beauftragen, um dann die Ausbildung der Kinder mit Mitarbeitern der Stiftung eigenständig vor Ort umzusetzen), sondern die Mittel vielmehr an etablierte, zumeist gemeinnützige Organisationen geben, die mit den Mitteln die konkrete Förderung abwickeln.

Andere Stiftungen verfügen im Verhältnis zu den von ihnen verausgabten Mitteln über ein vergleichbar geringes Stiftungsvermögen. Sie können ihren vergleichsweise großen Mitarbeiterstab nur unterhalten, weil sie über andere regelmäßige Einnahmequellen verfügen, von denen sie jedoch existentiell abhängig sind. Versiegen solche Einnahmequellen, stellt sich die Frage, wie in Folge ein Mitarbeiterstamm finanziert werden soll.

Beispiel:

Die Deutsche Stiftung Denkmalschutz verfügt derzeit über ein Stiftungsvermögen in Höhe von ca. 40 Millionen € und unterhält einen Mitarbeiterstab von ca. 90 Personen.

Die Erträge aus diesem Stiftungsvermögen belaufen sich bei einer Rendite von 4 % auf 1,6 Millionen €. Gleichwohl ist sie durch regelmäßige Einnahmen aus der Lotterie Glücksspirale in der Lage, jährlich ca. 60 Millionen € zu verausgaben. Hierbei „leistet“ die Stiftung sich zusätzlich „den Luxus“, die Maßnahmen des Denkmalschutzes selbst unmittelbar umzusetzen und diese Arbeiten nicht an Fördervereine etc. zu vergeben, d.h. die Abwicklung der Maßnahmen durch institutionelle Förderung quasi zu delegieren.

Um eine gewisse Unabhängigkeit von derartigen Einnahmen aufzubauen – auch die Einnahmen der Glücksspirale könnten durch abweichende Entscheidung der öffentlichen Hand entfallen – hat die Stiftung durch das aufgebaute Stiftungszentrum in den 90er Jahren begonnen, sich durch Treuhandstiftungen von Privatpersonen eine zusätzliche dauernde Einnahmequelle zu schaffen.

Modellhafte Betrachtung (stark vereinfacht) dreier Stiftungstypen und ihrer Ausstattung bei weitestgehend operativer (eigener) Förderung

Stiftungsgröße	Vermögen / Rendite (4%)	Sonstige Einnahmen	Förderung	Mitarbeiter
klein	<1 Mio. €, d.h. 40.000 € Rendite	Spenden: 25.000 €	Nach Rücklagen und Kosten: ca. 20.000 € p/a	1-2 Mitarbeiter, Verwaltungsarbeit teilweise extern pro bono durch Zuhilfenahme der Logistik des Verantwortlichen (Firmenbüros des Vorstandsvorsitzenden etc.)
mittel	1-50 Mio. €, d.h. 40.000-2 Mio. € Rendite	Spenden: 25.000-350.000 € wirtschaftliche Geschäftsbetriebe, Sponsoring: ca. 1.000-100.000 €	Nach Rücklagen und Kosten: ca. 20.000 - 1,5 Mio. € p/a	2-50 Mitarbeiter, 1-4 Abteilungen: Verwaltung, Fundraising, Projektabwicklung, Recht und Steuern
groß	>50 Mio. €, d.h. >2 Mio. € Rendite	Spenden: >350.000 €, Erbschaften: ca. 500.000 € p/a, Einnahmen wirtschaftliche Geschäftsbetriebe, Sponsoring: >100.000 €, 120 Treuhandstiftungen, Rendite: >2 Mio. €	1-1,5 Mio. €, ca. 100-150 Projekte, teilweise institutionelle Förderung	4-6 Abteilungen: Verwaltung, Fundraising, Projektabwicklung, Recht und Steuern, zusätzlich: Presse und Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungsmanagement

2.5 Errichtung einer Stiftung durch Bund, Länder und/oder Private

In Abhängigkeit von der konkreten Zielsetzung einer Stiftung und den individuellen Zielen der Stifter können eine Vielzahl von alternativen Rechts- und Organisationsformen zur „optimalen Gestaltung“ der Stiftung gewählt werden. Eine Auswahl der in der Langfassung diskutierten Rechts- und Organisationsformen werden im Folgenden wiedergegeben:

