

Nationaler Radverkehrskongress 2013

am 13./14. Mai 2013 in Münster

Forum 2:

Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur in Kommunen

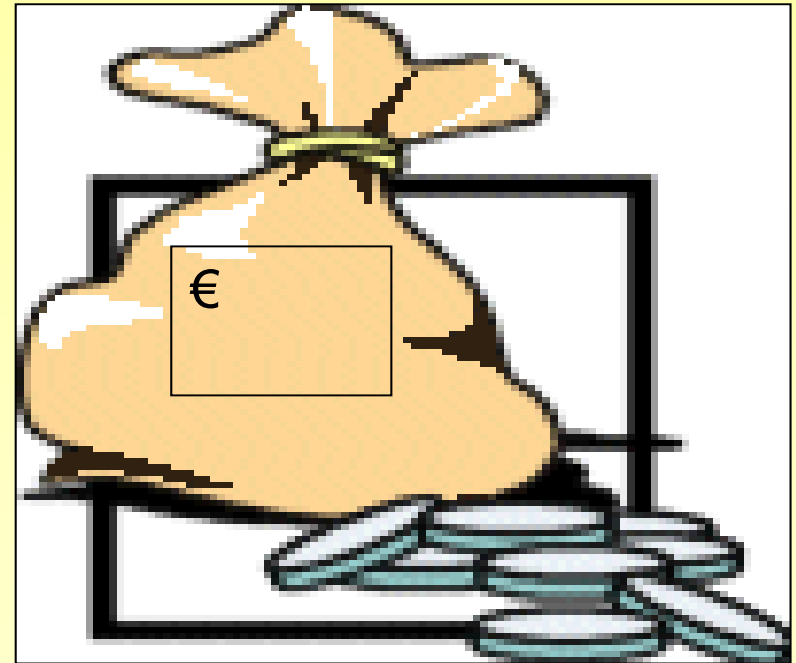
Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz, Hannover

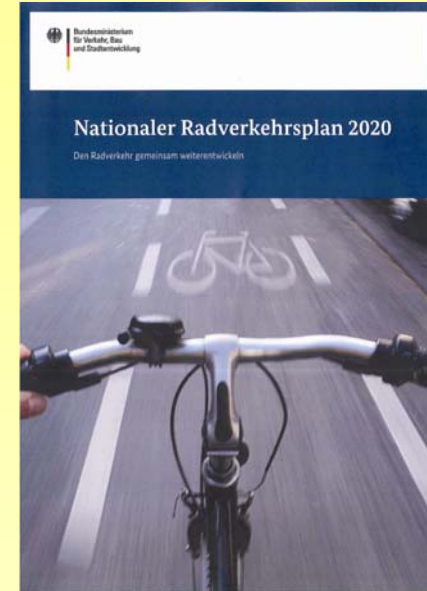
Themen

- Einführung NRVP
- Ergebnisse NRVP-Kurzgutachten „Finanzierung des Radverkehrs“
 - Städte und Gemeinden
 - Bund, Länder
- Einsteiger, Aufsteiger, Vorreiter
- Derzeitige Situation (Beispiele)
- Einflussfaktoren auf die Kosten



Nationaler Radverkehrsplan 2020

- Empfehlungen der vom Bundesverkehrsminister einberufenen Expertinnen und Experten zur Weiterentwicklung des NRVP:
„Grundlegendes Element der Radverkehrsförderung sind ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen..... Der NRVP soll zur Abschätzung des Finanzbedarfs und als Argumentationsgrundlage für die Bereitstellung der erforderlichen Mittel im Bereich des Radverkehrs die nötige Datenbasis schaffen, den Mittelbedarf quantifizieren und Orientierungswerte benennen.“
- Kurzgutachten „Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung“ (PGV, 2012). Auszug davon ist Bestandteil des NRVP 2020, Teil C „Instrumente“
- Forschungsprogramm Stadtverkehr 2013/14 (BMVBS): Ermittlung des Finanzbedarfs für die Radverkehrsinfrastruktur von Bund, Ländern und Kommunen.

