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

Im Auftrag des
Bundesministers für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Forschungsbericht FE-Nr. 70.643.2001

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

Dipl.-Volksw. Tilman Bracher

Dipl.-Math. Uwe Castendiek
Jan Silbermann

IVU Traffic Technologies AG, Berlin

31.08.2001

Inhalt **Seite**

1 Zielsetzung ... 8

2 Durchführung der Erhebung ... 9
2.1 Erhebungskonzept ... 9
2.2 Fragebogen ... 9
2.3 Auswahl der zu befragenden Kommunen ... 10
2.4 Rücklauf ... 10

3 Bestandsaufnahme der Fördermöglichkeiten (Frage 2) ... 12
3.1 Allgemeine Ergebnisse ... 12
3.2 Benannte Förderquellen der Stadtstaaten ... 13
3.3 Benannte Förderquellen der übrigen Bundesländer (ohne Stadtstaaten) ... 14
3.4 Nennungen nach Maßnahmenarten ... 20

4 Ausgaben für den Radverkehr (Frage 3) ... 25
4.1 Bundesländer ... 25
4.2 Kommunen ... 26
4.3 Zuschüsse an Dritte ... 27
4.4 Aufgaben ausgewählter Kommunen ... 28
4.5 Ergebnis ... 30

5 Einnahmen (Frage 4) ... 31
5.1 Einnahmen der Bundesländer ... 32
5.2 Einnahmen der Kommunen ... 34
5.3 Sonstige Förderquellen der Kommunen ... 35
5.4 Beispiele Dessau und Stralsund ... 37
5.5 Ergebnis ... 37

6 Radverkehrsplanung (Frage 5) ... 39
6.1 Bundesländer ... 39
6.2 Landkreise ... 40
6.3 Städte und Stadtstaaten ... 41

7 "StVO-Novelle" (Frage 6) ... 43

8 Förderpraxis (Frage 7) ... 46

9 Zusammenfassung der Analyse und der Anregungen ... 50

Anhang 1 Angeschriebene Gebietskörperschaften und Stand des Rücklaufs

Anhang 2 Erhebungsunterlagen

Anhang 3 Übersichtsdarstellung von Fördermöglichkeiten aus einzelnen Bundesländern
1. Radverkehrsförderung in NRW
- Stand 20.04.2001 (Az. MWMEV NRW VIB1)
2. Fördermöglichkeiten für RVA in Sachsen (SMWA, Ref. 62, 27.08.2001)

Anhang 4 Sonstige Planungen für den Radverkehr

Anlage 1 Antworten
Anlage 2 CD

Tabellen **Seite**

Tab. 1 Rücklaufquoten nach Gebietskörperschaften ... 10
Tab. 2 Mitwirkung der Kommunen ... 11
Tab. 3 Nennung von Förderquellen aus den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg ... 14
Tab. 4 Nennung von Förderquellen aus Brandenburg ... 14
Tab. 5 Nennung von Förderquellen aus Baden-Württemberg ... 15
Tab. 6 Nennung von Förderquellen aus Bayern ... 15
Tab. 7 Nennung von Förderquellen aus Hessen ... 15
Tab. 8 Nennung von Förderquellen aus Mecklenburg-Vorpommern ... 16
Tab. 9 Nennung von Förderquellen aus Niedersachsen ... 17
Tab. 10 Nennung von Förderquellen aus Nordrhein-Westfalen ... 17
Tab. 11 Nennung von Förderquellen aus Rheinland-Pfalz ... 17
Tab. 12 Nennung von Förderquellen aus Sachsen-Anhalt ... 18
Tab. 13 Nennung von Förderquellen aus Schleswig-Holstein ... 18
Tab. 14 Nennung von Förderquellen aus Sachsen ... 19
Tab. 15 Nennung von Förderquellen aus Saarland ... 19
Tab. 16 Nennung von Förderquellen aus Thüringen ... 20
Tab. 17 Ausgaben von Bundesländern für den Radverkehr (alle Titel) ... 25
Tab. 18 Benannte Radverkehrsausgaben von Kommunen nach Ausgabenklassen ... 26
Tab. 19 Durchschnittliche Ausgaben der befragten Kommunen für den Radverkehr ... 27
Tab. 20 Einnahmen der Bundesländer für Radwege an Bundesfernstraßen ... 32
Tab. 21 Einnahmen der Bundesländer für den Radverkehr aus GVFG-Mitteln ... 33
Tab. 22 Einnahmen der Bundesländer für den Radverkehr aus GA-Mitteln ... 33
Tab. 23 Einnahmen der Kommunen für den Radverkehr aus GVFG-Mitteln ... 34
Tab. 24 Benannte Einnahmen der Kommunen für den Radverkehr aus GA-Mitteln ... 35
Tab. 25 Benannte Einnahmen von Kommunen aus sonstigen Förderquellen des Bundes ... 35
Tab. 26 Von Kommunen genutzte Förderquellen mit ausschließlicher Zweckbindung für den Radverkehr ... 36
Tab. 27 Von Kommunen genutzte Förderquellen mit Zweckbindung, die (auch) für Radverkehr genutzt werden konnten ... 37
Tab. 28 Einnahmen der Kommunen für den Radverkehr nach Förderquellen im Jahr 2000 ... 37
Tab. 29 Radverkehrskonzepte der Bundesländer ... 40
Tab. 30 Landkreise mit konkreten Planungen für den Radverkehr ... 41
Tab. 31 Städte mit konkreten Planungen für den Radverkehr ... 42
Tab. 32 Überprüfung des Radwegenetzes nach VwV-StVO ... 43
Tab. 33 Noch benötigte Mittel zur Umsetzung der StVO-Novelle in verschiedenen Kommunen ... 44
Tab. 34 Vorgeschlagene Maßnahmen zur Verbesserung der Förderpraxis ... 49

Abbildungen **Seite**

Abb. 1 Ausgaben der antwortenden Kreise und Städte im Vermögens- und Verwaltungshaushalt (70 Kommunen) 29
Abb. 2 Radverkehrsausgaben ausgewählter Städte in 1998, 1999, 2000 29
Abb. 3 Radverkehrsausgaben ausgewählter Landkreise in 1998, 1999, 2000 (70 Kommunen) 30
Abb. 4 Förderquellen Kreise und Städte und Stadtstaaten 34

1 Zielsetzung

Der Deutsche Bundestag hat beschlossen, einen Nationalen Radverkehrsplan zu verabschieden, um den Radverkehr künftig stärker zu fördern.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen hat dazu nach Absprache im "Bund-Länder-Arbeitskreis Radverkehr" im Zeitraum Juni/Juli 2001 eine Umfrage zur Förderpraxis bei der Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen durchgeführt, um das gegenwärtige Spektrum der Maßnahmenarten, die eingesetzten Fördertöpfe und vorhandene Defizite aufzuspüren.

Radverkehrsmaßnahmen werden dabei verstanden im Sinne des Konzepts "Radverkehr als System" aus dem "Ersten Bericht über die Situation des Radverkehrs in Deutschland" der Bundesregierung von 1998[1] mit den Systemkomponenten Infrastruktur, Serviceangebote und Öffentlichkeitsarbeit.

Mit dieser Umfrage wurden ausgewählte Kommunen sowie die Bundesländer um Angaben zur Förderpraxis in den Jahren 1998, 1999 und 2000 gebeten. Da für eine entsprechende statistische Erhebung keine gesetzliche Grundlage besteht, war die Teilnahme freiwillig. Dies beeinträchtigte den Zweck der Erhebung nicht. Denn es war nicht nur von Interesse, in welchem Umfang tatsächlich Mittel für Radverkehrsmaßnahmen ausgegeben und eingenommen wurden bzw. erforderlich gewesen wären, sondern auch, ob entsprechende Informationen auf kommunaler Ebene und bei den Ländern überhaupt beschaffbar sind bzw. ob die Bereitschaft dafür besteht, die Informationen zu ermitteln.

Als Anregung für die Vorbereitung des Nationalen Radverkehrsplans werden aus den erzielten Ergebnissen erste Schlussfolgerungen gezogen.

---

[1] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Erster Bericht über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. 1998. Bonn 1999.

2 Durchführung der Erhebung

2.1 Erhebungskonzept

Auf Basis der vorgegebenen Aufgabenstellung und zusätzlicher Anregungen seitens des Bund-Länder-Arbeitskreises wurde ein Erhebungsinstrumentarium für eine schriftliche Befragung entwickelt und mit dem Auftraggeber abgestimmt. Mit der Erhebungsdurchführung wurde die IVU Traffic Technologies AG beauftragt.

Die Methodik der Erhebung umfasste:

- Einen Fragebogen mit 8 Fragen/Fragekomplexen zur schriftlichen Befragung aller 16 Bundesländer und von 130 Kommunen (Kreisen und Städten)
- Auswahl von zehn Kommunen in jedem Bundesland
- Anschreiben und Versand durch das Bundesverkehrsministerium
- Erhebungsbegleitung (Rückfragemöglichkeit) durch Bundesverkehrsministerium (telefonisch) sowie Auftragnehmer (per E-Mail oder Fax)
- Rücklaufkontrolle durch Auftragnehmer
- Bei fehlendem Rücklauf telefonische Nachfrage durch Auftragnehmer
- Verschlüsselung, Dateneingabe, Prüfung und Auswertung der Rohdaten durch Auftragnehmer

2.2 Fragebogen

Der Fragebogen und das Erhebungsinstrument sind in Anhang 2 dokumentiert. Die Erläuterungen und Hinweise zum Ausfüllen erfolgten mit dem Ziel eines hohen Rücklaufs. Die Befragungssystematik, insbesondere die Gliederung der Fragen nach Haushaltstiteln und der explizite Bezug auf Vermögens- und Verwaltungshaushalt diente dem Ziel klarer Antwortangaben. Die erfragten allgemeine Daten zur Kommune sollten die Möglichkeit schaffen, bei Bedarf gebietssystematische Auswertungen vorzunehmen.

Die fachlichen Fragen betreffen folgende Punkte:

- 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?

2.3 Auswahl der zu befragenden Kommunen

Die Befragung umfasste eine Stichprobe von 130 Kommunen. Damit aus jedem Bundesland gleichermaßen valide Aussagen möglich sind, wurden auch in den kleineren Bundesländern einheitlich zehn Kommunen ausgewählt. Die Liste enthält je Bundesland fünf Landkreise sowie fünf Städte mit Ausnahme des Saarlands, denn dort gibt es nur vier Landkreise (und stattdessen wurden sechs Städte ausgewählt). Insgesamt wurden also 64 Kreise und 66 Städte angeschrieben. Dazu die 16 Bundesländer einschließlich der drei Stadtstaaten Bremen, Berlin und Hamburg.

In jedem Bundesland wurden Kommunen ausgewählt und die regionale Streuung beachtet. Soweit aus den beim Auftraggeber vorliegenden Ergebnissen der Erhebungen Fahrradklimatest 1988, Fahrradklimatest 1991, Stiftung Warentest 1996 und aus dem Fachausschuss Verkehr des ADFC Urteile über einzelne Kommunen vorliegen, basieren die Einschränkungen auf dieser Basis.

Darüber hinaus wurden Datenbanken der deutschen Fahrradbeauftragten des IKU Darmstadt genutzt.

Angeschrieben wurde mit Schreiben vom 29. Mai 2001 die jeweilige Verwaltungsspitze einer Kommune (z. B. Oberbürgermeister oder Landrat). Als Abgabetermin wurde der 13. Juli 2001 festgesetzt. Nach Ablauf dieses Termins fand eine telefonische Nachfrage bei allen Befragten statt, von denen bis dahin noch keine Antwort oder Rückmeldung vorlag.

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

2.4 Rücklauf

Der im Anschreiben des Bundesverkehrs-, Bau- und Wohnungsministeriums vom 29. Mai 2001 festgesetzte Abgabetermin war der 13. Juli 2001. Nach Ablauf dieses Termins fand eine telefonische Nachfrage bei allen Befragten statt, von denen bis dahin noch keine Antwort oder Rückmeldung vorlag. Dabei wurden alle Adressaten erreicht.

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

Alle Stadtstaaten, die Mehrzahl der übrigen Bundesländer und rund 60 % der Gemeinden haben an der Erhebung mitgewirkt. Die Antworten stammen aus unterschiedlichen Ämtern bzw. Behörden. Verschiedene Adressaten haben mit dem Hinweis geantwortet, die Daten seien nicht verfügbar, oder die Ermittlung zu aufwändig.

Die vollständig oder teilweise nutzbaren Fragebogen ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

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

Tab. 1 Rücklaufquoten nach Gebietskörperschaften

Ergebnisse:

- Die Rücklaufzahlen sind in Tab. 1 aufgeführt.
- Hierbei ist zu berücksichtigen, dass verschiedene Befragte nicht alle Fragen beantwortet haben.
- Bis auf die Länder Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen haben alle Bundesländer geantwortet.

Die nachstehende Tab. 2 zeigt die Aufteilung der Rückläufe der Kommunen nach Bundesländern. Die Rücklaufquoten der Kommunen lagen je nach Bundesland zwischen 30 % und 80 %, wobei aufgrund der geringen Fallzahlen – es gibt in Deutschland alleine 440 Landkreise und kreisfreie Städte – bezüglich der Repräsentativität keine statistischen Schlüsse gezogen werden können. Bemerkenswert ist die höchste Beteiligung aus Nordrhein-Westfalen, wo es ein Landesprogramm "Fahrradfreundliche Stadt" zur Förderung des Radverkehrs gibt.

Die Rückläufe der Landkreise liegen deutlich höher als die Rückläufe aus den Städten. Um die Unterschiede zwischen Städten und Kreise zu beleuchten, wurden die Angaben zu verschiedenen Fragen für Städte und Landkreise getrennt ausgewertet.

	Ausgewählte Kommunen	Mitwirkung	In %	Ausgewählte Landkreise	Rücklauf	Ausgewählte Städte	Rücklauf
Nordrhein-Westfalen	10	8	80	5	4	5	4
Baden-Württemberg	10	8	80	5	5	5	3
Sachsen-Anhalt	10	7	70	5	3	5	4
Thüringen	10	7	70	5	4	5	3
Brandenburg	10	7	70	5	4	5	3
Hessen	10	6	60	5	2	5	4
Bayern	10	6	60	5	3	5	3
Sachsen	10	6	60	5	4	5	2
Rheinland-Pfalz	10	5	50	5	1	5	4
Schleswig-Holstein	10	5	50	5	4	5	1
Niedersachsen	10	4	40	5	3	5	1
Mecklenburg-Vorpommern	10	4	40	5	3	5	1
Saarland	10	3	30	4	1	6	2
Summe	130	76	58	64	41	66	35

Tab. 2 Mitwirkung der Kommunen

Fazit/Anregungen

Ein vollständiges Bild ist mittels Befragung nicht zu erzielen. Wenn dies, beispielsweise für die Berichterstattung der Bundesregierung, künftig benötigt wird, sind dafür Zuständigkeiten zu schaffen. Dazu wird in jeder Gebietskörperschaft die Einrichtung einer **Clearingstelle für Radverkehrsmaßnahmen** angeregt.

3 Bestandsaufnahme der Fördermöglichkeiten (Frage 2)

Zum Themenkomplex "Für welche Radverkehrsmaßnahmen stehen Ihnen bei Bedarf Fördermöglichkeiten zur Verfügung?" wurde eine Liste von Maßnahmenarten vorgegeben, die das Spektrum radverkehrssystembezogener Maßnahmen abdecken sollte ("Radverkehr als System"). Die Liste enthielt:

- 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
- Sonstiges

Zu jedem dieser Punkte wurde erfragt,

- ob eine Förderquelle vorhanden ist,
- was gefördert wird, Investitionen oder Betrieb/Unterhalt/Planung,
- welche gesetzliche Grundlage dafür besteht,
- wie hoch der Regelfördersatz ist und
- ob es eine Bagatellgrenze gibt.