Bundesweit tätige öffentlich rechtliche Stiftung FahrRad

Denkbar ist, dass eine Stiftung FahrRad im Rahmen der Moderations- und Koordinierungskompetenz des Bundes nicht vom Bund selbst errichtet wird, da dies die Kompetenz des Bundes nicht abdecken würde, sondern durch den Bund initiiert wird und ihre Errichtung durch den Bund den Ländern in deren originärer Zuständigkeit zugewiesen wird. Hierbei kann der Bund allenfalls eine Errichtung anregen, nicht jedoch per Weisung anordnen.

Der Bund kann ebenfalls anregen, dass namhafte private Firmen eine Stiftung FahrRad initiieren (s. Abschnitt „Privatrechtliche Stiftung FahrRad“).

Öffentlich-rechtliche Stiftung FahrRad des Landes/der Länder

Anders gestaltet sich das Procedere im Falle der Errichtung von Landesstiftungen FahrRad, deren Errichtung - wie bereits dargelegt - im Wege der Gesetzgebung umzusetzen ist. Den Ländern obliegt die Förderung des Radverkehrs - eine Stiftung kann Ausdruck dieser Kompetenz sein.

Vorausgesetzt, die jeweiligen Landesparlamente würden nach Gesetzgebungsverfahren jeweilige Stiftungen FahrRad errichten, stellt sich die Frage, wie diese Stiftungen ihr Handeln abstimmen, um so bundesweit einheitlich den Radverkehr zu fördern.

Da jede dieser Landesstiftungen rechtlich selbständig wäre, könnte durch Kooperationsvereinbarungen zwischen den Ländern - sofern ein derartiger Konsens herstellbar wäre - die Koordinierung der inhaltlichen Arbeit gewährleistet werden.

Hinsichtlich der Mittelbeschaffung würden diese Landesstiftungen zwar gemeinsam in der Öffentlichkeit auftreten können, die Erfahrung zeigt jedoch, dass das Bemühen jeder einzelnen Stiftung darauf gerichtet sein wird, die „eigenen“ Mittel der jeweiligen Stiftung zu erhöhen. Ein „Konkurrenzdenken“ einer Stiftungen FahrRad wäre vorprogrammiert. Dies wäre möglicherweise der Erwerb von Mitteln förderlich, würde jedoch in der Öffentlichkeit nicht unbemerkt bleiben und das Ansehen einer Stiftungsidee FahrRad in Mitleidenschaft ziehen.

Grundsätzlich zeigt die Erfahrung, dass Stiftungen sehr häufig ihren Willen zur Zusammenarbeit mit anderen Stiftungen vordergründig aus philanthropischen Gründen kommunizieren, die Realität sich jedoch anders darstellt.

Die Errichtung von mehreren Landesstiftungen FahrRad würde den status quo des Verfahrensablaufs nicht im Sinne größerer Einheitlichkeit fördern. Der Ansatz, Radverkehrsförderung sinnvollerweise zu koordinieren, würde durch die Errichtung von Landesstiftungen FahrRad nicht umgesetzt werden können.

Privatrechtliche Stiftung FahrRad

Ebenso können Bund und/oder Länder anregen, dass namhafte private Firmen eine Stiftung FahrRad initiieren. Wie bereits erwähnt können Bund, Länder und Kommunen ebenfalls privatrechtliche Stiftungen gründen oder sich an diesen beteiligen. So könnte auch gewährleistet sein, dass politische Vertreter im Vorstand oder auch Beirat der Stiftung vertreten sind. Auch wenn hierdurch nicht die „Federführung“ erreicht würde, so könnte die Politik Einfluss üben und wäre direkt über die Aktivitäten einer Stiftung FahrRad informiert.

Auch in der Deutschen Stiftung Denkmalschutz sind Vertreter des Bundes und Landeskonservatoren in Gremien gemeinsam aktiv.

Die Mitarbeit und Einflussnahme des Bundes / der Länder könnte mittel- bis langfristig verstärkt werden; insbesondere dann, wenn sie sich entschlossen, eine Stiftung FahrRad finanziell oder ideell zu unterstützen. Die Stiftung Denkmalschutz konnte in ihrer Geschichte mehrfach von der Unterstützung des Bundes profitieren, z.B. durch die Zuweisung eines Teiles der Lotterie Glückspirale.