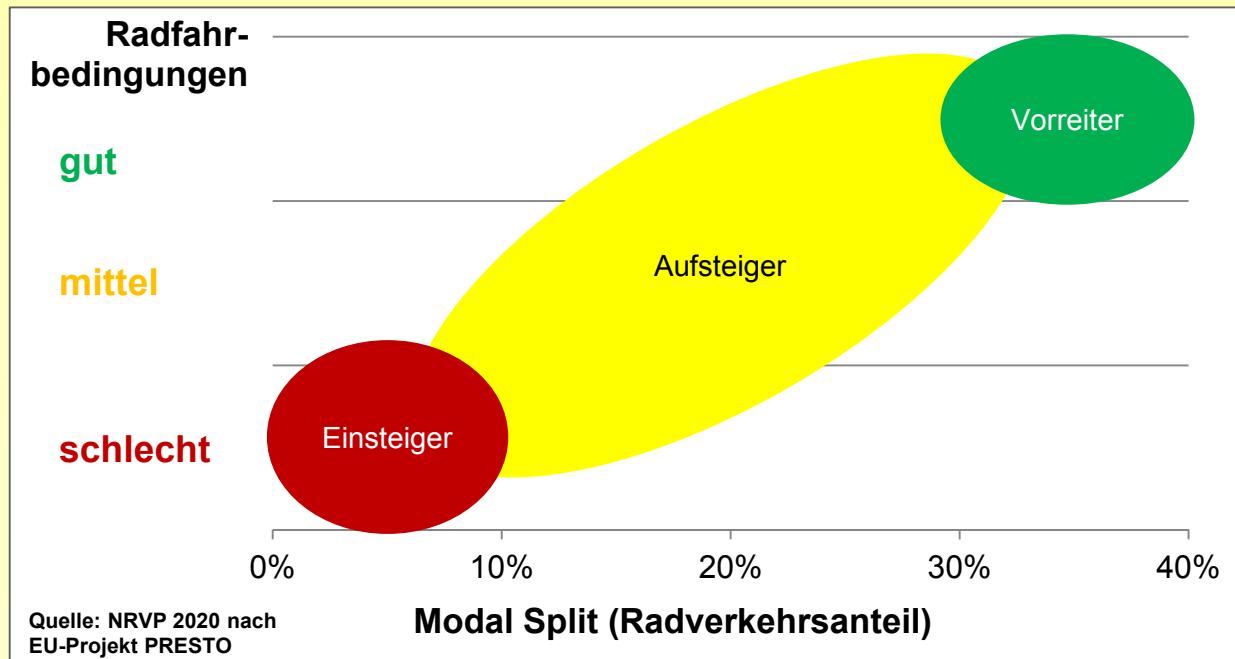


NRVP-Kurzgutachten

- **Ziel:** Überschlägige Abschätzung des Finanzbedarfs der öffentlichen Aufgabenträger Bund, Länder, Kreise, **Städte und Gemeinden** für eine spürbare Verbesserung der Radverkehrssituation
- Analyse vorliegender Daten aus eigenen Gutachten und allgemein verfügbaren Angaben (Internet, Literatur)
- Keine systematische Recherche (Datenbasis begrenzt)
- Keine Differenzierung nach Stadtgröße möglich
- Unsicherheiten bei den Kostenangaben der Kommunen:
 - Oft keine verkehrsartspezifische Differenzierung der Haushaltsmittel
 - Unterschiedliche Einbeziehung von Fördermitteln und der Kostenbeteiligung Dritter (wurde hier deshalb nicht berücksichtigt)
- Wesentlicher Einflussfaktor:
Wohin will die Stadt (politische Ziele) und in welchem Tempo?