3.1 Allgemeine Ergebnisse

Erhebliche Unterschiede zwischen den Antworten aus verschiedenen Bundesländern zeigen, dass das Förderinstrumentarium deutliche landesspezifische Unterschiede aufweist.

Unterschiedliche Antworten innerhalb der Bundesländer und ein hoher Anteil von Antworten mit "unbekannt" belegen, dass die Fördermöglichkeiten auch innerhalb der Bundesländer unterschiedlich bekannt sind und ganz verschieden genutzt werden.

Das am häufigsten genannte Förderinstrument sind Bundesmittel, die den Kommunen nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz GVFG zur Verfügung stehen. Sie werden aber in den verschiedenen Bundesländern nach unterschiedlich Kriterien genutzt.

Häufig genannt wurde auch die Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GA), ein Regional-Förderinstrument von Bund und Ländern; dort werden Investitionen gefördert, die in strukturschwachen Regionen die Einkommens- und Beschäftigungssituation verbessern. Aus Mitteln der GA können u. a. Investitionszuschüsse für die Errichtung oder Ausbau von Verkehrsverbindungen sowie öffentliche Einrichtungen des Fremdenverkehrs, insbesondere in den neuen Bundesländern, gefördert werden. Die Mittel

der Gemeinschaftsaufgabe werden von Bund und Ländern jeweils zur Hälfte getragen und durch Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE[2]) aufgestockt.

Genannt wurden außerdem Fördermöglichkeiten für grenzüberschreitende Kooperationen und strukturschwache Gebiete. Die Initiative INTERREG der Europäischen Kommission zielt darauf ab, grenzüberschreitende Kooperationen zu fördern und die Gebiete an den Binnen- und Außengrenzen der Europäischen Union zu unterstützen.[3]

Obwohl die Betriebskosten für Radverkehrsmaßnahmen in derselben Größenordnung liegen können wie die Investitionskosten bzw. die entsprechenden Abschreibungsbeträge, betreffen fast alle Fördermöglichkeiten nur den Bereich der Investitionen. Die Möglichkeit, Betriebskosten zu finanzieren, wurde nur in Verbindung mit Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM) und mit öffentlichen Verkehrsmitteln genannt.

Einzelne Antworten deuten darauf hin, dass vereinzelte Fragen nicht richtig verstanden bzw. falsch beantwortet wurden. Die Antworten wurden nur korrigiert bzw. zusammengefasst, soweit hierbei unterschiedliche Begriffe genannt wurden (z. B. AMB und Bundesanstalt für Arbeit).

Um ein objektives Bild über die tatsächlichen Fördermöglichkeiten zu zeigen, wäre eine detaillierte Analyse der tatsächlichen Förderbedingungen erforderlich.

3.2 Benannte Förderquellen der Stadtstaaten

Die folgende Tab. 3 zeigt alle von den drei Bundesländern Berlin, Bremen und Hamburg im Fragebogen benannten Förderquellen.

Sowohl in Bremen wie in Hamburg wurden eigene Landesmittel als Förderquelle benannt (Bremisches ÖPNV-Gesetz bzw. Landeshaushalt), obwohl die normale Haushaltsfinanzierung keine "Förderung" darstellt.

Aus Berlin kommt der Hinweis auf die Möglichkeit, Radverkehrsmaßnahmen dort aus Mitteln der Investitionsförderung Aufbau Ost und, neben der Nutzung von GA-Mitteln[4], aus dem Europäischen Regionalfonds zu finanzieren (EFRE).

---

[2] Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gehört zu den vier Strukturfonds der Europäischen Union. Sein Hauptziel ist die Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der Europäischen Union. Zu diesem Zweck unterstützt der EFRE Maßnahmen zum Abbau der Ungleichgewichte zwischen den verschiedenen Regionen und sozialen Gruppen. Die Mittel fließen gemäß den vorrangigen Zielen 1 und 2 der Strukturfonds in bestimmte benachteiligte Regionen. Die Fördermittel des EFRE dienen hauptsächlich zur

- Unterstützung von kleinen und mittleren Unternehmen,
- Förderung von Anlageinvestitionen,
- Verbesserung der Infrastruktur und
- Förderung der lokalen Entwicklung.

Quelle: http://europa.eu.int/comm/regional_policy/activity/erdf/erdf1_de.htm

[3] Die EU-Gemeinschaftsinitiative zur Förderung der "transnationalen Zusammenarbeit und Entwicklung" wird im Zeitraum 2000-2006 als INTERREG III B fortgeführt. Die Förderung erfolgt dabei auf verschiedene transnationale Kooperationsräume verteilt. In Deutschland ist die Raumordnung für die Programmverwaltung von INTERREG III B verantwortlich. Die dafür erforderlichen operationellen Programme sind inzwischen bei der Europäischen Kommission eingereicht. Zum Jahresende 2001 wird mit der Genehmigung gerechnet. Diese Programme geben den materiellen und formellen Rahmen für die zu fördernden Projekte vor. Im Rahmen von INTERREG III B können bis zu 50 % der Projektkosten (bis zu 75 % in Ziel 1-Gebieten) in Form von EU-Kofinanzierungsmitteln bereitgestellt werden.

[4] Die GA-Mittel stammen vom Bund, von den Ländern und vom EU-Regionalfonds (EFRE)

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

Tab. 3 Nennung von Förderquellen aus den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg

3.3 Benannte Förderquellen der übrigen Bundesländer (ohne Stadtstaaten)

Die nachfolgenden Tabellen mit den Nennungen aus den Bundesländern enthalten die Angaben der Länder sowie der Kommunen, soweit diese geantwortet haben.

Die Nennungen aus dem Land Brandenburg und aus sieben Kommunen umfassen insgesamt 10 Förderquellen, darunter die Position "Landesmittel".

Die Tab. 4 zeigt, dass selbst GVFG und GA-Mittel nur von der Minderheit der Kommunen als Fördermöglichkeiten benannt wurden.

Brandenburg	**Antworten aus Kommunen**		7
Förderquellen	**Nennung durch Land**	**Nennung durch Kommunen**	**Kommunale Verfügbarkeit in %**
GVFG	Ja	3	43
GA-Mittel	Ja	3	43
ABM, BfA	Nein	2	29
Landesmittel	Ja	2	29
EFRE	Nein	1	14
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

Tab. 4 Nennung von Förderquellen aus Brandenburg

Das Land und die Gemeinden aus Baden-Württemberg benennen neben dem GVFG nur eine allgemeine und eine spezielle Förderquelle für den Fahrradverkehr.

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

Tab. 5 Nennung von Förderquellen aus Baden-Württemberg

Auch die bayrischen Gemeinden sehen – mit Ausnahme des GVFG – überwiegend keine Fördermöglichkeiten.

Bayern	**Antworten aus Kommunen**		6
Förderquellen	**Nennung durch Land**	**Nennung durch Kommunen**	**Kommunale Verfügbarkeit in %**
GVFG	Nein	4	67
FAG	Nein	2	33
Verwaltungshaushalt	Nein	1	17
Programm Freizeit und Erholung	Nein	1	17

Tab. 6 Nennung von Förderquellen aus Bayern

In Hessen sind vor allem Mittel nach dem GVFG und dem Hessischen Finanzausgleichsgesetz als Fördermöglichkeiten verfügbar.

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
EU-Strukturfonds	Nein	1	17
Hess. ÖPNVG	Nein	1	17

Tab. 7 Nennung von Förderquellen aus Hessen

Die Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern benannten vor allem die Fördermöglichkeiten aus GA-Mitteln.

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

Tab. 8 Nennung von Förderquellen aus Mecklenburg-Vorpommern

Aus Niedersachsen werden fünf Förderquellen (sowie der Landeshaushalt) benannt.

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)[5]	Ja	1	25
Dorferneuerungsprojektförderung	Nein	1	25
Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes	Nein	1	25

[5] "Landwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen" werden nach den " Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Entwicklung typischer Landschaften und der ländlichen Räume (ETLR)" finanziert. Die Maßnahme setzt sich zusammen aus:

A. Förderung des ländlichen Wegebaus im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Beteiligung des Bundes sowie
B. Maßnahmen zur Verbesserung der landwirtschaftlichen Infrastruktur.

Zuwendungsempfänger können natürliche und juristische Personen, Teilnehmergemeinschaften, Wasser- und Bodenverbände und ähnliche Rechtspersonen sowie kommunale Gebietskörperschaften sein.
Quelle: http://www.ml.niedersachsen.de/proland/Richtlinie/r1/r1.htm

Niedersachsen	Antworten aus Kommunen		4
Förderquellen	**Nennung durch Land**	**Nennung durch Kommunen**	**Kommunale Verfügbarkeit in %**
Richtlinien zur Gewährung v. Zuwendungen z. Förderung der tourist. Entwicklung	Ja	0	0

Tab. 9 Nennung von Förderquellen aus Niedersachsen

In Nordrhein-Westfalen werden von den meisten Gemeinden die Möglichkeiten nach GVFG und die "Förderrichtlinien Stadtverkehr" benannt. Das Land dokumentiert die umfassenden Fördermöglichkeiten in Anhang 3[6].

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

Tab. 10 Nennung von Förderquellen aus Nordrhein-Westfalen

Aus Rheinland-Pfalz werden nur die Quellen FAG und GVFG benannt.

Rheinland-Pfalz	Antworten aus Kommunen		5
Förderquellen	**Nennung durch Land**	**Nennung durch Kommunen**	**Kommunale Verfügbarkeit in %**
GVFG	Ja	4	80
FAG	Ja	4	80

Tab. 11 Nennung von Förderquellen aus Rheinland-Pfalz

In Sachsen-Anhalt steht eine Vielzahl von Quellen zur Verfügung. Mit der Richtlinie 34/99 können nach Angaben des Landes in Sachsen-Anhalt fast alle Komponenten des Radverkehrssystems gefördert werden. Aus den Kommunen wird diese Quelle jedoch nicht benannt.

[6] Anhang 3 - Radverkehrsförderung in NRW – Stand 20.4.2001 (Az. MWMEV NRW VIB1)

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

Tab. 12 Nennung von Förderquellen aus Sachsen-Anhalt

In Schleswig-Holstein wurde von den meisten Kommunen nur das GVFG benannt.

Schleswig-Holstein	Antworten aus Kommunen		5
Förderquellen	**Nennung durch Land**	**Nennung durch Kommunen**	**Kommunale Verfügbarkeit in %**
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

Tab. 13 Nennung von Förderquellen aus Schleswig-Holstein

Das Land Sachsen hat eine transparente Förderübersicht über die Fördermöglichkeiten für RVA in Sachsen[7] zusammengestellt. Von den einzelnen Kommunen wurden jedoch jeweils nur wenige Förderinstrumente benannt.

[7] siehe Anhang 3 - Fördermöglichkeiten für RVA in Sachsen (SMWA, Ref. 62, 27.8.01)

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 vom 30.9.94	Ja	0	0
Richtlinie des SMUL zur Förderung der naturnahen Waldbewirtschaftung und der Forstwirtschaft vom 20.12.2000	Ja	0	0
Richtlinie des SMUL zur Förderung des ländlichen Raums und der Dörfer im Freistaat Sachsen vom 20.12.2000	Ja	0	0
Richtlinie des SMUL zur Förderung des Landtourismus vom 20.12.2000	Ja	0	0
INTERREG III	Ja	1	17
Förderung von Maßnahmen der städtebaulichen Erneuerung im Freistaat Sachsen vom 1.1.1994	Ja	0	0
Förderung von Strategien und Maßnahmen der städtischen Erneuerung und der Revitalisierung von Brachflächen im Freistaat Sachsen vom 19.1.2001	Ja	0	0
FAG	Nein	1	17
Freistaat Sachsen Förderrichtlinie 12/2000	Nein	1	17

Tab. 14 Nennung von Förderquellen aus Sachsen

Die nachstehende Tab. 15 zeigt die Nennungen aus dem Saarland.

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

Tab. 15 Nennung von Förderquellen aus Saarland

Die Kommunen aus Thüringen benannten insgesamt zehn Förderquellen. Seitens des Landes lagen keine Angaben vor.

Thüringen	**Antworten aus Kommunen**		8
Förderquellen	**Nennung durch Land**	**davon Nennungen**	**Kommunale Verfügbarkeit in %**
GVFG	keine Angaben vom Land	5	63
GA	keine Angaben vom Land	1	13
FAG	keine Angaben vom Land	2	25
Fördermittel Dorferneuerung	keine Angaben vom Land	1	13
Landesprogramm Fremdenverkehr	keine Angaben vom Land	2	25
Thür. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur	keine Angaben vom Land	1	13
Ministerium für Touristik	keine Angaben vom Land	1	13
Förderung ländlicher Wegebau	keine Angaben vom Land	2	25
Flurneuordnungsamt	keine Angaben vom Land	1	13
Ministerium für Landwirtschaft, Naturschutz, Umwelt	keine Angaben vom Land	1	13
Nutzung Ablösegelder	keine Angaben vom Land	1	13

Tab. 16 Nennung von Förderquellen aus Thüringen

3.4 Nennungen nach Maßnahmenarten

Im Einzelnen wurde für 14 Maßnahmenarten des Radverkehrssystems mit den Antwortvorgaben "ja, nein, unbekannt" erfragt, ob diese in den einzelnen Bundesländern gefördert werden.

Die Zahl der "Ja"-Antworten kann als Indikator dafür gelten, 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").

Bayern, Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen hatten die Frage nicht beantwortet. Für die Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg sind die Antworten hier weniger relevant, da diese Länder keine weiteren eigenständigen Gebietskörperschaften haben.

Die einzelnen Fragen wurden dabei wie folgt beantwortet:

Bezuschussung von Radverkehrsnetzen (allgemein)

Die Frage zielt auf die Finanzierung von Radverkehrsnetzen, unabhängig von der Frage, ob der Radverkehr im Zuge vorhandener Straßen geführt wird oder andere Trassen nutzt.

In den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg erfolgt die Finanzierung der lokalen Radverkehrsnetze durch den Landeshaushalt. Berlin benennt die dazu möglichen Bundeszuschüsse, Bremen nutzt die Möglichkeiten der Bremer "Stiftung wohnliche Stadt", die aus einer Spielbankabgabe finanziert wird.

In Baden-Württemberg kennen die meisten Gemeinden keine Möglichkeiten, Radverkehrsnetze insgesamt zu finanzieren. Das Land benennt die im FAG geregelte Pauschalförderung des kommunalen Straßenbaus. Ein Landkreis, der sich bei Betrachtung der Antworten auf die folgenden Fragen offenkundig nicht über die Förderkriterien im Klaren ist, benennt die Möglichkeit, dafür GVFG-Mittel zu nutzen.

In Bayern sind keine Mittel für Radverkehrsnetze vorhanden, lediglich der Landkreis Augsburg benennt das GVFG.

In Hessen sind die vom Land benannten Möglichkeiten, Radverkehrsnetze nach FAG zu fördern, den Kommunen teilweise unbekannt.

In Mecklenburg-Vorpommern sind, bis auf ABM-Mittel, den Kommunen keine Möglichkeiten bekannt, um Radverkehrsnetze zu fördern.

Die in Niedersachsen seitens des Ministeriums genannten Möglichkeiten, Radverkehrsinvestitionen bis zu 100 % zu bezuschussen, sind in den Gemeinden unbekannt bzw. nicht vorhanden.

In Nordrhein-Westfalen können Radverkehrsmaßnahmen (Investitionen) nach GVFG und "Förderrichtlinien Stadtverkehr" zu 85 % bzw. 80 % bezuschusst werden. Den meisten Gemeinden sind diese Möglichkeiten auch bekannt.

In Rheinland-Pfalz besteht die Möglichkeit der Finanzierung von Radverkehrsinvestitionen nach Landes-Finanzausgleichsgesetz LFAG und, nach Angaben der Kommunen, auch nach GVFG. Für einen Teil der Städte sind diese Möglichkeiten jedoch unbekannt oder nicht vorhanden.