Auch aufgrund dieser Aspekte scheint die Errichtung einer privatrechtlichen Stiftung FahrRad sinnvoll, die - je nach Entwicklung ihres Handlungsradius - zunehmend mit Unterstützung der öffentlichen Hand aufgebaut und erweitert wird.

2.6 Finanzpotenziale von Stiftungen

In Deutschland gestaltet sich die Verteilung der Mittel, die einem Stiftungsbereich zur Verfügung stehen, völlig unterschiedlich. Die häufigsten Stiftungszwecke sind:

- 34,2 % soziale Aufgaben,
- 13,6 % Bildung und Erziehung,
- 16 % Wissenschaft und Forschung,
- 13,6 % Kunst und Kultur,
- 5,5 % Gesundheit,
- 3,5 % Umweltschutz.

(Quelle, Verzeichnis Deutscher Stiftungen, Statistik 2005).

Die inhaltliche Ausrichtung einer Stiftung FahrRad steht im Spannungsfeld der Stiftungsfelder Gesundheit / Umwelt / Stadtentwicklung / Forschung und deckt somit mehr als 10 % der häufigsten Stiftungszwecke Deutschlands ab. In einer Pressemitteilung des Deutschen Spendenrats heißt es:

24.11.2004: Fast 400 Millionen Euro gespendet / Erstmals Spendenaufkommen in Deutschland exakt erfasst - Erste Ergebnisse der "Bilanz des Helfens" in Berlin vorgestellt ...

(Berlin) - 395,4 Millionen Euro haben die Bundesbürger im 3. Quartal 2004 - von Juli bis September - für wohltätige Zwecke gespendet. Das sind die ersten Ergebnisse einer Studie, die zum ersten Mal empirisch exakt Zahlen über das Spendenverhalten in Deutschland liefert. Durchgeführt wird die Analyse, die den Namen "Bilanz des Helfens" trägt, vom Deutschen Spendenrat in Bonn und der GfK Panel Services Deutschland aus Nürnberg. Die ersten Ergebnisse wurden nun in Berlin vorgestellt.

Über die Höhe der Summen, die in Deutschland gespendet werden, existierten bislang nur Schätzungen und Vermutungen. Dank der neuen Studie gibt es jetzt erstmals monatlich einen genauen Überblick über die Geld- und Sachspenden von deutschen Haushalten. Denn Monat für Monat berichten 10.000 Privatpersonen ab zehn Jahren der GfK über ihre Geld- und Sachspenden. Die Daten werden sowohl schriftlich als auch online erhoben. Zweimal im Jahr wird auch nach den Zeitspenden gefragt, die im Rahmen von ehrenamtlichen oder freiwilligen Engagements gegeben werden.

GfK Charity Scope, so der Name der Studie, analysiert wichtige Merkmale auf der Seite der Spender wie der Empfänger. Eines der Ergebnisse: Drei Viertel des gesamten Spendenvolumens gehen an Organisationen, die humanitäre Hilfe leisten. Deutlich weniger können die anderen großen Bereiche für sich verbuchen: Umweltschutz (3,7 Prozent), Tierschutz (3,6 Prozent) sowie Kultur- und Denkmalpflege (3,5 Prozent).

Überraschend ist auch das Nord-Süd-Gefälle beim Spendenaufkommen. Mit durchschnittlich 9,35 Euro haben Einwohner ab zehn Jahren im dritten Quartal 2004 in Bayern und Baden-Württemberg gute Zwecke unterstützt. In Schleswig Holstein, Niedersachsen, Hamburg und Bremen waren es nur 4,74 Euro, in den neuen Bundesländern 3,99 Euro. Mehr als 60 Prozent aller Spendenvorgänge liegen im Bereich bis 20 Euro.

