

Bestehende Förderprogramme haben im Einzelfall Regelungen, die in der Praxis hinderlich sind. RAD.SH hat deshalb eine Abfrage der bisherigen Hemmnisse bei der Umsetzung vorhandener Förderprogramme gestartet. Die Ergebnisse können genutzt werden, um neue Förderrichtlinien den Bedürfnissen der Kommunen anzupassen (Die Reihenfolge stellt keine Priorisierung dar).

### **Radwegebenutzungspflicht**

Eine Förderung sollte auch dann möglich sein, wenn die Radwegebenutzungspflicht nach StVO nicht angeordnet werden kann und darf. Auf Kreis- und Gemeindestraßen sind die DTV-Werte häufig nicht hoch genug, um eine Radwegebenutzungspflicht zu begründen. Das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden ist jedoch oft ein anderes und sollte angemessen berücksichtigt werden. Gleichzeitig dürfte beispielsweise ein Radweg an einer mäßig befahrenen Kreisstraße deutlich attraktiver sein als ein Radweg an einer viel befahrenen Bundes- oder Landesstraße und so zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens beitragen.

Dementsprechend sollte die Benutzungspflicht auch nicht als alleiniges Kriterium zur Priorisierung und Auswahl der Maßnahmen herangezogen werden, sondern alternativ auch die Definition einer Route über das landesweite Radverkehrsnetz, ihrer Fortsetzung vor Ort oder lokale, in einem Konzept definierte und/oder politisch beschlossene Routen (Radverkehrskonzept, Gesamtverkehrskonzept, F-Plan oder ähnliches). Bei einer möglichen Bewertung durch Bepunktung ist zu berücksichtigen, dass keine Nachteile des ländlichen Raumes gegenüber Verdichtungsräumen entstehen. Dies könnte z.B. auch über einzelne Förderkorridore erfolgen.

### **Geringer Verwaltungsaufwand**

Antragsverfahren sind mit viel Verwaltungsaufwand verbunden. Ziel der Richtlinien muss auch sein, den Verwaltungsaufwand bei Beantragung und Abwicklung möglichst gering zu halten.

- Zu prüfen ist, ob die Antragstellung automatisch den vorzeitigen Baubeginn beinhalten kann. In der Regel ist der Beschluss für eine Maßnahme im zuständigen Bauausschuss schon gefallen. So könnte bei Antragstellung die Baumaßnahme geplant, ausgeschrieben und umgesetzt werden. Das würde das Verfahren vereinfachen.
- Nachweispflichten, z.B. wieviel mehr Radfahrer nach einer Baumaßnahme unterwegs sind oder der Nachweis einer CO<sub>2</sub>- Minderung, sollten entfallen. Diese Angaben sind durch und in Eigenleistung einer Verwaltung oder eines beauftragten Ingenieurbüros nur schwer zu ermitteln.

- Die Möglichkeit einer Einreichung von Gesamtmaßnahmen mit verschiedenen Einzelmaßnahmen würde die kommunalen Verwaltungen entlasten, weil dann nicht für jede Einzelmaßnahme ein neuer Antrag gestellt werden müsste.
- Förderrichtlinien sollten kurz und präzise alle Bedingungen und Regeln direkt ausweisen. Ein Verweis auf mitgeltende Dokumente, aus denen Antragsteller sich selbst die für das Projekt geltenden Regeln oder Logos raussuchen müssen, führt zu einem erheblichen Mehraufwand (Beispiele sind u.a. ANBest-K, NBest-Bau, Informationsblatt zur Publizität etc.).
- Logo und Beschriftungsvorgaben sollten ebenfalls allgemein gehalten werden. Als Vorgabe würde reichen, dass das Förderlogo gleichgroß wie das Wappen/Logo der umsetzenden Stelle sein soll.