In Sachsen-Anhalt gibt es seitens des Landes Fördermöglichkeiten nach GVFG (75 %) und einer Richtlinie vom 28.10.99 (50 %). Für die Kommunen sind diese Möglichkeiten weitge-

hend unbekannt bzw. nicht vorhanden. Im Altmarkkreis stehen ABM-Mittel für den Unterhalt zur Verfügung.

In Schleswig-Holstein sind die vorhandenen Fördermöglichkeiten in der Hälfte der Kommunen nicht bekannt. Das Land stellt Mittel für Investitionen nach GVFG und FAG zur Verfügung. Der Kreis Stormarn sieht auch die Möglichkeit der Finanzierung von Betriebskosten (Förderungsfond).

In Sachsen wird auf die Fördermöglichkeiten für grenzüberschreitende Kooperationen und grenznahe Gebiete seitens der Europäischen Kommission verwiesen (INTERREG III B), sowie auf die Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GA).

Im Saarland besteht bei den Kommunen Uneinigkeit, inwieweit das Radverkehrsnetz gefördert werden kann. Eine Kommune (Dillingen) sieht dafür Fördermöglichkeiten nach GVFG.

In Thüringen kann das Radverkehrsnetz nach übereinstimmender Angabe aller Kommunen nicht gefördert werden (2x unbekannt).

Auf die Frage nach der Möglichkeit, **Radverkehr auf Hauptstraßen** zu finanzieren, wird überwiegend auf das GVFG verwiesen.

Berlin, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen verweisen auf das GVFG, Bayern und Hessen und Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein auf GVFG und Finanzausgleichsgesetz (FAG), Nordrhein-Westfalen auf GVFG und Förderrichtlinien Stadtverkehr, Sachsen und Thüringen auf GVFG, unter der Voraussetzung, wenn gleichzeitig Straßenbau stattfindet.

Für die Kommunen in Brandenburg (nur teilweise bekannt) und Baden-Württemberg (Bagatellgrenze zu hoch, nur in Verbindung mit Straßenausbau) stehen diese Möglichkeiten nur teilweise zur Verfügung. Von den meisten Kommunen in Sachsen-Anhalt und im Saarland wurde keine verfügbare Förderquelle benannt.

Die Möglichkeit, Fördermittel für **Sammel- und Erschließungsstraßen** zu nutzen, wurde in Berlin (in Zusammenhang mit geförderten Straßenbaumaßnahmen) und Rheinland-Pfalz benannt. Unterschiedliche Antworten und weitere Förderquellen wurden benannt aus Hessen, Mecklenburg-Vorpommern (GA-Mittel), Niedersachsen (Dorferneuerung), Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein und Thüringen (langwieriges Akquisitionsverfahren).

Nicht vorhanden oder unbekannt sind entsprechende Möglichkeiten in Brandenburg, Baden-Württemberg, Bayern, Sachsen-Anhalt und Sachsen.

Die Möglichkeit der Fördermittel für **Fernradwege** bieten die Länder Thüringen, Mecklenburg-Vorpommern und Hessen, und den dortigen Kommunen ist dies auch bekannt.

Keine entsprechenden Mittel oder fehlende Kenntnisse gibt es in Bayern und Baden-Württemberg. Das Land Niedersachsen benennt "Förderprogramme" und Schleswig-Holstein benennt ein "Regionalprogramm" mit einem Zuschuss von 50 %, das von den Kommunen aber nicht benannt wurde.

Unterschiedliche Antworten gibt es aus Sachsen, Sachsen-Anhalt, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz.

Möglichkeiten zur Förderung von **Feld-, Wald- und Wirtschaftswegen** wurden benannt aus Berlin, Thüringen (Flurerneuerung, ländlicher Wegebau Landesprogramm Fremdenverkehr),

Saarland (Jagdgenossenschaften), Schleswig-Holstein, Sachsen-Anhalt und Hessen (Radwanderrouten).

Vereinzelt benannt wurden Möglichkeiten in Brandenburg (Programm Freizeit und Erholung).

Keine bzw. unbekannte Möglichkeiten bestehen in Baden-Württemberg, Sachsen, Niedersachsen (das Land benennt Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes) und Mecklenburg-Vorpommern.

Abstellanlagen/Fahrradstationen. Von den Kommunen wurden die allgemein vorhandenen Möglichkeiten nach dem GVFG nur teilweise benannt. Ansonsten besteht in Sachsen-Anhalt ein Schnittstellenprogramm für ÖPNV-Verknüpfungspunkte der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA), benannt wurden die Finanzausgleichsgesetze in Hessen und Rheinland-Pfalz, in Baden-Württemberg ein Förderprogramm des Landes, Ablösegelder für Stellplätze sind in Hessen und Thüringen nutzbar, in Nordrhein-Westfalen besteht ein Programm "100 Radstationen", in Bremen Mittel nach dem Bremischen ÖPNV-Gesetz und in Mecklenburg-Vorpommern Mittel aus der Städtebauförderung.

Möglichkeiten zur Finanzierung der von der FGSV bundeseinheitlich empfohlenen Wegweisung (diese sind weitgehend identisch mit den Empfehlungen des ADFC Bundesverbandes) sind den Kommunen in Hessen und Nordrhein-Westfalen bekannt sowie einzelnen Gemeinden in Sachsen, Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt.

Keine Fördermöglichkeiten dagegen bestehen in Baden-Württemberg und Brandenburg (dort wird ein abweichendes Wegweisungskonzept verfolgt). Auch Berlin weicht von den bundeseinheitlichen Wegweisungsempfehlungen ab.

Verschiedene Kommunen gaben an, sie verfügten über Fördermöglichkeiten für **Lichtsignalanlagen.** Dies dürfte sich ausschließlich auf LSA als Bestandteil von Straßenbaumaßnahmen beziehen (GVFG, FAG).

Förderungsmöglichkeiten für **Werbung/Öffentlichkeitsarbeit** bestehen nach Angaben der Länder in Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein. Diese Möglichkeiten wurden von den meisten Kommunen nicht benannt. Genannt wurde jedoch die Möglichkeit der Förderung per ABM.

Für die Förderung der **Fahrradmitnahme im ÖPNV/SPNV** wurden folgende Möglichkeiten bekannt: Eine Förderung der Betriebskosten ermöglichen Hessen (Hess. ÖPNV-Gesetz) und Sachsen-Anhalt (NASA).

Investitionskosten können in Nordrhein-Westfalen gefördert werden (Fahrzeugförderung nach § 13 Regionalisierungsgesetz).

Die meisten Kommunen sehen keine Möglichkeit, für die **Querung von Bundesfernverkehrswegen** Fördermöglichkeiten zu nutzen. Einige Kommunen gaben allerdings an, hierzu auf Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zurückgreifen zu können.

Während die meisten Gemeinden für ein **kommunales Mietradsystem** keine Fördermöglichkeit sahen, gaben drei Gemeinden aus unterschiedlichen Bundesländern (Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt, Saarland) an, Mittel dazu zur Verfügung zu haben.

Für die **Planung** stehen nach Angabe der Ministerien in verschiedenen Bundesländern (Brandenburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt) Fördermöglichkeiten

zur Verfügung. Mit Ausnahme der nordrhein-westfälischen Kommunen ist dies den meisten Städten unbekannt.

Unter den **sonstigen geförderten Maßnahmen** genannt wurden jeweils einmal

- Landesmittel für die Verkehrssicherheit von Kindern (Brandenburg),
- Radverkehrsförderung als "Agenda-Projekt" (Agenda 21, Baden-Württemberg),
- Schutzhütten und Rastanlagen (Hessen),
- Radfernwege "Niedersachsennetz" aus EFRE-Mitteln (europ. Regionalfonds) (Niedersachsen),
- Radtourismus und Radverkehrssicherheit (Nordrhein-Westfalen),
- Rad- und Wanderwege und überregionale Radwanderwege (Sachsen-Anhalt),
- Radwanderwege (Sachsen),
- ÖPNV-Ergänzungskonzept (GVFG-Mittel, Thüringen),
- Rad-/Fußgängerbrücke (GA-Mittel).

Fazit/Anregungen

Die Antworten zeigen, dass die einzelnen Gebietskörperschaften – auch zwischen den Kommunen eines Bundeslandes – unterschiedliche Möglichkeiten kennen bzw. nennen. Um darauf zielgenau reagieren zu können, wäre vertieft zu ermitteln, wie dieses Ergebnis jeweils interpretiert werden muss, also ob die jeweilige Förderquelle für eine Gebietskörperschaft

- objektiv nicht vorhanden,
- in der Praxis aus fiskalischen Gründen nicht nutzbar ist, z. B. weil die entsprechenden Haushaltsmittel bereits anders verplant sind oder die Eigenanteile nicht in den Haushalt eingestellt werden (können),
- die Formulierung von Fördertatbestand oder Bewilligungsbedingungen Hemmnisse bilden,
- die Verfügbarkeit der Quelle für Radverkehrsmaßnahmen nicht bekannt ist.

Da es bislang keinen umfassenden Überblick über die in jedem Bundesland vorhandene Fördermöglichkeit gibt, gilt es, diesen Überblick zu schaffen und zu verbreiten.

4 Ausgaben für den Radverkehr (Frage 3)

Um zu erfahren, in welchem Umfang tatsächlich Mittel für den Radverkehr ausgegeben wurden, wurde erfragt: "Aus welchen Haushaltstiteln Ihrer Gebietskörperschaft wurden 1998, 1999 und 2000 Maßnahmen für den Radverkehr finanziert?"

Um einen möglichst vollständigen Überblick zu bekommen, wurde systematisch abgefragt,

- welche Haushaltstitel ausschließlich für den Radverkehr eingerichtet wurden, und zwar im Vermögenshaushalt (Investitionen) und im Verwaltungshaushalt (Betrieb, Unterhaltung, Planung),
- und welche Radverkehrsausgaben aus Haushaltstiteln finanziert wurden, die ***auch*** für den Radverkehr genutzt werden können, und auch hier wieder unterschieden nach Vermögenshaushalt (Investitionen) und Verwaltungshaushalt (Betrieb, Unterhaltung, Planung).

Um das jeweilige Gesamtvolumen zu ermitteln, werden die Radverkehrsausgaben aus den jeweils einzeln abgefragten Haushaltstiteln zusammengefasst dargestellt.

Die Angaben der einzelnen Bundesländer reflektieren die Praxis der mit Frage 2 bereits ermittelten unterschiedlichen "Förderlandschaften". Gleichwohl ergibt sich anhand der von Geber- und Nehmerseite genannten Titel und Volumina kein vollständiger Überblick. Die Antworten zeigen große Informationslücken durch fehlende Transparenz der Landeshaushalte und der kommunalen Haushalte.

In der Regel sind Radverkehrsmaßnahmen in verschiedenen Haushaltsstellen enthalten; deutlich wurde, dass die Bearbeiter der Fragen keinen vollständigen Überblick hatten. In keinem Bundesland scheint es eine Stelle zu geben, die umfassend über das Engagement des Landes für den Radverkehr Bescheid weiß.

4.1 Bundesländer

Die benannten Ausgaben einzelner Bundesländer (ohne Stadtstaaten) 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.

Übrige Bundesländer bzw. Landesämter: keine Angabe oder "0"

Tab. 17 Ausgaben von Bundesländern für den Radverkehr (alle Titel)

Inwieweit die Daten vollständig sind, konnte im Rahmen des Vorhabens nicht untersucht werden. Der Radverkehr wird sicherlich stärker gefördert als aus den angegebenen Einzeletats erkennbar. Aus der später folgenden Tabelle der Einnahmen wird am Beispiel Brandenburgs deutlich, dass bereits die im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Radwege an Bundesfernstraßen geflossenen Mittel alleine höher sind als die vom Brandenburger BLVS benannten Ausgaben. Ferner war der Presse kürzlich zu entnehmen, dass Brandenburg aus

Tourismusmitteln den Radverkehr pro Jahr mit Mitteln in der Größenordnung von 40 - 50 Mio. DM fördert.

4.2 Kommunen

Auch die Kommunen wissen über ihre Ausgaben in höchst unterschiedlichem Maße Bescheid. 67 Kommunen und 3 Stadtstaaten hatten die Frage beantwortet, aus welchen Haushaltstiteln Ihrer Gebietskörperschaft 1998, 1999 und 2000 Maßnahmen für den Radverkehr finanziert wurden.

Die Tab. 18 zeigt die Verteilung der Gemeinden einschließlich der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen nach dem Volumen ihrer Ausgaben.

Rund ein Sechstel der Kommunen hatte Budgets von mehr als 1 Mio. DM. Während darunter im Jahr 1998 nur 3 der befragten Gemeinden Radverkehrsbudgets im Umfang von 3 Mio. DM und mehr angaben, waren dies im Jahr 2000 bereits 8 Kommunen. Etwa die Hälfte der Gemeinden hatte Budgets von bis zu 1 Mio. DM.

Das restliche Drittel der Gemeinden hatte jeweils weder einen eigenen Etat für Ausgaben für den Radverkehr, noch Informationen über den Anteil von Radverkehrsmaßnahmen an anderen Etats, z. B. für allgemeine Unterhaltungsmaßnahmen.

Da die Erhebung nicht repräsentativ angelegt werden konnte und unbekannt ist, welche Faktoren die Bereitschaft zur Teilnahme an der Befragung bestimmen, stützt die nachstehende Tabelle nur die Vermutung, dass das materielle Engagement der Gemeinden für den Radverkehr steigt.

Radverkehrsausgaben [Anzahl Kommunen]	**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:
Nennung der Kommunen mit mehr als 3 Mio. Einw.	4,4 Mio. DM Dessau 5,0 Mio. DM Frankfurt/M 6,2 Mio. DM München 6,4 Mio. DM Hamburg	3,5 Mio. DM Dessau 4,3 Mio. DM Hamburg 4,7 Mio. DM München 5,0 Mio. DM Frankfurt/M. 7,0 Mio. DM Freiburg	Je 3,0 Mio. DM Münster, Berlin, Dresden, Dessau 3,6 Mio. DM Elbe-Elster 3,7 Mio. DM Düsseldorf 5,0 Mio. DM Frankfurt/M. 5,8 Mio. DM Hamburg 8,9 Mio. DM München

Tab. 18 Benannte Radverkehrsausgaben von Kommunen nach Ausgabenklassen

Das durchschnittliche Volumen der benannten Ausgaben ist in den beteiligten Städten und Stadtstaaten zwischen 1998 und 2000 kontinuierlich gewachsen. Es betrug zuletzt mehr als 1 Mio. DM pro Jahr. Die von den Landkreisen bezifferten Summen entwickelten sich dage-

gen uneinheitlich. Die Beträge waren 2000 mit mehr als 400.000 DM p. a. am höchsten. Sie lagen 1999 aber niedriger als 1998.

Die für Unterhaltungsmaßnahmen im Verwaltungshaushalt benannten Beträge betrugen nur 12 - 16 % der Investitionssummen im Vermögenshaushalt. Dieses Verhältnis erscheint überraschend niedrig, wenn man vermutet, dass die im Vermögens- und Verwaltungshaushalt benötigten Beträge in der gleichen Größenordnung liegen. Es könnte aber auch dafür sprechen, dass die laufenden Ausgaben mit einer höheren Selbstverständlichkeit in den "normalen" Betriebskostenprogrammen enthalten sind als Investitionen.

Ausgaben in DM	**1998**	**1999**	**2000**
Städte und Stadtstaaten			
Vermögenshaushalt	751.000	834.000	1.029.000
Verwaltungshaushalt	104.000	130.000	153.000
Gesamt	855.000	964.000	1.182.000
Landkreise			
Vermögenshaushalt	292.000	252.000	341.000
Verwaltungshaushalt	56.000	49.000	67.000
Gesamt	348.000	301.000	408.000

Basis: 70 Kommunen

Tab. 19 Durchschnittliche Ausgaben der befragten Kommunen für den Radverkehr

4.3 Zuschüsse an Dritte

Um zu erfahren, in welchem Umfang Dritten Zuschüsse für Radverkehrsmaßnahmen gewährt wurden, wurde nach den entsprechenden Haushaltstiteln und nach der Höhe der Dritten gewährten Zuschüsse für Radverkehrsmaßnahmen in den Jahren 1998, 1999 und 2000 gefragt.