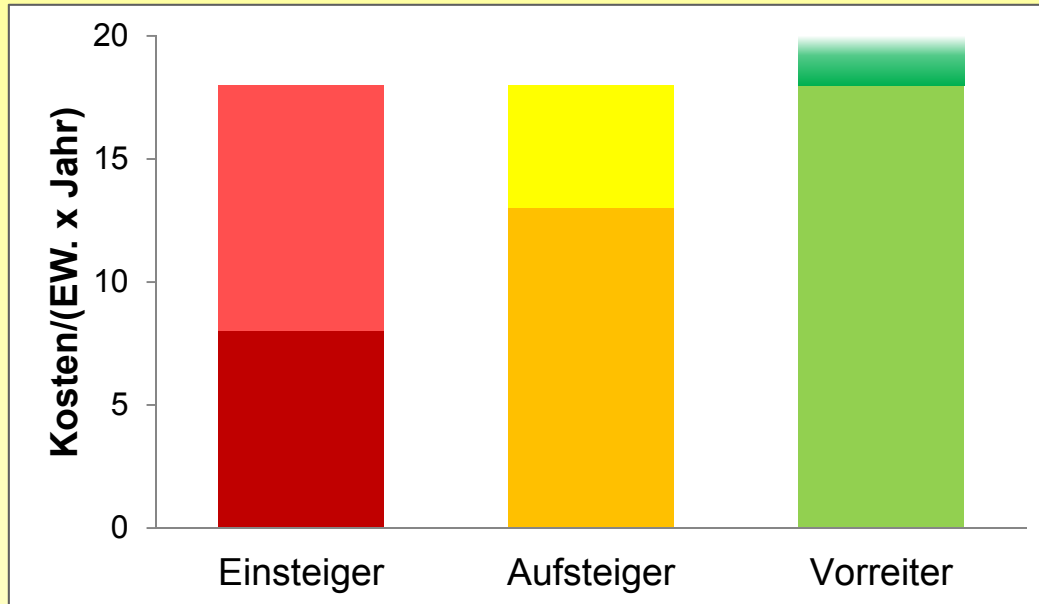
NRVP-Kurzgutachten

- **Orientierungswerte** für eine nachhaltige Radverkehrsförderung
- Vergleichskenngroße: **Mittelbedarf €/(Einwohner x Jahr)**
- Einbeziehung aller Elemente der Radverkehrsförderung gemäß dem Leitbild „Radverkehr als System“
- Differenzierung nach **Einsteigern, Aufsteigern** und **Vorreitern**



NRVP-Kurzgutachten

- Finanzbedarf der Städte und Gemeinden

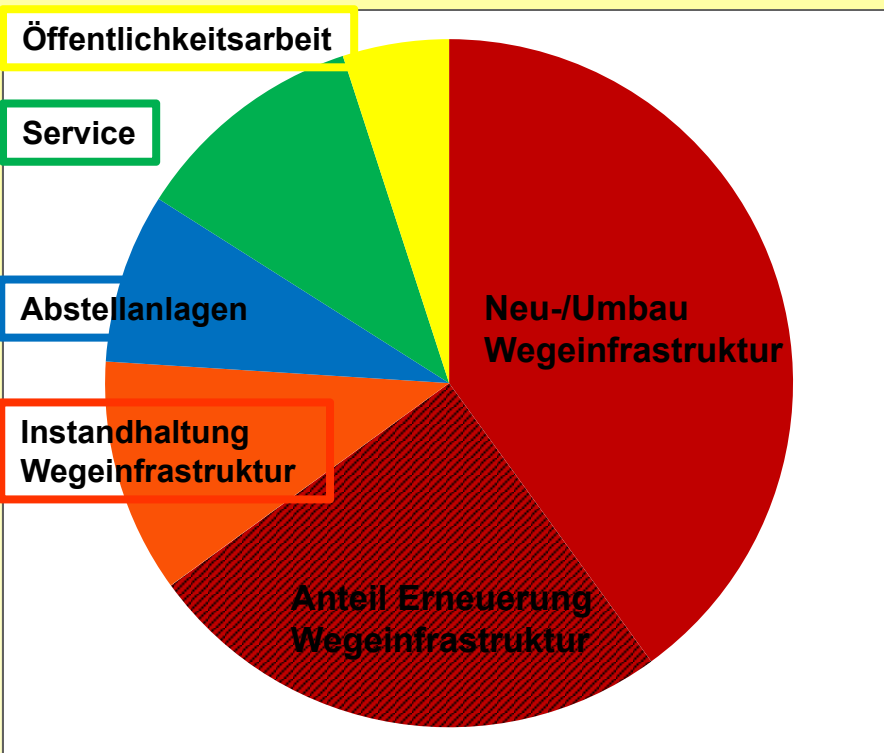


- Zum Vergleich: **Realausgaben niederländischer Städte** (2010)