Die genannten Zahlen beziehen sich ausschließlich auf Spenden. Grundsätzlich sind Einnahmen aus Sponsoring in der Veröffentlichung des Spendenrates nicht erfasst, da es sich bei solchen Einnahmen eben nicht um Spenden handelt. Über Einnahmen im Bereich Sponsoring existieren keine Erhebungen. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass gesundheitsfördernde Stiftungen (z.B. Deutsche Stiftung Schlaganfall, Gütersloh) erhebliche Einnahmen aus Sponsoring erzielen. Hier zeigt sich, wie sehr die freie Wirtschaft vor dem Hintergrund einer immer zunehmend gesundheitsbewussteren Gesellschaft bereit ist, ihr Firmenimage durch entsprechende Unterstützung zu verbessern und ihre Firmenkommunikation um das Engagement für die Gemeinnützigkeit zu erweitern.

Dies verdeutlicht neben dem inhaltlichen Potenzial einer Stiftung FahrRad in den Bereichen Stadtgestaltung, Gesundheit und Umwelt auch ihr finanzielles Potenzial.

2.7 Resümee

Die Untersuchung zeigt, dass der Bund in Ausübung seiner Koordinierungs- und Moderationskompetenz eine öffentlich-rechtliche Stiftung FahrRad nicht errichten kann, da die aufgrund der föderalistischen Struktur im Bereich Radverkehrsförderung bestehende Kompetenz der Länder auch bei der Errichtung einer Stiftung FahrRad zu berücksichtigen ist.

Vor diesem Hintergrund kommt die Errichtung einer Stiftung FahrRad durch Bund / Länder und/oder durch Private ggf. unter Mitwirkung des Bundes in Betracht. Hier sollte aufgrund der Notwendigkeit, Drittmittel zu gewinnen, da die Haushalte der Länder eine Erfolg versprechende Stiftungsanfangsdotation voraussichtlich nicht zulassen, der Errichtung einer Stiftung privaten Rechts gegenüber einer öffentlich-rechtlichen der Vorzug gegeben werden.

3. Mehrwert einer Stiftung FahrRad

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Einrichtung einer Stiftung FahrRad sowohl unter finanziellen, als auch unter organisatorisch/strukturellen Gesichtspunkten großes Potenzial zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland birgt.

3.1 Organisatorische / inhaltliche Vorteile

Die inhaltliche Ausrichtung der existenten Förderprogramme sind primär auf die „Pflichtaufgaben“ von Kommunen, d.h. infrastrukturelle Maßnahmen ausgerichtet. Parallel besteht ein breiter fachlicher Konsens, dass eine zielgerichtete und umfassende Radverkehrsförderung im Hinblick auf den Planungsansatz „Radverkehr als System“ nur durch eine gleichberechtigte Förderung der Säulen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation erfolgen kann. Die heutigen Finanzierungs- und Förderverfahren erfolgen teilweise mit sehr engen Auflagen an die Zweckbindung. Abgesehen von den Initiativen des Bundes erfolgt heute seitens der überwiegenden Länder keine Förderung von Maßnahmen zur Kommunikation und Information. Die Möglichkeit, durch eine Stiftung FahrRad Radverkehrsförderung diametral zur klassischen Radverkehrsförderung zu betreiben, birgt enorme Potenziale zur ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs in Deutschland.



Abb. 3-1: Gegenläufige Schwerpunktverteilung der Förderung der vier Säulen der Radverkehrsförderung aus konventionellen Mitteln bzw. Mitteln einer Stiftung FahrRad

Eine Stiftung FahrRad kann zu einer Beseitigung dieser existenten Defizite, d.h. einer gleichberechtigten Förderung der vier Säulen der Radverkehrsförderung und damit zu einem umfassenden

inhaltlichen Mehrwert der Radverkehrsförderung, beitragen. Durch ihre mögliche gegenläufige Schwerpunktverteilung zu „klassischen Finanzierungs- und Förderverfahren“ kann sich eine Stiftung FahrRad schwerpunktmäßig der Radverkehrsförderung in den Bereichen Kommunikation und Information widmen und so die Förderung durch klassische Förderprogramme optimal ergänzen. Dies setzt eine adäquate Finanzausstattung voraus. Eine Förderung von infrastrukturellen Maßnahmen durch eine Stiftung ist nur bedingt sinnvoll, da es sich hier i.d.R. um kommunale Pflichtaufgaben handelt bzw. Aufgaben der Länder. Der Stiftungszweck sollte daher dieser dargestellten inhaltlichen Zielsetzung entsprechen.