Dabei wurde getrennt nach Investitionen und nach "Sonstiges" (Betrieb, Unterhaltung, Planung, Kampagnen) erhoben sowie nach Zuschussempfänger und Förderquote in %.

Zuschüsse der Länder

Die Förderprogramme umfassen in allen Bundesländern Straßenbaumittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und den Finanzausgleichsgesetzen. Die Möglichkeit, in den Radverkehr zu investieren, besteht hier für Landkreise, Kommunen, kreisfreie Städte sowie Zweckverbände in Verbindung mit dem Straßenausbau.

Darüber hinausgehend benannt wurden:

In **Brandenburg**

- Mittel für die Schulwegsicherung in den Gemeinden

In **Schleswig-Holstein**

- Regionalprogramm für strukturschwache ländliche Räume und GA-Mittel und LEADER II Verbesserung d. Wettbewerbsfähigkeit des Tourismus als Zuschuss an die Kreise und Tourismusorganisationen (Förderquote war unterschiedlich bei einzelnen Projekten)

In **Hessen**

- Ab 2001 Gemeinschaftsaufgabe (GA) zur Verbesserung der region. Wirtschaftsstruktur
- Landesprogramm einfache Stadterneuerung

In **Sachsen-Anhalt**

- Modellvorhaben "Fahrradfreundliche Stadt" – Stadt Roßlau
- GA-Mittel

Eigenanteile

Die Höhe der geforderten **Eigenanteile** und ihre Bedeutung für die Zuschussnutzung gibt kein klares Bild. Einheitliche Zuschussregelungen sind nicht erkennbar. Die genannten Angaben schwanken zwischen 10 % und 90 %.

Zuschüsse von Kommunen an Dritte

Insgesamt wurden wenig **Zuschüsse an Dritte** benannt, und zwar für

- P+R-Betreiberorganisation,
- Liegenschaftsentwicklungs-/Projektgesellschaften und
- Nachbargemeinden.

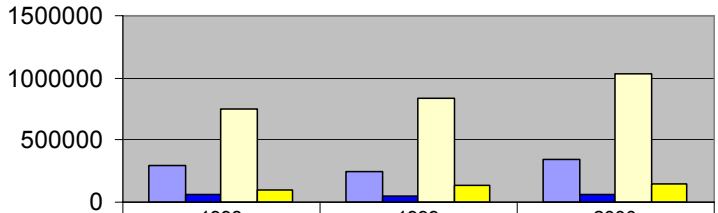
4.4 Aufgaben ausgewählter Kommunen

Eine Auswertung der von 70 Kommunen vorgelegten Daten nach Städten (mit Stadtstaaten) und Landkreisen ergibt deutliche Unterschiede zwischen Landkreisen und Städten.

Das Engagement der Landkreise ist deutlich geringer als der Städte und stark schwankend. In den verschiedenen Jahren profilierten sich unterschiedliche Landkreise. Das Engagement der Städte dagegen steigt durchweg an.

Der überwiegende Teil dieses Engagements betrifft Investitionen und ist deshalb im Vermögenshaushalt ausgewiesen, in den Städten etwa gleichbleibend rd. 84 %, in den Landkreisen 87 %, wobei hier keine Veränderungen zu beobachten sind.

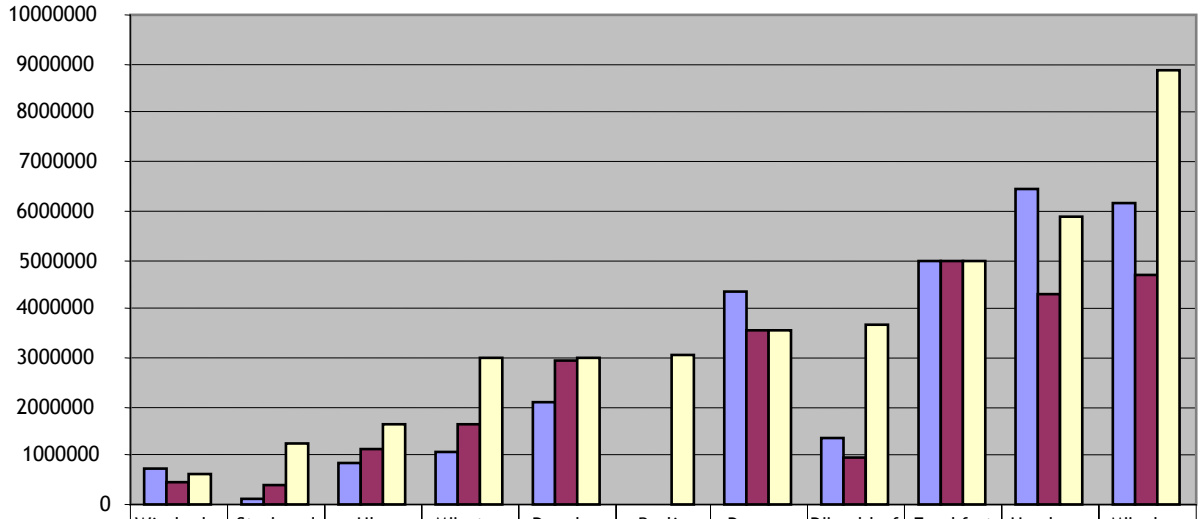
Ausgaben der antwortenden Kreise und Städte im Vermögens- und Verwaltungshaushalt



	1998	1999	2000
Kreise Vermögenshaushalt	292122	251658	341281
Kreise Verwaltungshaushalt	56491	49344	67467
Städte Vermögenshaushalt	751181	833826	1028744
Städte Verwaltungshaushalt	104217	130222	153315

Abb. 1 Mittlere Ausgaben von 70 Kommunen (Kreise und Städte) im Vermögens- und Verwaltungshaushalt in den Jahren 1998, 1999 und 2000

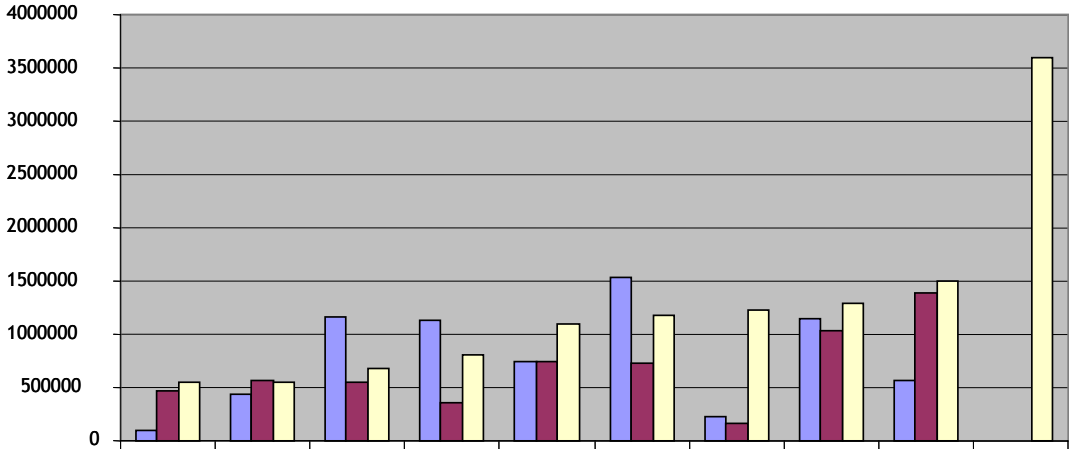
Vergleicht man die elf an der Umfrage beteiligten Städte, die 2000 das größte Ausgabenvolumen für den Radverkehr benennen, so erkennt man überwiegend Steigerungen. Spitzenreiter sind die großen Städte München, Hamburg und Frankfurt, wobei Frankfurt wegen seiner geringeren Einwohnerzahl unter den großen Städten die höchsten Pro-Kopf-Ausgaben haben dürfte. Berlin, die größte deutsche Stadt, hat erst im Haushalt 2000 begonnen, Maßnahmen für den Radverkehr auszuweisen.



	Wiesbaden HE	Stralsund MV	Ulm BW	Münster NW	Dresden SN	Berlin B	Dessau SA	Düsseldorf NW	Frankfurt HE	Hamburg HH	München BY
1998	730000	137000	869000	1067700	2067000	0	4368000	1375679	5000000	6444537	6161000
1999	470000	415000	1119000	1658000	2928000	0	3552200	947471	5000000	4276037	4700000
2000	635000	1222000	1619000	3004000	3020200	3046757	3573000	3654043	5000000	5871750	8877000

Abb. 2 Radverkehrsausgaben ausgewählter Städte in 1998, 1999, 2000

Die zehn im Jahr 2000 engagiertesten Landkreise lassen deutlichere Unterschiede erkennen. Während die in 2000 eingesetzten Mittel gegenüber 1998 in drei Landkreisen zurückgegangen waren, weisen sieben Landkreise Steigerungen auf. Ein besonders hoher einmaliger Wert ergibt sich durch den Aufbau des Fahrradtourismus im Landkreis Elbe-Elster. Kontinuität lässt sich im Kreis Borken erkennen, dem Landkreis, mit der vermutlich pro Kopf höchsten Fahrradnutzung in Deutschland[8].



	Lörrach BW	Borken NW	Emsland NI	Emmen- BW	Osterholz NI	Augsburg BY	Stormarn SH	Herford NW	Hannover NI	Elbe-Elster BB
1998	91400	440000	1168000	1128000	750000	1533000	218000	1150000	560000	0
1999	474300	560000	550000	359000	750000	733468	167000	1035000	1395002	0
2000	543000	550000	680000	814000	1100000	1172366	1227000	1285000	1492976	3597207,1

Abb. 3 Radverkehrsausgaben ausgewählter Landkreise in 1998, 1999, 2000

4.5 Ergebnis

Die einzelnen Länder und Kommunen engagieren sich in höchst unterschiedlichem Umfang für den Radverkehr. Nur teilweise können die Länder und Kommunen diese Summen beziffern. Die gemachten Angaben sind insoweit unvollständig, als nur die Etatpositionen einzelner Ressorts benannt wurden und weil ein Teil der Radverkehrsmaßnahmen in allgemeinen Budgets enthalten ist. Alles spricht dafür, dass für den Radverkehr bereits heute mehr Geld ausgegeben wird, als bekannt ist.

Fazit/Anregungen

Einrichtung einer Clearingstelle, die sich jährlich einen Überblick über die gesamten Ausgaben, sowohl aus dem Verwaltungshaushalt (Betriebskosten und Unterhalt) wie aus dem Vermögenshaushalt (Investitionskosten) aller Ämter, für den Radverkehr als System verschafft, und darüber berichtet. [9]

---

[8] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen / Socialdata GmbH, Nahverkehr in der Fläche, Köln 1994.

[9] Als Verfahren bietet sich die Systemkostenanalyse an, mit deren Hilfe der gesamte Haushalt verkehrsmittelbezogen ausgewertet wird. Hierbei erfolgt eine systematische Durchforstung des Haushaltsplans zur Identifikation der relevanten Kostenstellen und Kostenarten, eine transparente Darstellung von Zuschüssen und ihrer jeweiligen Quelle und der "durchlaufenden" Einnahmen und Ausgaben und eine Aufteilung der Verkehrskosten auf die einzelnen Verkehrsmittel. Vgl. Bracher/Uricher, Umweltentlastung und Kostenreduzierung in der kommunalen Verkehrsplanung FE-Vorhaben 29996108 des Umweltbundesamtes, Berlin 2001, erscheint in der Reihe UBA-Texte (geplant). Bereits veröffentlicht: Hg.: Umweltbundesamt, "Umweltentlastung durch Kostenminimierung: Least Cost Planning im Verkehr - mit Leitfaden für die Anwendung in Kommunen", Berlin/Dresden/Freiburg 1999, Reihe UBA Texte (ISSN 0722-186X)

5 Einnahmen (Frage 4)

Hier war zu ermitteln, in welchem Umfang Fördermöglichkeiten des Bundes in der Praxis auch genutzt werden und in welchem Umfang die Länder und Gemeinden weitere Fördermöglichkeiten erschließen konnten.

Die Länder finanzieren im Auftrag des Bundes die an Bundesfernstraßen liegenden **Radwege in der Baulast des Bundes**.[10]

Nach **§ 5a Bundesfernstraßengesetz (FStrG)** kann der Bund Zuwendungen zum Bau oder Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesfernstraßen und zum Bau oder Ausbau von Gemeinde- und Kreisstraßen gewähren, die Zubringer zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind.

Lediglich Baden-Württemberg meldet, dass solche Mittel in geringem Umfang akquiriert wurden. Die Gesamtsummen betrugen

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

Inwieweit damit speziell radverkehrsbezogene Maßnahmen erfolgten, ist nicht bekannt.

Nach dem **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** erhalten Gemeinden Mittel des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Die Mittelvergabe erfolgt über die Länder. Deshalb sind die Bundesmittel sowohl als Einnahmen der Länder verzeichnet, wie auch als Einnahmen der Gemeinden.

Mit der **Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GA),** einem Regional-Förderinstrument von Bund und Ländern, werden Investitionen gefördert, die in strukturschwachen Regionen die Einkommens- und Beschäftigungssituation verbessern. Die Mittel der Gemeinschaftsaufgabe werden von Bund und Ländern jeweils zur Hälfte getragen und durch Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE[11]) aufgestockt.

Antwortvorgaben auf die Frage, in welchem Umfang in den Jahren 1998, 1999 und 2000 Förderquellen des Bundes für Radverkehrsmaßnahmen genutzt wurden, waren:

- Radwege in der Baulast des Bundes
- § 5a Fernstraßengesetz (FStrG)
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"

---

[10] Nach § 5 FStrG sind dies "die Bundesfernstraßen, soweit nicht die Baulast anderen nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen unterliegt". Die Baulast von Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen obliegt nach § 5 (2) den Gemeinden, wenn diese mehr als 80.000 Einwohner hat, dies (bei mehr als 50.000 Einwohnern) verlangt bzw. bei kleineren Gemeinden mit Zustimmung erklärt.

[11] Der Europäische Fond für regionale Entwicklung (EFRE) gehört zu den vier Strukturfonds der Europäischen Union. Sein Hauptziel ist die Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der Europäischen Union. Zu diesem Zweck unterstützt der EFRE Maßnahmen zum Abbau der Ungleichgewichte zwischen den verschiedenen Regionen und sozialen Gruppen. Die Mittel fließen gemäß den vorrangigen Zielen 1 und 2 der Strukturfonds in bestimmte benachteiligte Regionen. Die Fördermittel des EFRE dienen hauptsächlich zur

- Unterstützung von kleinen und mittleren Unternehmen,
- Förderung von Anlageinvestitionen,
- Verbesserung der Infrastruktur,
- Förderung der lokalen Entwicklung.

Quelle: http//europa.eu.int/comm/regional_policy/activity/erd/erdf1_de.htm

Um eine klare Fragestellung zu ermöglichen, wurde gefragt, wie hoch der Betrag insgesamt war und wie hoch der Anteil für den Radverkehr.

Um zu erfahren, in welchem Umfang darüber hinaus zweckgebundene Einnahmen für Radverkehrsmaßnahmen erzielt wurden, wurde nach

a) Förderquellen mit ausschließlicher Zweckbindung (*nur* für den Radverkehr nutzbar) (z. B. Programm 100 Fahrradstationen NRW) gefragt sowie nach

b) Förderquellen mit Zweckbindung, die *auch* für den Radverkehr genutzt werden können (z. B. "Finanzierungshilfen für den Schutz der Umwelt" oder Mittel der Europäischen Union).

Ergänzend wurden Fragen nach den übrigen erschlossenen Förderquellen gestellt mit ausschließlicher Zweckbindung für den Radverkehr und auch für den Radverkehr verfügbare Mittel.