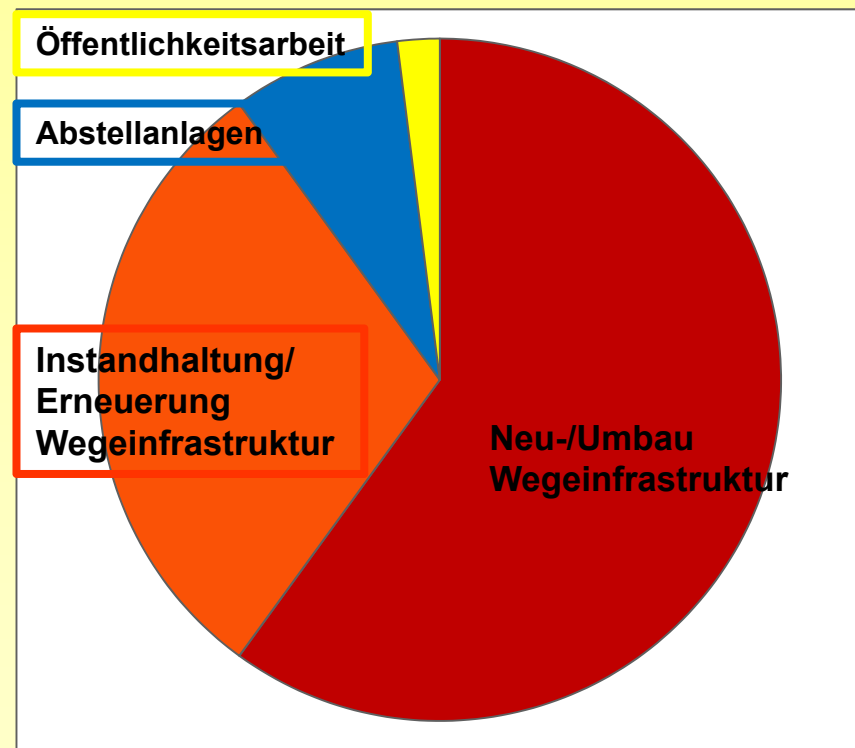
- bis 25.000 Ew: 11,5 €/(Ew. x Jahr)
- 25.000-100.000 Ew: 19,5 €/(Ew. x Jahr)
- über 100.000 Ew.: 22,0 €/(Ew. x Jahr)

Aufteilung des Finanzbedarfes

- Die weitaus meisten Mittel entfallen auf die Wegeinfrastruktur



Finanzbedarf nach NRVP-Kurzgutachten



Realausgaben niederländischer Städte

Finanzbedarf Einsteiger: Grundstruktur der Netze sichern und ausbauen

- Schaffung einer guten Grundausrüstung bzgl. der Wegeinfrastruktur und der Abstellanlagen
- Noch vergleichsweise geringe Mittel für Erneuerung und U/I
- Grundstruktur Öffentlichkeitsarbeit und Service



Finanzbedarf Aufsteiger: Quantität erhöhen und Qualität verbessern

- Weiterentwicklung und Verdichtung der Wegeinfrastruktur
- Anteil Mittel für Erneuerung und U/I wächst
- Abstellanlagen für die zunehmende Nachfrage bei wachsendem Radverkehr
- Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Kampagnen) und höherwertiger Service



Finanzbedarf Vorreiter:

Hohen Standard sichern und ausbauen; Leuchttürme schaffen

- Optimierung der Infrastruktur für hohe Nachfrage und zusätzliches Potenzial, z.B. Radschnellwege, Fahrradparkhäuser
- Kontinuierliche Ertüchtigung der oft in die Jahre gekommenen Wegeinfrastruktur: Hoher Anteil der investiven Mittel für Erneuerung und U/I
- Öffentlichkeitsarbeit und Service auf hohem Level



