

Bildung einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“

Machbarkeitsstudie
Ergebnisdokumentation

U3290

Auftraggeber:
Stadt Treuenbrietzen
Großstraße 105
14929 Treuenbrietzen
Berlin, 13. Oktober 2014

Kontakt:

Dipl. -Ing. Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.de

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.de

Autoren

Dr. Andreas Brenck

Christoph Gipp

Petra Nienaber

Stand 13.10.2014

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	8
1. Politische Rahmenbedingungen	10
1.1 Bundespolitischer Rahmen für den Radverkehr	10
1.2 Radverkehrspolitik im Land Brandenburg	10
1.3 Schwerpunktsetzung für eine mögliche AG Radverkehr	11
2. Status Quo-Analyse: Radverkehr in Brandenburg	12
2.1 Bedeutung des Radverkehrs im Land Brandenburg	12
2.2 Wie haben sich die Radwege im Land Brandenburg entwickelt?	13
2.2.1 Längenentwicklung der Radwege an Bundes- und Landesstraßen	13
2.2.2 Längenentwicklung der Radwege an kommunalen Straßen	14
2.2.3 Touristisches Radroutennetz im Land Brandenburg	14
2.3 Wie hat sich die Qualität des Radwegenetzes entwickelt?	15
2.3.1 Qualitätsradrouten im Land Brandenburg	15
2.3.2 Qualitätssicherung der Radwege im Land Brandenburg	15
2.3.3 Angebotsverbesserungen im Radverkehr	16
2.4 Welche positiven Effekte kann Radverkehr unterstützen?	17
2.4.1 Gesundheit	17
2.4.2 Umwelt	18
2.4.3 Tourismus	19
2.4.4 Wirtschaft	20
2.5 Wie ist der Status Quo der Förderaktivitäten im Radverkehr im Land Brandenburg?	21
2.5.1 Aufwand zur Steuerung der Förderaktivitäten	21
2.5.2 Koordinierungs- und Steuerungsfunktion der IMAG Radverkehr	22
2.6 Zusammenfassung der Status-Quo-Analyse	24
3. Analyse interkommunaler Kooperations- und Netzwerkmodelle	25
3.1 Wo gibt es in welcher Form bereits Kooperations- und Netzwerkmodelle im Radverkehr in Deutschland?	25
3.2 Kooperations- und Netzwerkmodelle in anderen Sektoren	26
3.3 Detailanalyse ausgewählter interkommunaler AGs für die Radverkehrsförderung in Deutschland	29
3.3.1 Wann wurden die interkommunalen AGs gegründet und wie viele Mitglieder haben sie aktuell?	31
3.3.2 Welche Akteure sind in welcher Form in den interkommunalen AGs beteiligt?	32
3.3.3 Wie sind die interkommunalen AGs organisiert?	33

3.3.4	Wie lauten die Leitziele der interkommunalen AGs?	35
3.3.5	Was sind die Aufgabenbereiche der interkommunalen AGs?	37
3.3.6	Sind die interkommunalen AGs mit landes- oder kommunalbezogenen Radverkehrsstrategien vernetzt?	39
3.3.7	Wie werden die interkommunalen AGs finanziert?	39
4.	Konzeption für eine AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“	42
4.1	Wesentliche Erfolgsvoraussetzungen für eine interkommunale AG	42
4.2	Ziele und Aufgabenbereiche für die AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“	42
4.3	Gestaltung einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“	44
4.4	Sicherstellung der permanenten Verfügbarkeit von Ressourcen	46
4.5	Optionen für die Realisierung einer Geschäftsstelle	47
4.6	Mögliche beteiligte Akteure	48
4.7	Finanzierung der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“	50
5.	Zusammenfassung und Ausblick	54
5.1	Worin liegt der Mehrwert einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“?	54
5.2	Welche weiteren Schritte zur Bildung einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ empfehlen wir?	55
	Literaturverzeichnis	57
	Anhang	62
A1	Berechnung der Wertschöpfung durch touristische Radverkehre, Radverkehrsanalyse Brandenburg 2011	63
A2	Steckbriefe bestehender Netzwerk- und Kooperationsmodelle	67
A3	Übersicht der Experteninterviews	77
A4	Übersicht der Förderinstrumente	78