Beantwortet wurden die Fragen durch 2 Stadtstaaten, 10 weitere Bundesländer, 41 Landkreise und 33 Städte.

5.1 Einnahmen der Bundesländer

Die Bundesländer verwalten die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes und haben die "Programmkompetenz" für Bundesfernstraßen; sie verwalten die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und die GA-Mittel. Da die Mittelvergabe der für die Kommunen bestimmten Mittel des Bundes also zunächst an die Länder erfolgt, sind die meisten Mittel des Bundes für den Radverkehr "Zuschüsse" an die Bundesländer.

Da Bau und Unterhaltung der Bundesfernstraßen durch die Straßenbauverwaltungen der Bundesländer erfolgen, haben alle Bundesländer Einnahmen für Radwege an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes erzielt. Nur vier Bundesländer haben diese Mittel jedoch in ihren Antworten spezifiziert. Sie haben für Radwege in der Baulast des Bundes die folgenden Beträge benannt, wobei die von den Bundesländern benannten Beträge z. T. geringfügig von den beim Bund bekannten Daten abweichen.

Mio. DM	1998	1999	2000
Baden-Württemberg	6,5 *(7,9°)*	10,0 *(9,9°)*	5,4
Brandenburg	11,1 *(11,0°)*	10,9 *(10,9°)*	8,7
Niedersachsen	k. A. *(14,1°)*	10,3 *(10,3°)*	11,6
Nordrhein-Westfalen	13,0 *(20,1°)*	18,0 *(13,8°)*	21,0

° *zum Vergleich: BMVBW S 11 - Übersicht über den Bau von Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. Länderübersicht – Baukosten (Mio. DM). Vom 10.5.2000*

Tab. 20 Einnahmen der Bundesländer für Radwege an Bundesfernstraßen

Die übrigen Bundesländer machten keine Angaben.

Die einzelnen Jahre ergeben unterschiedliche Bilder.

Ein Vergleich der von den Ländern für Radverkehrsvorhaben zur Verfügung gestellten Mittel zeigt erhebliche Unterschiede. Während Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein hohe Millionenbeträge an GVFG-Mitteln für den Radverkehr nutzen, sind

diese Mittel in Rheinland-Pfalz und Brandenburg vergleichsweise gering. Dieser Vergleich verstärkt sich, wenn die Einwohnerzahlen berücksichtigt werden.

In DM	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

Tab. 21 Einnahmen der Bundesländer für den Radverkehr aus GVFG-Mitteln

Eine weitere Quelle sind die aus der Regionalförderung verfügbaren GA-Mittel für die Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur".

	1998	1999	2000
	DM	DM	DM
Sachsen	1)	1)	1)
Sachsen-Anhalt	583.129	381.650	209.000
Schleswig-Holstein	1.090.000	924.140	0

1) 1.10.1990 – 31.12.2000 Investitionen in Radwege 213 Mio. DM, davon 171 Mio. DM als Zuschuss (GA u. EFRE)

Tab. 22 Einnahmen der Bundesländer für den Radverkehr aus GA-Mitteln

Nur fünf von 16 Bundesländern (Brandenburg, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein) haben den für den Radverkehr genutzten Anteil ihrer GVFG-Mittel benannt. 1998 waren dies 67 Mio., 1999 waren dies 56 Mio. DM und 2000 69 Mio. DM. Dies sind über 2 % der im Jahr 2000 verfügbaren GVFG-Mittel in Höhe von 3,2 Mrd. DM. Die drei Stadtstaaten haben keine GVFG-Mittel für Radverkehrsmaßnahmen genutzt.

Die Länder, von denen Daten vorliegen, umfassen knapp 53 % der Bevölkerung der Flächenstaaten (Bundesländer ohne Stadtstaaten) der Bundesrepublik Deutschland[12]. Inwieweit auch die übrigen Länder GVFG-Mittel für den Radverkehr genutzt haben, ist nicht bekannt. Wenn die Annahme zutrifft, dass sich die übrigen Länder eher weniger engagiert für den Radverkehr einsetzten, lässt sich davon ausgehen, dass die für Radverkehrsmaßnahmen genutzten GVFG-Mittel zwischen den benannten 2 % und höchstens 4 % des GVFG-Volumens betragen.

[12] 40,67 Mio. Ew. ; In Berlin, Bremen und Hamburg wohnen 5.75 Mio. Ew. von 82,22 Mio. Ew. der Bundesrepublik. Damit wohnen also 76,47 Mio. EW in den Flächenstaaten – Quelle: Bundesrat (www.bundesrat.de) – Stand 24.8.01

5.2 Einnahmen der Kommunen

Angaben der Kommunen

Nur ein Teil der Landkreise sowie der Städte und Stadtstaaten hatte Einnahmen erzielt, also Fördermittel erhalten bzw. benannt. Von den 41 Landkreisen hatten 20 keine Fördermittel benannt und die übrigen eine oder zwei Quellen angegeben.

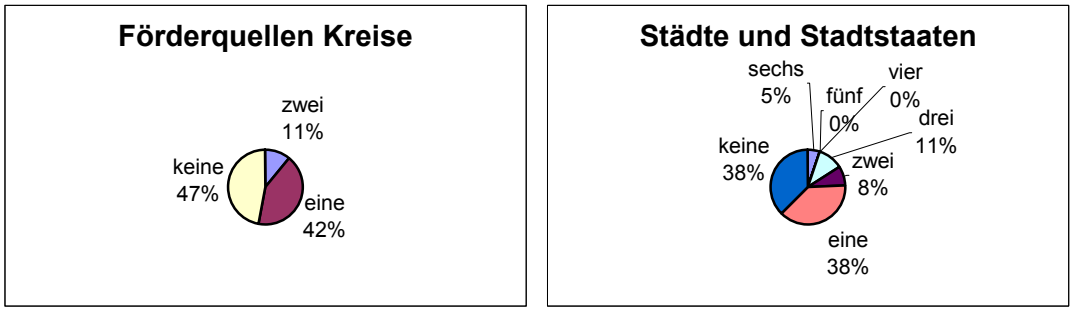


Abb. 4 Anzahl der Förderquellen von Kreisen und Städten/Stadtstaaten

19 von 36 Städten und Stadtstaaten hatten keine Fördermittel benannt, aber insgesamt wurden mehr Quellen benannt als bei den Kreisen.

Aus den Antworten ist erkennbar, dass für die Kommunen nicht transparent ist, aus welcher Quelle die jeweiligen Mittel stammen. So wurden unter "Mittel des Bundes" in vielen Fällen auch die Landesmittel angeführt. Die Ergebnisse werden deshalb zusammenfassend dargestellt.

Über die Nutzung des GVFG durch die Kommunen liegen folgende Angaben vor:

	1998		1999		2000	
	Anzahl	**DM je Kommune**	**Anzahl**	**DM je Kommune**	**Anzahl**	**DM je Kommune**
Kreise (Durchschnittsbetrag)	35	153.348	35	115.486	35	79.100
- geförderte Kreise	12 (33 %)	677.287	10 (27 %)	404.201	10 (27 %)	276.850
Städte/Stadtstaaten (Durchschnittsbetrag)	36	117.955	36	140.546	36	191.203
- geförderte Städte	15 (43 %)	283.092	11 (31 %)	459.969	15 (35 %)	458.887

Tab. 23 Einnahmen der Kommunen für den Radverkehr aus GVFG-Mitteln

Sowohl bei den Gemeinden wie den Kreisen nutzt nur eine Minderheit GVFG-Mittel für den Radverkehr. Betrachtet man die durchschnittlichen Beträge, so erkennt man, dass die von den Landkreisen für den Radverkehr akquirierten Mittel deutlich sinken, während die Städte die entsprechenden Ausgaben steigern.

Über den Einsatz von GA-Mitteln liegen folgende Angaben vor.

	1998		1999		2000	
	Anteil	**DM**	**Anteil**	**DM**	**Anteil**	**DM**
Kreise	35	87.142	35	43.472	35	60.881
geförderte Kreise	2	1.542.985	2	760.760	2	1.065.418
Städte/Stadtstaaten	36	28.200	36	64.116	36	63.217
geförderte Städte	2	507.600	5	461.635	3	758.604

Tab. 24 Benannte Einnahmen der Kommunen für den Radverkehr aus GA-Mitteln

5.3 Sonstige Förderquellen der Kommunen

Sonstige Förderquellen des Bundes hatten lediglich drei von 35 Kreisen benannt, sowie sieben von 36 Städten und Stadtstaaten. Pro Jahr hatten durchschnittlich 1 Kreis (= 3 %) und 4 Städte (= 11 %) sonstige Förderquellen erschlossen.

Unter den angegebenen Quellen waren solche, deren Herkunft aus Bundesmitteln nicht erkennbar war.

	Programm	**1998**	**1999**	**2000**
Stadt				
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	0
Landkreis				
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	?	?	?

Tab. 25 Benannte Einnahmen von Kommunen aus sonstigen Förderquellen des Bundes

Benannt wurde ferner die Nutzung der folgenden **Förderquellen mit ausschließlicher Zweckbindung** für den Radverkehr:

- In Münster (NRW) wurden Stadterneuerungsmittel (FöRi-Stadterneuerung) des Landschaftsverbands Westfalen-Lippe für Fahrradstation und Bike + Ride – Anlagen genutzt,
- in Borken (NRW) Mittel nach der Förderrichtlinie Radwegebau NRW,
- in Bonn (NRW) Mittel aus dem Landesprogramm 100 Radstationen (Radstation), aus dem Landesprogramm "Fahrradfreundliche Städte" für Planung und Öffentlichkeitsarbeit und ein Sonderprogramm für den "Erlebnisweg Rheinschiene",
- im Kreis Uecker-Randow (Mecklenburg-Vorpommern) wurde ein Zuschuss für Radwegeunterhaltung nach einer Vereinbarung zwischen Kreis und Kommunen genutzt,
- und in Weimar (Thüringen) standen Radwegebaumittel aus dem Landesprogramm Fremdenverkehr zur Verfügung.

Die jeweils genutzten Beträge sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Kommune		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	900.000	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 u. Kommunen, Zuschuss Radwegeunterhaltung		10.000	10.000
Weimar	Thür. Min. f. Wirtschaft, Landesprogramm Fremdenverkehr, Radwegebau	74.100	?	46.000

Tab. 26 Von Kommunen genutzte Förderquellen mit ausschließlicher Zweckbindung für den Radverkehr

Hier wurden die folgenden Förderquellen, die **auch für Radverkehrsmaßnahmen** genutzt wurden bzw. genutzt werden konnten, benannt:

- in Dresden (Sachsen) EFRE-Mittel (europ. Regionalfonds),
- in Stralsund (Mecklenburg-Vorpommern) Mittel aus der Parkplatzablöse gem. kommunaler Satzung der Hansestadt Stralsund
- sowie Finanzausgleichgesetze von zwei Städten in Hessen und einer Stadt in Schleswig-Holstein,
- das Landesprogramm Fremdenverkehr Thüringen und
- das Schnittstellenprogramm SPNV/ÖPNV-GVFG Sachsen-Anhalt (Anmerkung: GVFG-Mittel sind allerdings Bundesmittel!).

Dabei wurden folgende Mittel genutzt:

Kommune		1998	1999	2000
Dresden	EFRE			135.000
Fulda	Land Hessen, § 33 FAG		133.600	50.000
Stralsund	Parkplatzablösesatzung (Parkplätze Stadtbereich einschl. Parkplatzwegweisung)*)	(61.000)	(4.000)	(34.000)

*) Mittel für Radwegebaumaßnahmen nutzbar

Tab. 27 Von Kommunen genutzte Förderquellen mit Zweckbindung, die (auch) für Radverkehr genutzt werden konnten

5.4 Beispiele Dessau und Stralsund

Diese beiden Städte hatten in den beobachteten drei Jahren jeweils sechs Förderquellen genutzt. Dies waren in beiden Städten

- GVFG-Mittel,
- GA-Mittel und
- Städtebauförderung.

Dessau hat zusätzlich genutzt

- Infrastrukturprogramm kommunaler Straßenbau Sachsen-Anhalt,
- ÖPNV-Investitionsprogramm für Schnittstellen der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA),
- Städtebauliches Sanierungs- und Entwicklungsprogramm

und Stralsund zusätzlich

- Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (Vergabe-ABM),
- Programm zur Förderung der Planung und Erschließung von Wohngebieten,
- Mittel aus der Parkplatzablöse.

5.5 Ergebnis

Die 71 Kommunen, die für die Auswertung zur Verfügung standen, erzielten zusammen die folgenden Einnahmen:

In DM	71 Kommunen	Je Kommune	Anteil in %
GVFG (Bund)	10.083.000	142.500	52
GA-Mittel	4.407.000	62.500	23
ABM	582.000	8.500	3
Sonstiges	4.112.000	58.500	21
- *darunter GFG Gemeindefinanzierungsgesetz Brandenburg*	*1.130.000*		
- *Radverkehrsprogramme NRW*	*1.837.000*		
Summe	**19.284.000**	**272.000**	**100**

Tab. 28 Einnahmen der Kommunen für den Radverkehr nach Förderquellen im Jahr 2000

Die Größenordnung der mittleren Gesamtausgaben der deutschen Kommunen für den Radverkehr lässt sich mit den vorhandenen Daten für das Jahr 2000 grob einschätzen. Während die antwortenden Städte im Jahr 2000 im Mittel 1,2 Mio. DM für den Radverkehr ausgegeben hatten, waren dies bei den antwortenden Landkreisen 408.000 DM. Der Durchschnitt der antwortenden Kommunen beträgt somit 810.000 DM. Dieser Betrag ist allerdings nicht repräsentativ, und außerdem ist davon auszugehen, dass fahrradpolitisch nicht aktive Städte vermutlich eher zu den Nichtantwortern gehören, die "Antworter" jedoch mehr ausgegeben haben, als sie nachweisen konnten.

Wenn auf der Basis der vorliegenden Daten die Annahme getroffen würde, dass der von den 440 deutschen kreisfreien Städten und Landkreisen im Mittel ausgegebene Betrag in der Größenordnung um 800.000 DM liegt, ergäbe dies ein jährliches Gesamtvolumen von 350 Mio. DM.

In Nordrhein-Westfalen und in Brandenburg spielen auch die Zuschüsse des Landes an die Kommunen eine wichtige Rolle, in den übrigen Bundesländern dominieren die Bundesmittel. Insgesamt kommen 79 % der von den Kommunen erzielten Einnahmen aus den Bundesmitteln GVFG, GA und ABM und nur 21 % aus Landesmitteln oder anderen Quellen.

Da die Ausgaben derselben Kommunen je Kommune 810.000 DM betragen, lässt sich der mittlere Eigenanteil der Kommunen für die radverkehrsbezogenen Ausgaben berechnen. Die mittlere Fremdfinanzierungsquote der befragten Kommunen beträgt etwa ein Drittel, und der Eigenanteil liegt bei zwei Dritteln der Ausgaben.

Die Kommunen zeigen ein höchst unterschiedliches Engagement bei der Akquisition von Förderquellen. Nur 53 % der Landkreise sowie 62 % der Städte und Stadtstaaten hatte in den drei Jahren überhaupt Fördermittel erhalten bzw. benannt.

Fazit/Anregungen

Es besteht eine Vielzahl unterschiedlichster Fördermöglichkeiten, die für Radverkehrsvorhaben genutzt werden können. Die einzelnen Kommunen nutzen diese sehr unterschiedlich. Wünschenswert wären mehr Transparenz und eine Bündelung der radverkehrsbezogenen Förderinstrumente (vgl. Anhang 3).

6 Radverkehrsplanung (Frage 5)

Um herauszubekommen, inwieweit die Radverkehrsplanung auf ausgearbeiteten Konzepten aufbaut, und um zu erkennen, inwieweit die nach VwV-StVO bspw. für die Anlage von Fahrradstraßen und Einbahnstraßen geforderten Planungsgrundlagen vorhanden sind, wurden die Gebietskörperschaften nach der Art ihrer Planungen gefragt.