Folgende grundsätzliche organisatorische/inhaltliche Vorteile sind mit der Gründung einer Stiftung zur Förderung des Radverkehrs verbunden:

- Förderung der „freiwilligen Leistungen“ (Kommunikation, Information) der mit der Förderung des Radverkehrs ursprünglich Beauftragten (Länder/Kommunen),
- Zielorientierung durch klare Definition des Stiftungszwecks,
- Kontinuität der Förderung aufgrund einer gesicherten finanziellen Basis,
- interdisziplinäres Netzwerk aus Vertretern verschiedener Sparten der Radverkehrsförderung,
- Interaktivität durch enge Zusammenarbeit des Gremiums,
- personelle Kontinuität in den Gremien einer Stiftung,
- positive Reputation einer Stiftung in der Öffentlichkeit,
- erhöhte Identifikation, Partizipation und Engagement der Mitglieder des Gremiums durch positive Reputation im Gremium,
- Handlungsflexibilität durch klare Organisationsstrukturen,
- finanzielle Steigerungsfähigkeit durch klare Definition von Stiftungsvermögen und zu verwendenden Erträgen,
- Nutzung von Steuerprivilegien.

Die durch das BMVBS in Auftrag gegebenen Forschungsvorhaben

- „Förderfibel Radverkehr“, die einen Überblick über die Förder- und Finanzierungspraxis der einzelnen Länder in Bezug auf den Radverkehr gibt, und
- „Rechtsexpertise Fahrradverkehr“, die die rechtlichen Rahmenbedingungen der Radverkehrsförderung in den Ländern zusammenstellt

haben gezeigt, dass die Realität der Radverkehrsförderung in den 16 Bundesländern sehr unterschiedlich aussieht.

Eine Stiftung FahrRad kann durch Unterstützung der „freiwilligen Leistungen“ der Länder daher erheblich dazu beitragen,

- aufgrund eines klar definierten Stiftungszwecks umfassende Radverkehrsförderung in den Bereichen Kommunikation und Information zu betreiben,
- Qualitätsunterschiede im Status Quo der Radverkehrsförderung zwischen den Bundesländern auszugleichen, sowie
- Initialzündungen für neue Projekte zur Förderung des Radverkehrs zu setzen.

3.2 Erweiterung des Finanzbudgets

Um einer Stiftung FahrRad die erforderliche Handlungsfähigkeit zu verleihen, damit sie ihren Stiftungszweck erfüllen kann, ist es erforderlich, Finanzmittel zu generieren. Hierzu ist es sowohl unter inhaltlichen und finanziellen als auch unter strategischen Gesichtspunkten erforderlich, bestimmte Partner zur Unterstützung der Stiftung zu gewinnen.

Potenzielle Partner einer Stiftung FahrRad könnten sein

- Gebietskörperschaften (Bund/Länder/Kommunen),
- fahrradnahe Wirtschaftsunternehmen, z.B. Fahrradindustrie, Einzelhandel, Krankenkassen, ADFC,
- Gruppierungen, die das positive Image des Fahrrades nutzen möchten, z.B. Automobilkonzerne,
- Gruppen mit philanthropischen/gesellschaftlichen Zielsetzungen, z.B. Umwelt- und Mobilitätsve
- Privatpersonen.

Nur mit dem bei den Partnern akquirierten zusätzlichen Finanzbudget kann eine Stiftung FahrRad ihren Mehrwert zur Förderung des Radverkehrs in den Bereichen Kommunikation und Information entfalten.

3.3 Resümee

Es ist darauf zu achten, dass sich das Tätigkeitsfeld der Stiftung / die inhaltliche Ausrichtung der Stiftung nicht mit den Pflichtaufgaben, welche die Kommunen und die Bundesländer bereits im Rahmen ihrer Aufgaben erfüllen, überschneidet.