### **Bewilligung**

- Die Antragstellung und Bewilligung sollte direkt beim Land angesiedelt sein, da kurze Wege gegeben sind und der „Ermessensspielraum“ hier entschieden wird.
- Kriterien wie die Schulwegsicherung, Lückenschlüsse und auch die Ziele der Naherholung - losgelöst vom sonstigen Tourismus – sollten ein größeres Gewicht bei der Priorisierung der Maßnahmen bekommen.
- Der Eigenanteil sollte auch als unbare Eigenleistung anerkannt werden. Häufig kann eine Gemeinde ihren Eigenanteil nur dann stemmen, wenn der Eigenanteil (zumindest zum Teil) als unbare Eigenleistung erfolgt. Beispiel: Ehrenamt unterstützt beispielsweise bei vorbereitenden Arbeiten (z.B. Rodung) oder Aushub für Fundamente für Radabstellanlagen. Das klingt nach wenig, erleichtert aber i.d.R. die Finanzierungsdiskussion auf dem Dorf.
- Reinigung und Winterdienst auf den geförderten Radwegen (mit höchster Priorität) sollte mit bedacht werden.
- Eine Auslegung der Förderfähigkeit könnte auch nach theoretischen Berechnungen anhand des Radverkehrsanteil an Modalsplit von 30%, also dem Zielwert der Radverkehrsstrategie, geschehen.

### **Eigentum / Baulast**

Verbundanträge sollten möglich sein. Wege sind häufig in unterschiedlicher Baulast. Mittels einer Kooperationsvereinbarung zwischen verschiedenen Kommunen, mit dem LBV oder Kreisen können auch längere Strecken gefördert werden.

Teilweise gibt es Fördermittel nur bei eindeutigen Eigentumsverhältnissen. So sollte auch eine Förderung bei Grundstücken als Baulast oder Pacht mit ermöglicht werden. Man wird nicht immer alle notwendigen Flächen erwerben können.

### **Kombination mit GVFG-Beantragung**

Eine kombinierte Beantragung für Stadt und Land/Impulsmittel und GVFG sollte ermöglicht werden ([Beispiel BaWü](#)), sodass eine Förderung automatisch für GVFG-Mittel geprüft wird, falls die anderen Programme schon ausgeschöpft sind oder das Projekt nicht in die Förderung kommt.

Falls die Richtlinien nicht vor dem 1. Mai erscheinen, sollte folgendes Verfahren greifen: Wenn eine Maßnahme übers GVFG eingereicht wird (um sicher zu gehen, dass 2022 gebaut werden kann), sollte

es möglich sein, die gleiche Maßnahme nach Veröffentlichung der Richtlinien auf diese „umzuschwenken“, um die höhere Förderquote in Anspruch zu nehmen.

### **Allgemeine Fördermöglichkeiten**

- Es wäre wünschenswert, wenn Radwegesanierung, insbesondere auch einfache Sanierungsmaßnahmen, förderfähig wären. Auch beispielsweise ein Belagswechsel oder die Erneuerung des Fahrbahnaufbaues verbessern die Verkehrssicherheit und fördern die Verlagerung der Verkehre. Auch grundlegende Erneuerungen (z.B. bei den Radwanderwegen im Bestand) sollten zuwendungsfähig sein.
- Es sollte die Möglichkeit bestehen, auch kombinierte Geh- und Radwege zu fördern. Insbesondere außerorts sind diese Wege häufig zu finden. Ebenfalls sollte eine Förderung für Pflaster bei der Ausführung der Maßnahme im Einzelfall möglich sein.
- Gemeinschaftsmaßnahmen sollten ermöglicht werden. Damit kann ein Mindestvolumen der Maßnahmen erreicht werden (z.B. Sanierung von Wurzelaufbrüchen).
- Eine Förderung des Landerwerbs für Radwegbau sollte mit 100% und zu Baulandpreisen erfolgen. Gegebenenfalls kann überlegt werden, die Förderung auf einen landesweit einheitlichen Verkaufspreis auf z.B. 50€ pro m<sup>2</sup> zu begrenzen, um hohe Preisforderungen der Besitzer zu verhindern.
- Wünschenswert sind natürlich besonders hohe Förderquote für nicht-straßengebundene Radwege (z.B. 95%) und für straßengebundene auf 85%. Die Kommunen tragen im Nachgang den Unterhalt. Die Förderquote sollte als Summe inkl. MWSt berechnet werden.
- Für Kompetenzschnittstellen sollte eine Regelung gefunden werden. Beispielsweise kann der Bau von Abstellanlagen an Bushaltestellen an Landstraßen durch die Kommunen erfolgen (LBV verpflichtet sich zum Unterhalt), wenn die Anlagen förderfähig sind.
- Für touristische Hotspots sollte über eine besondere Förderung nachgedacht werden. Vereinzelt Förderungen aus der GAK über die AktivRegionen reichen dort nicht und in der Tourismus-RiLi des Landesprogramms Wirtschaft werden nur Maßnahmen an bestehenden touristischen Fernradwegen gefördert.
- Förderung von Konzepten: Es sollte einen Anreiz geben, ein umfassendes Radverkehrskonzept zu erstellen, statt nur eine „Netzkarte“. Hier könnten beispielhafte Vorgaben helfen.