Nach VwV-StVO (zu § 41, IV., 1 a) können Einbahnstraßen nur dann für den Radverkehr geöffnet werden, wenn dies durch die flächenhafte Radverkehrsplanung innerorts erforderlich ist.

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr "die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist" (VwV zu Zeichen 244, I.).

Gefragt wurden die einzelnen Gebietskörperschaften jeweils nach

- Art und Jahr des Plans, Geplante Maßnahmen, Laufzeit,
- Gesamtvolumen DM sowie Ausgaben bis 2000 DM, Etat 2001 DM und Ausgaben ab 2002 DM,
- Finanzierung geklärt?

Um die Ergebnisse vergleichbar zu machen, erfolgte eine Einstufung der Antworten hinsichtlich der Merkmale

- keine Pläne,
- Konzepterstellung,
- Planungsansätze,
- Radverkehrskonzept mit Zeit – und Budgetplanung.

Nur wenige Gebietskörperschaften benennen auch die Laufzeit und den Mittelbedarf. In der Regel scheinen Radwegemittel "ad hoc" genutzt zu werden, z. B. wenn für andere Vorhaben in einem Jahr vorgesehene Mittel nicht abfließen.

6.1 Bundesländer

Angaben liegen aus den drei Stadtstaaten sowie 11 von 13 weiteren Bundesländern vor.

Vier Bundesländer haben überhaupt keine Radwegeplanungen/Bedarfspläne benannt, nämlich Schleswig-Holstein, Saarland, Baden-Württemberg und Hessen.

Die Länder Brandenburg, Sachsen, 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) sowie über weitere nicht durchgeplante Vorhaben.

Keines der Bundesländer verfügt auf Landesebene bislang über eine umfassende und ausfinanzierte Radverkehrsplanung, also mit Budget- und Zeitplanung.

Land	Amt	Maßnahme	Von	Bis	Gesamt-volumen	Bis 2000	2001	2002	Finan-zierung geklärt?	Anmerkungen
BB	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwe-sen	bis 2000: Radwege an B-Str. u. L-Str.	1995	2000	k. A.	84.000.000				Aufteilung auf Bundes- und Landesstraßen durchschn.10.000.000/a/ durchschn. 5.000.000/a
BB	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwe-sen	Ab 2000 Radwege an B-Str.	2000	...	310.000.000		unbekannt	unbekannt	ja	F.B-Str F.L-Str. unbe-kannt
BB	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwe-sen	ab 2000 Radwege an L-Str.	2000	...	325.000.000		unbekannt	unbekannt	ja	
BY	Bayerisches Staatsministeri-um für Wirt-schaft, Verkehr und Technologie	Schnittstellen-programm 1997: B+R Stellplätze an Bahnhöfen	1997	2002	13.000	7.000	4.000	2.000	ja	
NI	Niedersächsi-sches Ministeri-um für Wirt-schaft, Techno-logie und Verkehr	Bedarfsplan Radwege an Landstraßen								Landeshaushalt - der Bedarf ist größer als die Finanzierungsmögl.
NW	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr	Radverkehrs-netz NRW 2001: Lücken-schlüsse	2002	2005	?				nein	
NW	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr	Radverkehrs-netz NRW 2001: Beschil-derung	2000	2004	12.000.000	2.000.000	2.000.000	8.000.000		
SA	Ministerium für Wohnungswe-sen, Städtebau und Verkehr	Die Radver-kehrsplanung erfolgt im Rah-men der Stra-ßenbaupro-gramme der Straßenbau-verwaltung.								Die Straßenbauprogram-me werden permanent fortgeschr. werden u. i. d. Regel mittelfristig (Zeit-raum ca. 4 Jahre) ausge-legt. Insofern lässt sich die Auswahl der geplan-ten Maßnahmen nicht quantifizieren
SN	Sächsisches Ministerium für Wirtschaft und Arbeit, Verkehr	Radrouten 1.und 2. Priorität (Tourismus), straßenbeglei-tende Radwe-ge für den Alltagsverkehr und für touristische Radrouten	1996	2002 (Ü-ber-arbei-tung)		256.000.000			nein	

Tab. 29 Radverkehrskonzepte der Bundesländer

6.2 Landkreise

Ausgewertet wurden die vorliegenden Antworten von 36 Landkreisen.

Mehr als die Hälfte der Landkreise hat Radverkehrsplanungen, knapp die Hälfte aller Landkreise verfügt jedoch nicht über Planungen für den Radverkehr.

14 Landkreise verfügen über keine Radverkehrsplanung, bei 2 weiteren Landkreisen ist diese in Arbeit.

Planungen erfolgen gegenwärtig in Stormarn (SH) und Schalkhalden-Meiningen (TH).

Bemerkenswert ist, dass zehn der sechzehn Landkreise, die gegenwärtig noch über keine fertige Radverkehrsplanung verfügen, in den neuen Bundesländern (im "Beitrittsgebiet") liegen (= 63 %), obwohl dort nur 25 der insgesamt angeschriebenen 64 Landkreise liegen

(39 %). Allein sieben Nennungen kamen aus Thüringen und Sachsen. Dies legt die Vermutung nahe, dass der Radverkehrsplanung in den Kreisen Thüringens und Sachsens weniger Aufmerksamkeit gewidmet wird als in den anderen Bundesländern.

15 Landkreise haben allgemeine, aber zeitlich oder dem Volumen nach unbestimmte Planungen benannt, oder nur einzelne konkrete Radwegmaßnahmen geplant. Nur in einem Fall sind die Planungen im Haushalt finanziell abgesichert.

Lediglich fünf Landkreise verfügen über konkrete Bedarfspläne, die durch eine Zeit- und Finanzplanung untermauert ist, die nicht nur einzelne Radwegebaumaßnahmen oder Routen enthält. Die nachstehende Tabelle zeigt, dass vier der fünf Kreise Planungen mit einem mittleren Volumen von rund 3 Mio. DM pro Jahr verfolgen.

Land	Kreis	Art des Plans	Geplante Maßnahmen	Von (Jahr)	Bis (Jahr)	Gesamtvolumen DM	*DM/Jahr im Mittel*
NW	Euskirchen	Arbeitsprogramm zur Beantragung der Aufnahme des Kreises Euskirchen in die Gemeinschaft der "Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden" in NW (2001)	Maßnahmen bzw. Projekte siehe beigefügte Aufstellung	2000	2010	34.500.000	3.400.000
SH	Bad Segeberg	Kreisentwicklungsplan	8x 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 Radverkehrsroute)	1991	2008	11.000.000	647.000

Tab. 30 Landkreise mit konkreten Planungen für den Radverkehr

Fünfzehn Landkreise verfügen über gewisse Planungsgrundlagen für den Radverkehr. Dazu gehören in drei Landkreisen durchgehende Fahrradrouten (Kreise Potsdam-Mittelmark, Quedlinburg und Kassel). Deren Antworten sind im Anhang 4 aufgelistet.

6.3 Städte und Stadtstaaten

Gesamtkonzepte

Auch die 32 Städte und die drei Stadtstaaten (51 % von 69 angeschriebenen Städten) verfügen über höchst unterschiedliche Planungsstände bezüglich der Radverkehrsplanung. Allerdings ist der Anteil der Städte geringer, die überhaupt keine Pläne angaben.

Die sechs Städte Bremen, Bonn, Eberswalde, Braunschweig, Wiesbaden und Pforzheim benennen keine Radverkehrsplanungen.

Zwei Städte (Düsseldorf, Fulda) erarbeiten gegenwärtig aktuelle Radverkehrskonzepte.

Die meisten Städte (23) verfügen über gewisse Planungsgrundlagen für den Radverkehr. Die Pläne beziehen sich jedoch auf Einzelvorhaben oder sind bezüglich der Laufzeit oder des Volumens unbestimmt.

Zu diesen unbestimmten Plänen gehören die Veloroutenplanungen von Hamburg (von 1997, 80 Mio. DM) und Berlin (von 1994, 300 Mio. DM), wobei für beide Planungen immer noch keine Finanzierung gefunden wurde.

Nur vier der 35 Städte und Stadtstaaten verfügen über Radverkehrskonzepte im Umfang zwischen 2,5 Mio. DM in Dillingen/Saar und 15 Mio. DM für Ulm. Vergleicht man die Pläne anhand der unterschiedlichen Stadtgrößen, so ergibt sich eine interpretierbare einwohnerbezogene Kennziffer (129 DM/Einw. in Ulm, 115 DM/Einw. in Dillingen/Saar, 68 DM/Einw. in Trier, 37 DM/Einw. in Stendal).

Beispiele für Radverkehrsplanungen mit Laufzeit und Finanzierungsbedarf

Lediglich die Stadt Dillingen/Saar und die Stadt Ulm verfügen über eine für die Laufzeit bis 2004 geklärte Finanzierung, die übrigen beiden Städte mit den längeren Laufzeiten nicht.

Land	Ort	Art und Jahr des Plans	Geplante Maßnahmen	Laufzeit von	Laufzeit bis	Gesamtvolumen DM	*DM/Jahr im Mittel*	Finanzierung geklärt?	*(Einwohnerzahl)*	*(DM je Einwohner)*
BW	Ulm	Hauptroutenkonzept 1999	Ja	1999	2004	15.000.000	*3.000.000*	Ja	*116.000*	*129*
SR	Dillingen/ Saar	Investitionsplan	Umsetzung Radverkehrskonzept und Ausbau	1998	2004	2.500.000	*417.000*	Ja	*21.635*	*115*
RP	Trier	Gesamtradverkehrskonzept 2000	Vielzahl von Einzelmaßnahmen	2000	2010	7.400.000	*740.000*	Nein	*109.000*	*68*
SA	Stendal	Radwegekonzept		2000	2015	5.300.000	*353.000*	Nein	*143000*	*37*

Tab. 31 Städte mit konkreten Planungen für den Radverkehr

Weitere Planungen sind im Anhang 4 aufgelistet.

Nur sechs Städte, darunter drei Städte in Sachsen-Anhalt, nämlich Dessau, Quedlinburg und Magdeburg, gaben an, die Finanzierung ihrer Vorhaben sei ganz oder teilweise gesichert.

Fazit

Es bestehen fast durchweg nur lückenhafte Radverkehrsplanungen – sowohl aus fachlicher Sicht (radverkehrssystembezogener Ansatz) als auch aus planerischer Sicht (fehlende Zeit- und Mittelplanung). Es ist nicht erkennbar, dass die Radverkehrsplanung als Teil der Verkehrsplanung oder der Stadtplanung erfolgt.

Nur jeder siebte Landkreis und nur jede zwölfte Stadt hat ein Radverkehrskonzept mit Budget- und Zeitplanung.

Nur in ganz wenigen Kommunen gehen die benannten Radverkehrsplanungen über den Radwegebau hinaus mit dem Verständnis "Radverkehr als System". Nur in einem Landkreis und in zwei Städten ist die Finanzierung der Radverkehrsplanung geklärt.

7 "StVO-Novelle" (Frage 6)

Um zu ermitteln, ob in den Gebietskörperschaften noch Mittelbedarf aufgrund der "Radwegenovelle" (sog. StVO-Novelle) vom 01.09.1997 besteht, wurden vier Fragenkomplexe gestellt:

- Wurde das in Ihrer Baulast vorhandene Radwegenetz nach den in der VwV-StVO festgelegten Kriterien überprüft?
- Wurden alle zum Abbau der vorhandenen Mängel erforderlichen Maßnahmen bereits umgesetzt?
- Wenn nein, in welchem Umfang sind Maßnahmen zum Abbau der vorhandenen Mängel noch erforderlich?
- Sind diese Mittel bereits gesichert bzw. in der Finanzierungsplanung Ihrer Gebietskörperschaft enthalten? Falls nein: Ist dafür ein zusätzliches Förderinstrument erforderlich?

Die Ergebnisse sind:

1. **Weniger als die Hälfte der Landkreise und nur zwei Drittel aller Städte und Stadtstaaten haben das in ihrer Baulast vorhandene Radwegenetz nach den in der VwV-StVO festgelegten Kriterien überprüft.**

Die Antworten lauten:

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

Tab. 32 Überprüfung des Radwegenetzes nach VwV-StVO

Bemerkenswert ist, dass diese Überprüfung laut VwV-StVO bis zum 1.10.1998 durchzuführen war, während die hier ausgewertete Erhebung im Juni/Juli 2001 durchgeführt wurde.

Da Gemeinden mit der Antwort "Nein" das Versäumnis, die VwV-StVO zu beachten, offen dokumentiert hätten, ist davon auszugehen dass "Nein"-Antworter ein Interesse daran hatten, die Fragen nicht zu beantworten und ein Teil der Nicht-Antworten mit den "Nein"-Antworten gleichzusetzen sind.

Die häufigen "ja, teilweise" und "Nein"-Antworten andererseits lassen vermuten, dass die Verbindlichkeit der Regelung und damit die Bedeutung des Vergehens der Nichtbeachtung als gering eingestuft wird. Eine Gemeinde (Kreis Zwickauer Land) vertrat sogar die Auffassung, die StVO-Novelle sei in Sachsen nicht gültig.

2. Nur knapp *ein Viertel* der Gemeinden hatte nach eigenen Angaben im Juni/Juli 2001 alle zum Abbau der vorhandenen Mängel erforderlichen Maßnahmen bereits umgesetzt.

Die Mehrzahl der Gemeinden hat dies nicht getan oder äußert sich nicht dazu.

3. Nur ein Teil der Gemeinden kann die noch benötigten Mittel benennen. Der benötigte Umfang beträgt bis zu 10 Millionen (Düsseldorf). Die Mehrzahl der Gemeinden wissen jedoch nicht einmal, in welchem Umfang noch Maßnahmen erforderlich sind.

Die StVO-Novelle hat in den Kommunen zu erheblichen Mittelbedarf geführt, der nur in wenigen Fällen finanziert werden konnte. Die Mehrzahl der Gemeinden ist nicht umsetzungsbereit und kann die noch benötigten Mittel nicht benennen. Der benötigte Umfang beträgt bis zu 10 Millionen DM (Düsseldorf) bzw. 49 DM/Einwohner in Stralsund. Diese Beträge zeigen, dass bei den Kommunen durch die StVO-Novelle erhebliche Kosten entstanden sind bzw. entstehen.

Kommune	Umfang der erforderlichen Maßnahmen [DM]	*Größe der Kommune [Einwohner]*	*DM/Einw.*
Dessau	700.000	*82.723*	*9*
Dillingen	400.000	*22.000*	*18*
Düsseldorf	10.000.000	*569.000*	*18*
Jena	1.000.000	*100.000*	*10*
Kreis Herford	4.000.000	*254.000*	*16*
Kreis Uecker-Randow	2.500.000	*88.000*	*28*
Stralsund	3.000.000	*61.000*	*49*
Wiesbaden	350.000	*269.000*	*1*

Tab. 33 Noch benötigte Mittel zur Umsetzung der StVO-Novelle in verschiedenen Kommunen

Außerdem gab es unspezifische Angaben aus Münster (erheblicher Umfang!) und Bonn (mehr als 100.000 DM).

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

Die meisten Gemeinden jedoch sind und bleiben untätig und offenbar nicht daran interessiert, die erforderlichen und durch die VwV-StVO verbindlich festgelegten Radwegqualitäten einzuführen.

Für verschiedene ostdeutsche Kommunen ergeben sich allein deshalb keine finanzwirksamen Konsequenzen aus der StVO-Novelle, da sie keine bzw. nur wenige Radwege haben.

Zusätzliche genannte Hinweise:

Ein Landkreis bestreitet die Gültigkeit der StVO-Novelle. Das Bundesland Hamburg, das sich im Bundesrat bereits 1997 gegen die Einführung ausgesprochen hatte, regt mit dem Hinweis auf Mittelbindung durch Beschilderung wiederum an, die nach StVO-Novelle vom 1.9.97 durchzuführenden Maßnahmen "Verbesserung/Ausbau der Radwege" auf diejenigen zu beschränken, die "entsprechende Verbesserungen/Beschleunigungen" bewirken.