Exkurs: Finanzbedarf des Bundes

- **Bund (NRVP-Kurzgutachten)**
 - Gesamtbedarf 230 Mio. €/Jahr:  2,8 €/(Ew. x Jahr)
 - Über 90 % für Radwege an Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen bei Zielsetzung einer Radwegausstattung an Bundesstraßen von 75% in 20 Jahren (derzeit ca. 40%)
 - Reale Ausgaben 2012 (geschätzt):  1,0 €/(Ew. x Jahr)
incl. nicht investive Mittel, Verkehrssicherheitsarbeit, Forschung, Modellvorhaben
- Zum Vergleich: **Niederlande**
 - Investitionsmittel:  2,1 €/(Ew. x Jahr)
 - Zusätzlich u.a.
Mittel für Abstellanlagen an Bahnhöfen
Steuerliche Subventionen im Berufsverkehr

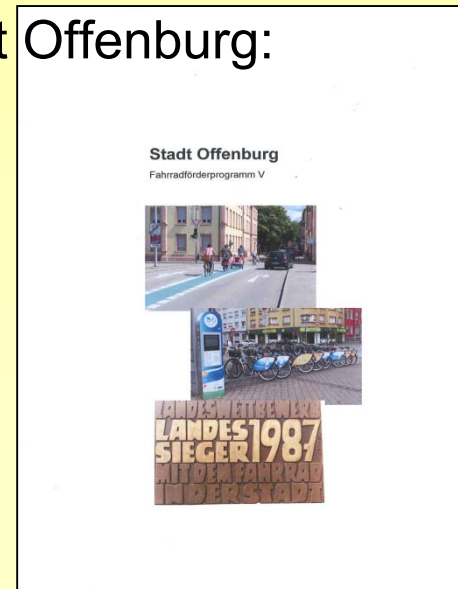
Exkurs: Finanzbedarf der Länder

- **Länder** (NRVP Kurzgutachten)
 - Je nach Ausgangslage  2,5 -10 €/(Ew. x Jahr)
 - Rund 90 % für Radwege an Landesstraßen
bei Zielsetzung einer Radwegausstattung an Landesstraßen
von 50% in 20 Jahren (derzeit ca. 25 %)
- **Beispiel Niedersachsen** (2012)  1,3 €/(Ew. x Jahr)
 - Ausstattungsgrad Radwege an Landesstraßen ca. 56 %
 - Bau und Erhaltung/Erneuerung jeweils 5 Mio. €/Jahr
- **Beispiel Baden-Württemberg** (2013)  0,7 €/(Ew. x Jahr)
 - Ausstattungsgrad Radwege an Landesstraßen ca. 14 %
 - Bau von Radwegen 5,0 Mio. €/Jahr
 - Nicht investive Maßnahmen 2,5 Mio. €/Jahr
 - Zusätzlich: Förderung komm. Infrastruktur 10,0 Mio. €/Jahr

Derzeitige Situation in den Kommunen

- Reale Ausgaben für den Radverkehr in deutschen Kommunen in der Regel deutlich unter den anzustrebenden Niveaus
- Größenordnungen vielfach ca. 0,5 – 3 €/(Ew. x Jahr)
- Einige Städte (in einzelnen Jahren) bis etwa 10 €/(Ew. x Jahr)
- NRVP-Orientierungswerte tragen erste Früchte:
Beispiel Fahrradförderprogramm V (2013) der Stadt Offenburg:

Mit Orientierung an den Aussagen des NRVP 2020 wird eine deutliche Erhöhung des Haushaltsansatzes für Radverkehrsmaßnahmen im mittelfristigen Zeitrahmen auf 6-10 €/(Ew. x Jahr) empfohlen (bisher etwa 1,5 – 3,5 €/(Ew. x Jahr).
Von den jährlich rund 480.000 € sollen rund 100.000 € für Öffentlichkeitsarbeit, Service und bauliche Unterhaltung eingesetzt werden.