So soll z.B. vermieden werden, dass

- Stiftungsressourcen „aus Bequemlichkeit“ in Anspruch genommen werden, weil Finanzierungshilfen aus Stiftungsbeständen ggf. zeitnaher und unbürokratischer zu erhalten sind, als über konventionelle Förderprogramme.
- durch Beantragung von Stiftungsmitteln für bestimmte Projekte Landes- bzw. kommunale Interessen unterwandert werden.
- Stiftungsmittel primär für Aufgaben vorgesehen werden, für die aus konventionellen Finanzierungs-/Förderquellen keine oder zu geringe Unterstützung zur Verfügung steht, um einen wirklichen inhaltlichen und finanziellen Mehrwert zu generieren (z.B. nicht investive Mittel).

Eine Stiftung sollte nicht dazu dienen Gebietskörperschaften aus der Verantwortung zu entlassen, sondern in Ergänzung der existenten Förderprogramme einen inhaltlichen und finanziellen Mehrwert zur ganzheitlichen Radverkehrsförderung zu generieren. Hierzu bildet eine Stiftung FahrRad umfangreiche Potentiale.

4. Rechtsrahmen einer Stiftung FahrRad und Stiftungszweck

Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass der Errichtung einer Stiftung privaten Rechts der Vorzug gegeben wird. Der Einfluss der öffentlichen Hand auf diese Stiftung kann auch durch zielgerichtete Unterstützung dieser Stiftung (zweckgebundene Spenden für bestimmte Projekte, Zuweisungen aus zu verteilenden Vermögensstämmen, Zuweisung einer Lotterie) und durch Repräsentanz in den Gremien einer Stiftung FahrRad in Anlehnung an die Deutsche Stiftung Denkmalschutz erfolgen.

Die Errichtung einer Stiftung privaten Rechts kann ebenfalls im Rahmen von Public-Private-Partnership durch Private in enger Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand (Bund, Länder) initiiert werden. Im Hinblick auf eine effektive und umfassende Radverkehrsförderung ist jedoch auf eine enge Kooperation zwischen den Akteuren Private, Länder und Bund Wert zu legen.

Die konkrete Zielsetzung, Aufgabenzuweisung und Rechtsform einer Stiftung FahrRad sollte aufgrund der Aufgabenzuweisung innerhalb des föderativen Staatssystems in enger Abstimmung zwischen den möglichen Initiatoren (Bund, Länder, Kommunen, Privatwirtschaft etc.) und den mit Kompetenzen für die Radverkehrsförderung ausgestatteten Gebietskörperschaften erfolgen.

Gemeinsames Ziel aller Interessensgruppen und damit **Stiftungszweck** sollte es sein,

- durch eine Stiftung FahrRad einen inhaltlichen und finanziellen Mehrwert zur Radverkehrsförderung mit den Schwerpunkten Kommunikation und Information zu erzielen,
- eine deutschlandweite Koalition pro Rad unter dem Dach einer Stiftung zu vereinen und
- eine Stiftungsstruktur zu schaffen, die zur Harmonisierung der Radverkehrsförderung in Deutschland bundesweit agieren kann.

5. Strategie zum Aufbau einer Stiftung Fahrrad

Der Aufbau einer Stiftung Fahrrad kann entweder durch eine entsprechende Anfangsdotation (vgl. Stiftung Baukultur: Grundkapital 6 Mio. € des Bundes) oder einen sukzessiven Aufbau (vgl. Stiftung Denkmalschutz) erfolgen.

Für die Gründung einer rechtsfähigen Stiftung sind folgende Voraussetzungen notwendig:

- Anfangsdotation von mindestens 50.000 €,
- Gründung einer Geschäftsstelle, die insbesondere in der Anfangsphase durch eine existente Verwaltungsstruktur mit geringem Aufwand mit betrieben werden kann.

Der sukzessive Aufbau einer Stiftung Fahrrad kann auf folgendem Weg erfolgen:

- Mit einer Anfangsdotation, die den Finanzumfang „eines umfangreicheren Gutachtens umfasst“, können auch im Gründungsjahr der Stiftung die konventionellen Maßnahmen der Radverkehrsförderung nahezu ungeschmälert finanziert werden. Falls das Gründungskapital der Stiftung daher ohne zusätzliche Finanzmittel auf Basis des existenten Finanzrahmens der Initiatoren bereitgestellt werden muss, kann dies ohne wesentliche Einschnitte in existente Förderprogramme oder laufende Projektfinanzierungen erfolgen. Bereits im Folgejahr stehen wieder die Mittel der „konventionellen Radverkehrsförderung“ in vollem Umfang zur Verfügung und werden dann durch die Mittel der Stiftung ergänzt.
- Mit der Gründung der Stiftung wird die Basis für die Erhöhung des Stiftungsvermögens gegeben durch
 - Zustiftungen und
 - Treuhandstiftungen.
- Eine Stiftung Fahrrad bildet die Basis für die Akquisition weiterer Finanzmittel durch
 - Industriespenden,
 - Privatspenden,
 - Bußgelder
 - etc.
- Mit der Gründung einer Stiftung Fahrrad erhöht sich daher insgesamt das Volumen des zur Förderung des Fahrradverkehrs verfügbaren Finanzrahmens, da
 - die Finanzmittel der „konventionellen Radverkehrsförderung“ – abgesehen vom Gründungsjahr – unangetastet und in vollem Umfang erhalten bleiben,
 - das Stiftungsvermögen durch Zustiftung etc. aufgestockt werden kann und damit zusätzlich die Erträge der Vermögensanlagen der Stiftung für den Stiftungszweck verausgabt werden können,
 - die Spenden, Bußgelder etc. in vollem Umfang zur Radverkehrsförderung eingesetzt werden können.

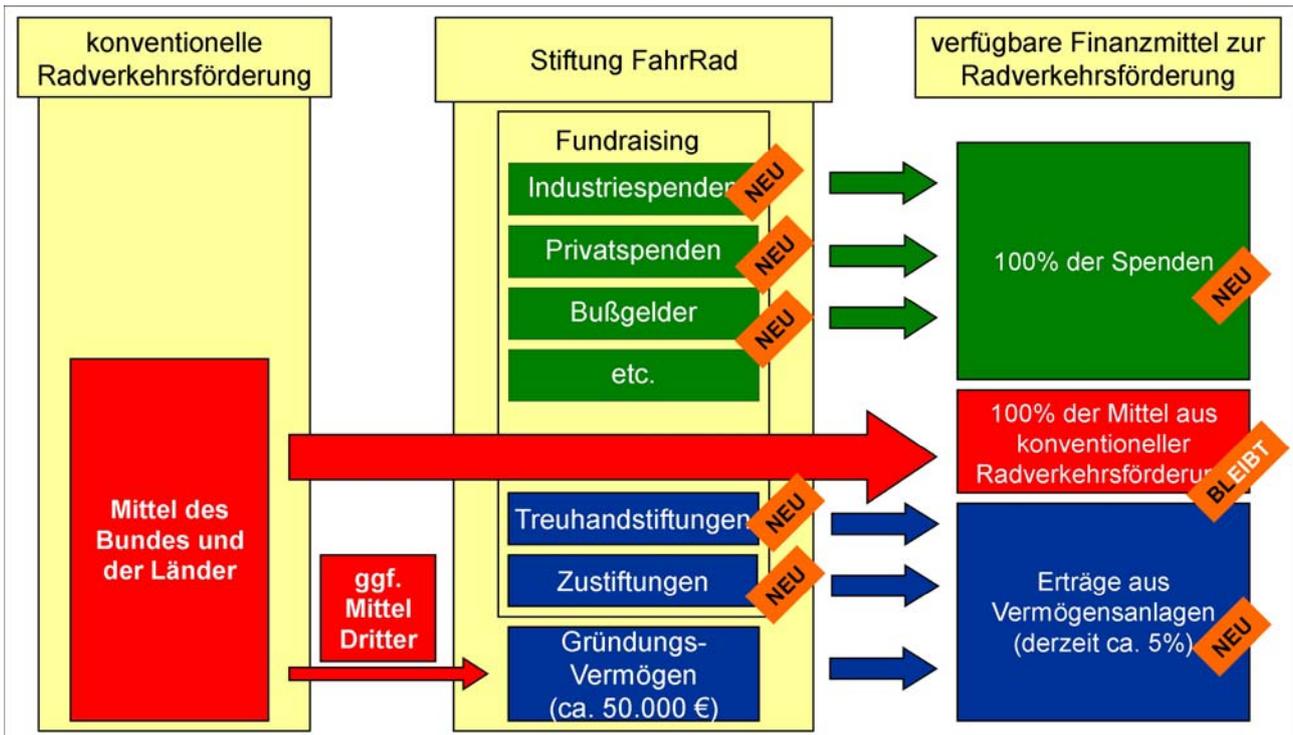


Abb. 5-1 Möglicher sukzessiver Aufbau des Stiftungsvermögens einer Stiftung Fahrrad