Fazit/Anregungen

Die StVO-Novelle von 1997 wurde nur bedingt umgesetzt. Nur ein Teil der Kommunen hat die gem. StVO-Novelle durchzuführenden Radverkehrsplanungen verfolgt, und nur einzelne Kommunen konnten diese auch finanzieren. Insgesamt dokumentiert die Untersuchung das fehlende kommunale Interesse an einer Umsetzung.

Die Maßnahmen der StVO-Novelle sollten überzeugend dargestellt werden. Der Bund sollte für die in seiner Baulast liegenden Radverkehrsanlagen die Umsetzung konsequent einfordern.

Die übrigen Baulastträger benötigen eine verbesserte Finanzierungsgrundlage.

In der Förderpraxis sollten auch die Maßnahmen zur Umsetzung der StVO-Novelle (u. a. Instandhaltung) förderfähig werden.

Eine Zweckbindung der für den Radverkehr vorgesehenen Mittel erscheint erforderlich, da Förderquellen, die für verschiedene Zwecke genutzt werden können, nur zu einem kleinen Teil für den Radverkehr verfügbar sind.

8 Förderpraxis (Frage 7)

Die Klartextantworten auf Frage 7, "Sind aus Ihrer Sicht Maßnahmen zur Verbesserung der Förderpraxis wünschenswert? Wenn ja, welche?" sind im Folgenden (teilweise gekürzt) dokumentiert.

Knapp die Hälfte aller Gebietskörperschaften hatte auf ihrem Fragebogen ergänzende Hinweise vermerkt.

		Landkreis/ Gemeinde/ kreisangehörige Stadt/ kreisfreie Stadt/ Bundesland/ Stadtstaat	Ergänzende Hinweise
Bundesland	**Ort**	L / G / K / B / S	Sind aus Ihrer Sicht Maßnahmen zur Verbesserung der Förderpraxis wünschenswert? Wenn ja welche?
BB	Eisenhüttenstadt	G	Realisierung von Interreg III müßte bald möglichst erfolgen, da das Radwegenetz der Nachbargemeinden schon ausgebaut wurde. Notwendig um fließenden Radverkehr innerhalb der Gemeinde zu gewährleisten.
BB	Teltow-Fläming	L	Radweg sollte über GVFG nachrüstbar und förderbar sein und nicht an Erneuerung von Kreisstraßen gebunden sein.
BB	Potsd-Mittelmark	L	Mehr Transparenz und Informationen hinsichtlich d. Kopplungsmöglichkeiten verschiedener Förderinstrumente/-programme; Festlegungen als Schwerpunktförderung in der Gemeinschaftsaufgabe.
BB	Uckermark	L	Erst Bestätigung der Förderung, dann Planung, dann Ausführung; Vorfinanzierung der Planung oft durch Gemeinden nicht zu leisten;
BW	Ministerium für Umwelt und Verkehr	B	Mögliche Änderungen, z. B. beim GVFG, werden in der Bund-Länder-Arbeitsgruppe im Zuge der Beratung zu einem Masterplan Fahrradverkehr zu diskutieren sein.
BW	Freiburg i. Breisg.	G	Größere Projekte z. B. "Güterbahnradweg" (4,8 Mio. DM) usw. nicht aus eigenen Mitteln finanzierbar; Projekte sind aber von hoher Wichtigkeit, wie Erfahrungen bereits gezeigt haben. Verbesserung der Förderpraxis durch Förderung eigenständiger Radverkehrsmaßnahmen im Rahmen des GVFG, damit auch selbstständig geführte Radwege einbezogen werden können.
BW	Emmendingen	L	Aufstocken der GVFG-Mittel. Dadurch mehr Radwegbaumaßnahmen finanzierbar; Zuweisungen entsprechend dem Baufortschritt ausbezahlen, sodass Vorfinanzierung durch den Landkreis nicht erfolgen müsste.
BW	Karlsruhe	L	Wünschenswerte Radwege können nicht nach GVFG gefördert werden, da sich die Förderung nach den Richtlinien für den Bau entlang von Bundes- und Landesstraßen richtet. Änderung der Förderpraxis zugunsten der kommunalen Baulastträger wäre wünschenswert. Herabsetzung der Bagatellgrenze von 400.000 auf 200.000DM würde der Förderung von Radwegen entlang kommunaler Straßen zugute kommen. Einzelförderung von Radwegen abseits der Hauptverkehrsstraßen wünschenswert.
BW	Calw	L	Herabsetzung der Bagatellgrenze im Rahmen des GVFG; Radwegen im GVFG größere Priorität beimessen.
BY	Bayrisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie	B	Soweit Umsteigeparkplätze betroffen (zust. StMWVT) nein.
BY	Mühldorf a. Inn	L	Ja, bei GVFG Senkung der Bagatellgrenze!
BY	Nürnberger Land	L	Fördermittel für überregionale Radwege (ohne Rücksicht auf Baulast); Radwegeprogramm für Staatsstraßen (eigener Etat für Baulastträger) - keine Sonderbaulast!
HE	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung	B	Bei Änderung des GVFG - Herstellung von Radwegen auf ehemaligen Bahntrassen als neuer Förderbereich, da diese überregional bedeutsam; Unterstützung der Länder durch den Bund durch Bereitstellung zusätzlicher Fördermittel nach § 5 a FStrG. Dadurch Attraktivitäts- und Sicherheitserhöhung des D-Netzes an Bundesstraßen ohne Radwege.
HE	Fulda	G	Finanzierungshilfen zum radverkehrsgerechten Ausbau/Umbau von Wirtschafts- und Landwirtschaftswegen zur Verbindung von Ortsteilen abseits von klassifizierten Straßen. Aufgabe oder Reduzierung der Bagatellgrenzen bei Fahrbahnmarkierungen (Radfahrstreifen, Angebotsstreifen).
HH	Hamburg	S	Zur Verbesserung/Ausbau von Radwegen Modifizierung von Regeln der StVO-Novelle vom 1.9.77 wünschenswert, da hierdurch erhebliche Finanzmittel gebunden werden, ohne entsprechende Verbesserungen/Beschleunigungen zu besitzen.

		Landkreis/ Gemeinde/ kreisangehörige Stadt/ kreisfreie Stadt/ Bundesland/ Stadtstaat	Ergänzende Hinweise
Bundes-land	**Ort**	L / G / K / B / S	Sind aus Ihrer Sicht Maßnahmen zur Verbesserung der Förderpraxis wünschenswert? Wenn ja welche?
MV	Güstrow	L	Auflage eines Sonderprogrammes, ausschließlich für die Errichtung von Radwegen und dazugehörender Anlagen, notwendig. Förderhöhe sollte mindestens 80 % betragen, da Kommunen aufgrund der allgemeinen Finanzsituation und des Investitionsstaus zu höheren Eigenanteilen nicht in der Lage sind.
MV	Stralsund	K	Eigener Fördertopf: in Mecklenburg-Vorpommern keine Fördermöglichkeiten für eigenständigen Radwegebau in den Kommunen - eigenständige Fördergrundlage erforderlich; Begründung: erheblicher Nachholbedarf gemäß Novellierung, Radwegeförderung im Widerspruch zur Umlagepflichtigkeit.
MV	Uecker-Randow	L	EU-Fond INTERREG III wenig genutzt, da Antragsverfahren kompliziert und andere Mittel aus Bundes- und Landeshaushalt gestrichen werden. Bereitgestellte Mittel für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen nicht ausreichend, um nationalen Radverkehrsplan umzusetzen; großer Nachholbedarf vor allem in ostdeutschen Ländern, nur durch Sonderprogramm ausgleichbar. Gerechtere Verteilung der bereitgestellten Mittel vom Land entsprechend der Anteile Kilometer Landes- und Bundesstraßen für den Radwegebau muss erfolgen.
NI	Osterholz	L	Wünschenswert, wenn grundsätzlich alle Radwege an Kreisstraßen z. B. nach GVFG gefördert werden könnten, ohne an Bedingungen geknüpft zu sein, z. B. verkehrswichtige Zubringerstraße.
NW	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	B	Aufnahme des Fördertatbestandes "verkehrswichtige selbstständig geführte Radwege" in das GVFG.
NW	Herford	L	Abkehr von der Förderung einzelner Projekte zu einer pauschalen Förderung der (Straßenverkehrs- und) Radverkehrsmaßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung und Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung.
NW	Borken	L	Wünschenswert wäre eine pauschale Förderpraxis für Radwege.
NW	Düsseldorf	K	Systematische Förderung aller Maßnahmen zur Schaffung des Radverkehrsnetzes unabhängig von der Charakteristik der Straße; Beurteilung der Förderfähigkeit nach Netzbedeutung; "Verkehrswichtig" interpretieren als wichtig für den Radverkehr, nicht dass die Straße insgesamt verkehrswichtig ist
NW	Münster	K	Bündelung/Koordinierung der Bundes- und Landeszuschüsse aus verschiedenen Fördertöpfen (GVFG, Städtebauförderung, ...). Landesförderung reicht vom Umfang nicht - es gibt "Wartelisten". Neue Finanzierungsquellen (z. B. über Stiftungen) werden empfohlen.
NW	Bonn	K	Möglichst antragsgerechte (zeitplangerechte) Bewilligung und Bereitstellung der Fördermittel. Sinnvoll ein Sofortprogramm "Kleine Sofortmaßnahmen im Radverkehr", aus dem unbürokratisch, zeitnah und ohne Bagatellgrenze (bzw. niedrigere Bagatellgrenze) kleine Ausbesserungsmaßnahmen zur Behebung von Missständen und zur Schließung von Lücken im Radwegenetz durchgeführt werden könnten.
NW	Wuppertal	K	100 % Förderung für wichtige Radverkehrsmaßnahmen, ggf. überregionale bedeutende Strecken.
NW	Euskirchen	L	Förderung von Lückenschlüssen im Kreisnetz unabhängig von der Baulast. Abwicklung des Grunderwerbs pauschalieren, da ansonsten der Schlussverwendungsnachweis verzögert wird.
RP	Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz	B	Nein
RP	Kaiserslautern	K	Förderung von ganzheitlichen Projekten wie z. B. "fahrradfreundliche Städte" in NRW.
RP	Koblenz	K	Umfassende Info über die aktuellen Förderprogramme für Radwege.

		Landkreis/ Gemeinde/ kreisangehörige Stadt/ kreisfreie Stadt/ Bundesland/ Stadtstaat	Ergänzende Hinweise
Bundes-land	**Ort**	L / G / K / B / S	Sind aus Ihrer Sicht Maßnahmen zur Verbesserung der Förderpraxis wünschenswert? Wenn ja welche?
SA	Ministerium für Raumordnung, Landwirtschaft und Umwelt	B	Ganzheitliche Konzepte
SA	Dessau	K	Bisher wurden Radverkehrsanlagen innerhalb unterschiedlicher Förderprogrammme realisiert. Radverkehrsanlagen müssen sinnvoll integriert werden. Mit zunehmender Vervollständigung der Netze verlagert sich der Schwerpunkt auf Instandhaltung/ Instandsetzung. Hinzu kommen Radwege aus DDR-Zeiten, die instandgehalten werden müssen. Es wäre ein ergänzendes Radverkehrsprogramm sinnvoll (ohne die Einschränkung des GVFG).
SA	Altmarkkreis	L	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.
SA	Quedlinburg	G	Förderung von Ortsverbindungsradwegen unabhängig vom Verlauf der klassifizierten Straßen auch an Stelle eines straßenbegleitenden Radweges. Förderung von Fahrradabstellanlagen insbesondere Fahrradboxen und - parkhäuser.
SA	Landk. Quedlinburg	L	Es ist ein völlig getrennter Fördertopf für Radverkehr (bzw. Haushaltstitel f. Radverk.-anlagen) erforderlich. Instandhaltung bestehender selbstständig geführter (tourist.) Radwege muss förderfähig sein. Finanzierungsmöglichkeiten für selbstständig geführte Radwege, die anstatt straßenbegleitender Radwege durch den jeweiligen Baulastträger anzulegen wären.
SA	Stendal	G	Fördermittelverfahren unabhängig vom Fördertopf vereinfachen. Beantragte Fördermittel sollten grundsätzlich mit der Vorlage des bestätigten Haushaltsplanes bereitgestellt werden. Fördermittelrichtlinien zur Radwegförderung dahingehend ergänzen, dass bei Trassen mit Verknüpfung an das überregionale Radwegenetz die Fördermittel auch zu Gunsten des Beitragspflichtigen verwendet werden können (analog der Förderung zur Dorferneuerung).
SH	Ministerium für Wirt-schaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein	B	Erweiterung des Förderbestandes des GVFG für den Neubau und Ausbau verkehrswichtiger, selbständig geführter Radwege.
SH	Bad Segeberg	L	Förderzusagen früher als Mai-Juli bekanntgeben, dadurch kann der geforderte Anlaufbetrag des Jahres ausgegeben werden und es gibt weniger Winterbaustellen.
SH	Dithmarschen	L	Künftig wieder Förderung 75 % (GVFG) bzw. Aufstockung aus FAG bis 85 % wegen Finanzkraft. Die derzeit praktizierte Quotenanhebung nach Finanzkraft ist unangemessen. Finanzielle Leistungsfähigkeit des Kreises wurde falsch eingeschätzt. Kreis befindet sich in prekärer Finanzlage, bei der derzeitigen Förderquote wird der Radwegebau zukünftig mehr zurückgefahren werden müssen.
SN	Sächsisches Staats-ministerium für Wirt-schaft und Arbeit	B	In den Neuen Bundesländern haben die Kommunen oft nicht die Möglichkeit, den erforderlichen Eigenanteil aufzubringen. Förderung von RV-Netzen für den Alltagsradverkehr (GVFG). Förderung von Erhaltung / Unterhaltung, z. B. Wegweisung.
SN	Freib-Neuhausen		Ja, für die Unterhaltung des Radwegebestandes insbesondere der Wege mit sandgeschlämmter Schotterdecke.
SN	Freib-Bobritzsch		Realisierung von Interreg III müßte bald möglichst erfolgen, da das Radwegenetz der Nachbargemeinden schon ausgebaut wurde. Notwendig um fließenden Radverkehr innerhalb der Gemeinde zu gewährleisten.
SN	Freib-Langenau		Erhöhung der Fördersätze
SN	Freib-Augustusburg		Gesamtplanung sollte vom Landratsamt betreut werden, um Radwegenetze über die Gemarkungsgrenzen in der Fortführung zu sichern. Eigenmittel sollten in Eigenleistungen der Kommunen erbracht werden können. Die Fördermittelanträge u. die Bearbeitung sollten nicht so kompliziert gestaltet werden.