Beispiele Inland

- **Berlin (2012):**  **2,4 €/(Ew. x Jahr)**
 - 41 % Investitionen Radverkehrsinfrastruktur
 - 24 % Sanierung Radverkehrsanlagen
 - 18 % touristische Infrastruktur
 - 12 % Leihrradsystem
 - 5 % weitere nicht investive Maßnahmen, u.a. Kampagne „Rücksicht“
- **Hamburg (2008-2012):**  **4,3 €/(Ew. x Jahr)**
 - 53 % Investitionen Radverkehrsinfrastruktur
 - 21 % Unterhaltung und Instandsetzung
 - 26 % Leihrradsystem und andere nicht investive Maßnahmen
- **München (2011):**  **3,8 €/(Ew. x Jahr)**
- **Stuttgart (2012/13):**  **4,0 €/(Ew. x Jahr)**
- **Münster (2012):**  **3,0 €/(Ew. x Jahr)** zzgl. Einzelinvestitionen

Beispiele Ausland

- London (ab 2015): ➡ 21 €/(Ew. x Jahr)
- Kopenhagen (2011-13): ➡ 23 €/(Ew. x Jahr)
- Amsterdam (2006-10): ➡ 25 €/(Ew. x Jahr)
- Groningen (2009/10): ➡ 26 €/(Ew. x Jahr)



© S. Karnehm-Wolf



Vorausschauende und integrierte Planung

- Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Maßnahmen der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung
- Bei baulichen Maßnahmen aus anderen Anlässen Radverkehrsinfrastruktur gleich mit verbessern: z.B. Kanalisation, Deckenerneuerung
- Beim Bau bereits an die Folgekosten denken: Billigbauweisen erfordern oft hohe Unterhaltungsmittel
- Voraussetzungen:
 - Radverkehrskonzeption mit mittelfristiger Planung
 - Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung
 - Gute Koordination und Abstimmung der Handlungsträger



Beispiel: Anlage von Schutzstreifen im Rahmen einer Deckenerneuerung in einer Ortsdurchfahrt

Nicht alles was gut ist, ist teuer

- Kostengünstige Maßnahmen der Wegeinfrastruktur haben oft positive Wirkungen auf Sicherheit und Nutzerattraktivität
- Wegweisung: Vernetzung visualisieren, Orientierung und Öffentlichkeitswirksamkeit (ca. 1% der Wegeinfrastruktur)
- Öffentlichkeitsarbeit: Unerlässlich für fahrradfreundliches Klima bei vergleichsweise geringen Kosten



Rahmenbedingungen für die Finanzierung des Radverkehrs

- StVO 2013: Erleichterungen für den Einsatz kostengünstiger Maßnahmen
- Bund und Länder: Förderung des Radverkehrs erhalten und verbessern
 - Ab 2014 Landesregelungen für Mittel nach Entflechtungsgesetz
 - Anwendung kostengünstiger Maßnahmen erleichtern (Bagatellklausel)
 - Förderbestimmungen sollen Qualität begünstigen („Goldener Zügel“)
 - Förderung auch von Instandhaltung und Erneuerung
- Kommunen: Eigenmittel erhöhen und Fördermöglichkeiten ausschöpfen
 - Politischer Stellenwert des Fahrrades
 - Auch Klimaschutz und Städtebauförderung nutzen
 - Eigenmittel erhöhen: z.B. Nutzung von Stellplatz-Ablösebeträgen
- **Förderfibel Radverkehr:**
 - Abruf der länderspezifischen Fördermöglichkeiten nach Maßnahmenfeldern
 - www.nationaler.radverkehrsplan.de

Finanzierung in den Radverkehr ist gut angelegtes Geld

- Die Förderung des Radverkehrs ist im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern besonders kosteneffizient.
 - Radverkehrsförderung ermöglicht für die Kommunen eine relativ kostengünstige Mobilitätssicherung der Bevölkerung.
 - Wo viel Rad gefahren wird, ist die Lebensqualität einer Stadt hoch. Dies stärkt die Standortqualität.
 - Radverkehrsförderung bedeutet Klimaschutz und Umweltschutz.
 - Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils ermöglicht Einsparungen bei anderen verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen.
 - Durch eine hohe Fahrradnutzung können Einsparungen im Gesundheitsbereich erreicht werden.
- Zitat aus den Empfehlungen der vom Bundesverkehrsminister einberufenen Expertinnen und Experten zur Weiterentwicklung des NRVP:
„Da die Nutzen von radverkehrsbezogenen Vorhaben ihre Kosten um ein Vielfaches übersteigen, ist die deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz möglich.“

Finanzierung des Radverkehrs



**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 05 11 / 220 601 80
Fax: 05 11 / 220 601 990
Email: alrutz@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