### **Standards**

An vielen Radwegen ist die Norm der ERA nicht einzuhalten (insbesondere Verbreiterung). Eine Sanierung sollte auch dann gefördert werden, wenn eine sachliche Begründung für eine Abweichung von der ERA vorliegt. Dies sollte auch für Radwege im Eigentum des LBV gelten.

Im Artikel 3 Abs. 4 d des Stadt- und Landprogramms steht: „nicht ausschließlich touristischen Verkehren“. Hier bedarf es einer detaillierten Beschreibung dessen, was in überwiegend touristisch geprägten Regionen noch förderfähig ist. Natürlich gibt es immer auch lokale Nutzer der touristischen Radverkehrseinrichtungen, aber saisonal dürfte deren Anteil an guten Tagen auch einmal bei unter 5 Prozent liegen.

## **Stand der Planung / Vorhabenbeginn**

Zu prüfen ist, wie genau der Stand der Planung bei der Einreichung zu sein hat. Gerade für kleinere Maßnahmen sollte die Möglichkeit bestehen, eine Skizze inkl. Kostenschätzung anstelle einer ausgearbeiteten Vorplanung einzureichen.

Die Definition des Vorhabenbeginns sollte so großzügig wie möglich ausgelegt werden. Offene Fragen:

- Was gilt als Vorhabenbeginn: Alles nach LP 2 (Vorplanung)? Alles nach LP 5 (ab Ausschreibung)? Tatsächlicher Baubeginn (also ab LP 8)?
- Muss mit der weiteren Planung durch Dritte gewartet werden, bis ein Zuwendungsbescheid vorliegt, damit die Planungskosten dann förderfähig sind? Das würde die Umsetzung sehr verzögern. Oder kann weiter geplant werden und die Planungskosten Dritter werden dann rückwirkend erstattet, wenn das Projekt tatsächlich bis Ende 2023 fertig gestellt ist.
- Gleiches gilt für die Definition der Umsetzung bis Ende 2023: Muss das Projekt abgerechnet sein oder physisch fertig gestellt sein?
- Außerdem wird die Konzeption nur gefördert (da die Kosten der Konzeption als vorweggenommene Planungskosten gelten), wenn die erste investive Maßnahme aus dem Konzept umgesetzt wird. Bei einer Programmlaufzeit von 3 Jahren, deren Vorhaben noch nicht begonnen haben dürfen, ist dies im Gesamtpaket wenig realistisch.

## **Antragstellung und Fristen**

- Eine Antragstellung ohne Eigenmittel muss möglich sein (sonst wird erst eine Haushaltsplanung benötigt, um einen Förderantrag stellen zu können). Die Bewilligung erfolgt dann unter der Bedingung der Eigenmittelbereitstellung durch die Kommune. Vor Ort hat man dann auch ein gutes Argument bei der Politik.
- Fristen sind häufig bei Förderprogrammen zu kurz und berücksichtigen nicht die Haushaltsplanung und die Entscheidungswege (die Haushaltsplanung für das Folgejahr, z.B. 2023, muss vor den Sommerferien 2022 abgeschlossen sein, die Projektplanung davor dann möglichst schon im Herbst 2021). Gleiches gilt für die Umsetzung: Lange Fristen helfen den Kommunen, z.B. ab Antrag 3 Jahre (zum Jahresende - um im Haushaltsjahr zu bleiben). Unter besonderen Umständen sollte diese Frist verlängerbar sein.