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass auch unter der Vorgabe eines sukzessiven Aufbaus des Finanzbudgets mit der Gründung einer Stiftung Fahrrad und vergleichsweise geringem personellen Aufwand bereits kurzfristig umfangreiche zusätzliche Finanzmittel zur Radverkehrsförderung akquiriert und bereitgestellt werden können.

6. Resümee

Eine Stiftung FahrRad kann in Ergänzung des existenten Finanzierungsrahmens von Bund, Ländern und Kommunen sowohl unter inhaltlichen als auch finanziellen Aspekten einen wichtigen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten, da

- sie ein effektives Instrument zur Akquisition zusätzlicher Finanzmittel darstellt,
- eine privatrechtliche Stiftung unabhängig von Bundes- und Länderkompetenzen agieren kann und
- somit auch Maßnahmen außerhalb des existenten Förderrahmens unterstützt werden können.

Inhaltlicher Mehrwert

Die inhaltliche Ausrichtung der existenten Programme zur Radverkehrsförderung fokussiert sich heute primär auf die Säulen Infrastruktur und in gewissem Umfang Service. Im Hinblick auf eine umfassende Radverkehrsförderung kann daher eine schwerpunktmäßige Ausrichtung einer Stiftung auf die Aspekte Kommunikation und Information zu einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung beitragen. Damit schafft eine Stiftung FahrRad gegenüber dem heutigen Förderrahmen einen inhaltlichen Mehrwert zur ganzheitlichen Radverkehrsförderung (Planungsansatz: Radverkehr als System).

Finanzieller Mehrwert

Eine Stiftung ist mit hoher Reputation verbunden. Mit der Errichtung einer Stiftung FahrRad werden daher eine große Wertschätzung und ein hoher Stellenwert dieses Themas ausgedrückt und prägnant in der Öffentlichkeit kommuniziert. Damit wird dem Thema Fahrrad zusätzliche, positive Öffentlichkeit gegeben, aufgrund derer neue Finanzquellen zur Förderung des Radverkehrs leichter erschlossen werden können.

Empfehlung

Eine Stiftung FahrRad sollte als bundesweit tätige, privatrechtliche Stiftung errichtet werden. Der Einfluss der öffentlichen Hand auf diese Stiftung kann auch durch zielgerichtete Unterstützung dieser Stiftung und durch Repräsentanz in den Gremien einer Stiftung FahrRad erfolgen.

Aufgrund der angespannten Haushaltslage von Bund, Ländern und Gemeinden bemüht sich die öffentliche Hand im Rahmen von Public-Private-Partnership (PPP), zusätzliche private Finanzquellen zur Realisierung von Projekten zu eröffnen. Eine Stiftung FahrRad kann hier die geeignete organisatorische und fiskalische Plattform bieten, um gezielt Finanzmittel im Rahmen von PPP zu generieren.

Eine erste - aufgrund der Aufgabestellung als ergebnisoffene Untersuchung bewusst einfach gehaltene - Marktanalyse zur Potenzialermittlung einer Stiftung FahrRad verdeutlicht eine positive Resonanz für die Zielsetzung und oben beschriebene inhaltliche Ausrichtung einer Stiftung FahrRad. Diese Befürwortung erfährt das Thema einer Stiftung FahrRad nicht nur in der engeren Fahrradbranche, sondern ebenfalls in vielfältigen Wirtschaftszweigen, welche die positive Reputation des Verkehrsmittels/Lifestyles Fahrrad verbunden mit der Rechts- und Organisationsform Stiftung als Kommunikationsplattform für ihr Unternehmen nutzen möchten. Zur Nutzung dieser Potenziale ist es daher sinnvoll, die Wirtschaft sehr frühzeitig in einen Gründungsprozess einer Stiftung einzubeziehen.