		Landkreis/ Gemeinde/ kreisangehörige Stadt/ kreisfreie Stadt/ Bundesland/ Stadtstaat	Ergänzende Hinweise
Bundes-land	**Ort**	L / G / K / B / S	Sind aus Ihrer Sicht Maßnahmen zur Verbesserung der Förderpraxis wünschenswert? Wenn ja welche?
SN	Zwickauer Land	L	Ja, Maßnahmen zur Verbesserung der Förderpraxis sind notwendig. Wünschenswert wäre eine prozentual höhere Förderung der Maßnahmen im Einzelnen, damit Verringerung des Eigenanteils der Kommunen möglich.
SN	Stollberg	L	Planung sollte mit hoher Quote gefördert werden. Aus dieser Planung heraus könnten Arbeitsschritte für die jeweiligen Haushalte abgeleitet werden. Fördermittel für Radwege an Kreisstraßen sollten zusätzlich zur Verfügung stehen.
SN	Dresden	K	Förderung für die Instandsetzung vorhandener Radwege. Förderung von Einzelobjekten, die nicht touristisch genutzt werden; Möglichkeit einer Förderung über GVFG oder besonderen Titel.
SR	St.Wendel	L	Finanzielle Zuschüsse unbedingt notwendig, um Wege und Ausschilderung in einem vom ADFC geforderten Zustand zu halten.
SR	Dillingen	G	Nein
TH	Greiz	L	Aufgrund fehlender finanzieller Eigenmittel konnten bisher keine Radwege errichtet werden.
TH	Erfurt	K	Allgemeine Informationen und Hinweise zu Fördermöglichkeiten wünschenswert, Erfahrungsaustausch ... . Nutzung Flurbereinigung und landwirtschaftlicher Wegebau ab 2001.
TH	Weimar	K	In der Förderpraxis sinken förderfähige Kosten und entsprechen nicht den realen Preisen für Wegebau, Ersatzpflanzungen usw. Der Eigenanteil steigt erheblich. Bei der zugespitzten Haushaltslage der Kommunen sind zunehmend Mittel des Arbeitsamtes notwendig (Vergabe-ABM). Bei dieser Art der Durchführung wären Verpflichtungsermächtigungen, Bewilligung für das Folgejahr, sinnvoll. Fernradwege sollten zu 100 % von Bund und Land finanziert werden, da vor allem kleine Gemeinden den Eigenanteil nicht aufbringen können und so Lücken im Netz verbleiben.
TH	Sömmerda	L	Mehr Fördermittel für den Radwegebau, eventuell höhere Fördersätze; Fördermittel für Pflege und Bestand der Radwege, Beschilderung; Sonderförderung Radverkehrsinfrastruktur/einschl. Marketing; einheitliche Verfahrensweise/Handbuch für den Bau, Planung, Unterhaltung von Radwegen (bisher Radwanderwege); Forcierung des bituminösen Ausbaus (wassergebundene Bauweise zu pflegeaufwändig).
TH	Jena	K	Förderung des allgemeinen Radverkehrs (außerhalb GVFG; FAG) für Umsetzung von Maßnahmen im innerstädtischen Radwegenetz, Lückenschlüsse etc.. Förderung von Beleuchtungs- und Abstellanlagen. Fördersätze sind zu gering, Orientierung auf 90 % bzw. 95 % Förderung, da Gemeinden Eigenanteile nicht aufbringen können. Förderung von Planungen (Explizit), Studien, Konzepte, da diese Voraussetzung für Gesamtverkehrskonzepte, Straßenplanung etc. sind. Eventuell Eventförderung z. B. für Straßenradrennen - Deckschichterneuerung.
TH	Schalkalden-Meiningen	L	Höhere Fördersätze durch Bund und Land bei Investitionen (min 80 % - 90 %). Förderung für Planung und Unterhaltung notwendig.

Tab. 34 Vorgeschlagene Maßnahmen zur Verbesserung der Förderpraxis

Viele Gemeinden können aufgrund ihrer Finanzknappheit nach eigenen Angaben die bei förderfähigen Projekten verbleibenden Eigenanteile nicht aufbringen.

Am häufigsten benannt wurde der Wunsch nach Erweiterung der Fördertatbestände, insbesondere im GVFG. Dies betrifft beispielsweise die Aufhebung der Beschränkung, Radverkehrsverbindungen mittels GVFG abseits von Hauptverkehrsstraßen finanzieren zu können. Außerdem wurden Sonderprogramme gefordert, z. B. nochmals für die StVO-Novelle, und eine Vereinfachung der Verfahrensweisen bei verschiedenen Förderprogrammen.

Fast ebenso häufig wurde auf den ungedeckten Mittelbedarf verwiesen. Die fehlende Möglichkeit, Eigenanteile zu finanzieren, wurde beispielsweise im Zusammenhang mit Fernradwegen im ländlichen Raum benannt. Die Bagatellgrenze im GVFG sollte halbiert werden oder entfallen und der Eigenanteil für GVFG-Maßnahmen auf 20 % gesenkt werden. Seitens der Bundesländer wurde vorgeschlagen, die Mittel nach § 5a FStrG aufzustocken.

9 Zusammenfassung der Analyse und der Anregungen

1. Die Bundesländer und die Kommunen haben, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, weder einen Überblick über die tatsächlich insgesamt für Radverkehrsmaßnahmen ausgegebenen Mittel, noch über den konkreten Bedarf, und auch nicht über die für Radverkehrsmaßnahmen vorhandenen Fördermöglichkeiten.

   Das von den befragten Kommunen benannte Engagement für den Radverkehr weist enorme Unterschiede auf. Viele Kommunen beklagen

   - fehlende Fördermöglichkeiten und die
   - fehlende Möglichkeit, bei forderfähigen Projekten Eigenanteile aufzubringen,

   verfügen jedoch weder über fundierte Planungen, noch über das Interesse, vom Gesetzgeber beschlossene Maßnahmen wie bspw. die StVO-Novelle umzusetzen.

   Lösungsvorschlag:

   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. Der Kenntnisstand über einzelne Förderinstrumente ist in den meisten Bundesländern sehr gering. Die meisten Förderprogramme sind nur einzelnen Gemeinden oder überhaupt nicht bekannt. Nur einzelnen Gemeinden sind Möglichkeiten bekannt, den Radverkehr über die im Zuge allgemeiner Straßenaufbaumaßnahmen vorhandenen Möglichkeiten hinaus zu fördern.

   Lösungsvorschlag:

   Transparenz schaffen durch Information (Beispiel: NRW) und Schulung, Vereinfachung der Antragstellung

3. Es besteht eine umfassende Finanzierungslücke auf der kommunalen Ebene (Eigenbedarfsquote nicht leistbar, Zuschussquellen fehlen, fehlende Betriebskostenfinanzierung, Umsetzung StVO-Novelle nicht finanzierbar).

   Lösungsvorschlag:

   Aufstockung der kommunalen Mittel durch Zuschüsse aus Landes- und Bundesmitteln entsprechend der veränderten verkehrspolitischen Akzentuierung.

4. Die Finanzquellen auf der Bundesebene sind nicht aufeinander abgestimmt. Es besteht eine unübersichtliche Zersplitterung der Zuständigkeiten.

   Fördertatbestände auf Bundesebene sind:

   Radwege an Bundesstraßen

Lücken im bisherigen Fördertatbestand:

- Ausbau von Zweirichtungsradwegen und Verbreiterung vorhandener Radwege
- Weiträumige Parallelführungen unter Beibehaltung von Radverkehr auf der Bundesstraße (z. B. in Ortsdurchfahrten von Umgehungsstraßen)
- Umgestaltung von Bundesstraßen ohne Radwege im Zuge von Radverkehrsplanungen (z. B. nachträgliche Abmarkierung von Seitenstreifen, Beleuchtung, Sicherung von Böschungen)
- Ausbau querender Strecken (Trassierung einschl. Unterführungen bzw. Brücken) für den Radverkehr [dieselbe Problematik stellt sich für Schienenwege und Wasserstrassen]

GVFG

Förderkatalog erweitern (Betriebskosten)
Fördertatbestand erweitern bezüglich "Radverkehr als System" (Finanzierung von Gesamtplanungen)
Betriebskosten in Förderung einbeziehen (z. B. für Fahrradstationen, Mobilitätszentralen, Kommunales Fahrrad, ÖPNV)

§ 5a Bundesfernstraßengesetz

Erweiterung des Förderinstrumentariums und Aufstockung der Mittel für Kommunen, deren innerörtliche Bundesstraßen in der Baulast des Bundes liegen

Außerdem benannt wurden GA-Mittel, Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM) und Mittel der Städtebauförderung. Der Bund sollte intern ermitteln, in welchem Umfang Radverkehrsmaßnahmen durch die verschiedenen Ressorts der Bundesregierung bislang getätigt werden.

Lösungsvorschlag für die Bundesebene

- Bündelung der Fördermittel (Radwege an Bundesfernstraßen, § 5a FStrG, GVFG, GA-Mittel, Städtebauförderung) und Erweiterung der Zweckbindung im Sinne "Radverkehr als System"
- Verteilung analog zu den SPNV-Mitteln durch Transfers der Gesamtbeträge an die Bundesländer
- Mitfinanzierung des Unterhalts von Radwegen an Bundesfernstraßen und der "normalen" Radverkehrsanlagen im Zuge des Neu- und Ausbaus von Bundesfernstraßen aus den "normalen" Mitteln des Bundesfernstraßengesetzes

5. Die Finanzquellen auf der Landesebene sind nicht aufeinander abgestimmt. Es besteht eine unübersichtliche Zersplitterung der Zuständigkeiten.

   Lösungsvorschlag:

   In den einzelnen Ländern sind analog zur Bundesebene jeweils entsprechende Bündelungen anzustreben.

6. Da die Ausgaben für den Radverkehr aus den Haushaltsplänen nur teilweise ersichtlich sind und in verschiedenen Ämtern auftauchen, können Länder und Gemeinden (aber auch der Bund) nur einen Teil ihres Engagements für den Radverkehr benennen.

   Lösungsvorschlag:

   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. Unter Radverkehrsförderung wird bislang fast ausschließlich "Radwegebau" verstanden. Der Gedanke "Radverkehr als System" wird weder in den Förderprogrammen noch in der Praxis verankert.

   Lösungsvorschlag:

   Durchgängige Einführung des systembezogenen Ansatzes (Infrastruktur + Service + Information) in alle Planungs- und Förderungsinstrumente.

8. Der Gedanke der Verknüpfung Radverkehr/ÖPNV (Vernetzung, integrierte Benutzung) ist in den meisten Kommunen nicht verankert.

   Lösungsvorschlag:

   Institutionelle Verankerung im Rahmen der Eisenbahn- und ÖPNV-Gesetzgebung, in der Verkehrsplanung des Bundes (BVWP) und der Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger und 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.

Anhang 1

Angeschriebene Gebietskörperschaften und Stand des Rücklaufs

Anhang 2

Erhebungsunterlagen

Anhang 3

Übersichtsdarstellung von Fördermöglichkeiten aus einzelnen Bundesländern

1. Radverkehrsförderung in NRW

- Stand 20.04.2001 (Az. MWMEV NRW VIB1)

2. Fördermöglichkeiten für RVA in Sachsen

(SMWA, Ref. 62, 27.08.2001)

Anhang 4

Sonstige Planungen für den Radverkehr

Bundesland	Ort	Art des Plans	Geplante Maßnahmen	Von (Jahr)	Bis (Jahr)	Gesamtvolumen DM
BB	Potsdam-Mittelmark	Radwegekonzept	R1	2000	2003	12.600.000
		Radwegekonzept	Havelradweg	2001	2006	16.400.000
BW	Lörrach	Radwegebauprogramm		1998	2000	1.108.700
BW	Emmendingen	Radwegenetzkonzeption				
BW	Calw	Radwegkonzept 2000				
BY	Nürnberger Land	Bedarfsplanung für die Staatsstrassen				
HE	Landkr. Kassel	Inv.-Programm	K 7 "Radweg"	1999	2003	2.713.000
MV	Uecker-Randow	Radverkehrsplan 1998	Straßenbegleitende Radwege Kreisstraßen	1999	2006	
		Gesamtkonzeption Rad-, Wander-, Reit- und Wasserwanderwege		2000	2006	
MV	Ostvorpommern	Kreistagsprioritätenliste vom 18.12.2000	Radwege an Kreisstraßen			
NI	Emsland		Radweg K 150			
NI	Osterholz	Radwegebedarfsplan Stand 2000	Ca 46 km Radwege	2001	?	18.000.000
NW	Herford	Sanierungskonzept f. Radwege/Gehwege an Kreisstraßen 2001	Erneuerung verschiedener Rad- und Gehwege	2001	2003	3.650.000
RP	Rhein-Hunsrück	1996/1997	Kreisradwegenetz			
SA	Altmarkkreis	seit 1996 diverse Konzepte und Pläne, kontinuierliche Fortschreibung				
SA	Landkreis Quedlinburg	2000	Bode-Radweg Landkreis			
SN	Zwickauer Land	Kreisradwegenetz Konzeption März 1994				

Sonstige Landkreise mit Planungen für den Radverkehr

Land	Stadt	Art und Jahr des Plans	Geplante Maßnahmen	Von (Jahr)	Bis (Jahr)	Gesamt-volumen DM	Finan-zierung geklärt?
B	Berlin	Veloroutenkonzept 1994 (Senatsbeschluss)	Umsetzung des Veloroutenkonzeptes	2000	offen	300.000.000	
BB	Eisenhüttenstadt	Lärmminderungsplan 2001	Sukzessive Netzlückenschließung	2001	2020		nein
		Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept 1997	Sukzessive Netzlückenschließung	1997	fortlaufend		Nein
BB	Potsdam	Verkehrsentwicklungsplan	diverse				
BW	Freiburg i. Breisg.	Liste gepl. Projekte Stand 2001	siehe Liste	2003		12.000.000	
BY	München	Fahrradabstellanlagen	Fahrradständer im öffentl. Raum, B+R	1996			
		Realisierungsnetz Radfahrverbindungen	Radrouten, Radwege etc. Beschilderung, Internet	1990			nein
BY	Schwabach	vor 1998				250.000/Jahr	
BY	Erlangen	VEP 1995	MiV, ÖPNV; Rad; Fuß	1995	2000		
		Leitlinien z. Verkehr	MiV, ÖPNV; Rad; Fuß	1998			
		Prioritätenliste "Radwegverbesserungen"	MiV, ÖPNV; Rad; Fuß	In Planung ab 2002			
		VEP 2000	MiV, ÖPNV; Rad; Fuß	In Bearbeitung			
HE	Frankfurt	BIS Konzept	flächendeckende Einrichtung v. Radverkehrsanlagen	1989			
HE	Marburg	Radverkehrsplan Marburg	Radverkehr im ges. Stadtgebiet inkl. Abstellanlagen	1998	?		nein
HH	Hamburg	Veloroutenkonzept	16 Velorouten im ges. Stadtgebiet	1997		80.000.000	nein
MV	Stralsund	fortgeschriebenes Hauptradverkehrsnetz von 1985	div. Einzelmaßnahmen	1985		nicht spezifizierbar	nein
		Radwegekonzept der HAST	Ausbau eines Radwegenetzes im Stadtgebiet	2000	offen		
NW	Münster	Liste Nachbesserungsmaßnahmen gem. StVO-Novelle					nein
NW	Wuppertal	Radwegeprogramm Münster					nein
		Programm Fahrradfreundliche Stadt Münster					
		Radverkehrsnetz 1989		1989	...	k. A.	nein
RP	Koblenz	Pläne für Radverkehrsnetz 1./2. Ordnung, Radroutenbeschilderung, Einbahnstraßen- und Sackgassenkonzept, überregionale Radwege	Beschilderung,	Markierung, Neu- u. Ausbau von Radwegen			
RP	Worms	Radwegeplan	5 Radwege		2003	11.000.000	teilweise
SA	Dessau	Verkehrsentwicklungsplan		1999	ca. 2005		teilweise
SA	Magdeburg	Radverkehrskonzeption 1993		1993			ja
SA	Quedlinburg	Radverkehrskonzept 1996	durchgehende Hauptrouten f. d. Radverkehr				ja
SH	Itzehoe	Radwegeplan	Netzschließung	1994		*	ja
SN	Dresden	Haushaltstelle Radwegenetz	Ausbau innerstädtisches Radverkehrsnetz und Ausbau Elberadwanderweg	jährliche	Fortschreibung	nicht ausgewiesen	nein
SN	Görlitz	Konzeption Radwegenetz 2000	5 Radwege			776.100	
			K 6302 Girbigsdorfer Straße	2001	2005	80.000	
SO	Magdeburg	Anschlussprogramm RADV	Neißeradweg	1995	2005		nein
				2001	2008		nein
SR	Saarlouis	1998		1999	?	2.000.000	
TH	Jena	Radverkehrskonzept, Beschl. Stadtrat 1999	Vorwiegend Schließung v. Lücken, auch Neubaumaßnahmen	1999	Fortlaufend	> 1.000.000	
TH	Weimar	Radverkehrskonzept					teilweise

Sonstige Städte mit Planungen für den Radverkehr

Anlage 1

Antworten