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Modal-Split bundesweit und in Berlin und Brandenburg	12
Abbildung 2:	Längenentwicklung des Radwegebestandes an Bundes- und Landesstraßen (außer- und innerorts) von 1995 bis 2013	13
Abbildung 3:	Entwicklung der Bett & Bike-Betriebe in Brandenburg von 2000 bis 2010	19
Abbildung 4:	Beispielrechnung zum Kostenvorteil des Radverkehrs	21
Abbildung 5:	Ziele der bestehenden Kooperations- und Netzwerkmodelle im Radverkehr/Radtourismus in Deutschland	36
Abbildung 6:	Aufgabenbereiche der bestehenden Kooperations- und Netzwerkmodelle im Radverkehr/Radtourismus in Deutschland	38
Abbildung 7:	Drei wesentliche Voraussetzungen für den Erfolg einer interkommunalen AG	42
Abbildung 8:	Im Landtagsbeschluss definierte Schwerpunkte einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“	43
Abbildung 9:	Weitere mögliche Aufgabenfelder einer AG Radverkehr	44
Abbildung 10:	Die Gründung der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ sollte zweistufig erfolgen.	45
Abbildung 11:	Mögliche Ansätze für eine Angliederung der AG Radverkehr an eine bestehende Struktur	45
Abbildung 12:	Optionen für eine Geschäftsstelle der AG Radverkehr	47
Abbildung 13:	Das Land Brandenburg sollte die finanzielle Grundausrüstung der Geschäftsstelle und von Projekten sicherstellen.	51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Anteil straßenbegleitenden Radwegebestandes an Bundes- und Landesstraßen von 1995 bis 2013	14
Tabelle 2:	Zuständigkeiten für Planung, Bau, Erhaltung, Finanzierung und Förderung von Radwegen im Land Brandenburg	22
Tabelle 3:	Aktuelle Mitglieder der IMAG Radverkehr	22
Tabelle 4:	Aktueller Stand von Kooperations- und Netzwerkmodelle im Radverkehr in Deutschland	25
Tabelle 5:	Weitere Kooperations- und Netzwerkmodelle im Land Brandenburg	26
Tabelle 6:	Weitere Kooperations- und Netzwerkmodelle in anderen Sektoren	27
Tabelle 7:	Kooperations-/Netzwerkmodelle für die interkommunale Zusammenarbeit	28
Tabelle 8:	Gründungsjahr und aktuelle Mitgliederzahl der interkommunalen AGs	31
Tabelle 9:	An den interkommunalen AGs beteiligte Akteure sowie Form der Beteiligung	32
Tabelle 10:	Rechts- und Organisationsformen der interkommunalen AGs	34
Tabelle 11:	Finanzierung der interkommunalen AGs	40
Tabelle 12:	Bewertung der Optionen für eine Geschäftsstelle	47
Tabelle 13:	Mögliche Mitglieder und weitere Beteiligte einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“	49
Tabelle 14:	Mögliche Finanzierungsinstrumente einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“	51
Tabelle 15:	Kostenschätzung für den Betrieb der Geschäftsstelle der AG Radverkehr	53
Tabelle 16:	Steckbrief der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)	67
Tabelle 17:	Steckbrief des Netzwerkes Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern (MV bike)	69
Tabelle 18:	Steckbrief der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e.V.	70
Tabelle 19:	Steckbrief der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern)	72

Tabelle 20:	Steckbrief der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen (AGFK Niedersachsen)	74
Tabelle 21:	Steckbrief der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen (AGFK-TH)	76

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AG	Arbeitsgemeinschaft
AGFK Bayern	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.
AGFK-BW	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V.
AGFK Niedersachsen	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen
AGFK-TH	Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
e.V.	Eingetragener Verein
GKG	Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit im Land Brandenburg
GRW-I	Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ – Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur
ILB	Investitionsbank des Landes Brandenburg
IMAG	Interministerielle Arbeitsgruppe
Km	Kilometer
MiD	Mobilität in Deutschland
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MV bike	Netzwerk Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern
MWEBWV	Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PEG	Permanente Gästebefragung Brandenburg

Abkürzung	Erläuterung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrserhebungen – Mobilität in Städten
TMB	Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH
TMBLV	Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr
üÖPNV	Übriger Öffentlicher Personennahverkehr

1. Politische Rahmenbedingungen

1.1 Bundespolitischer Rahmen für den Radverkehr

Der von der Bundesregierung vorgelegte Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP) bildet die Grundlage für die Radverkehrspolitik in Deutschland und definiert die Rahmenbedingungen zur Stärkung des Fahrradverkehrs als Gesamtsystem (vgl. BMVI 2014).

Der NRVP richtet sich maßgeblich an die Länder und die Kommunen, die im Rahmen des föderalen Systems grundsätzlich für die einzelnen Maßnahmen der Radverkehrsförderung vor Ort zuständig sind (vgl. BMVBS 2012).

Auch der Zweite Fahrradbericht der Bundesregierung 2007 richtet sich insbesondere an die Verantwortlichkeit der Kommunen. Dort heißt es:

„Die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs liegt in besonderem Maße bei den Kommunen. Der Bund und die Länder sollten deshalb die Einrichtung von Kooperationsstrukturen oder Netzwerken auf kommunaler Ebene bzw. zwischen Ländern und Kommunen unterstützen.“

Mit dem NRVP setzt sich die Bundesregierung aktiv für eine Stärkung des Radverkehrs ein. Dort wird auch der Nutzen der deutschlandweit bereits bestehenden Netzwerkmodelle im Radverkehr anerkannt. Es werden darin insbesondere die Länder ohne interkommunale Netzwerke aufgerufen, diese zu initiieren und Kooperationen auf Ebene der Kreise und Regionen aktiv zu unterstützen (BMVBS 2012).

1.2 Radverkehrspolitik im Land Brandenburg

Die Landesregierung Brandenburg hat sich zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit den Landkreisen und Kommunen ein funktional gegliedertes, integriertes Radwegenetz zu schaffen, um den Radverkehr und Radtourismus zu fördern (vgl. MIL 2009).

Aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten für Planung, Bau und Finanzierung von Alltags- und touristischen Radwegen hat der Landtag bereits mit Beschluss vom 13.07.2000 bestimmt, dass eine integrierte Radwegeplanung nur durch enge Zusammenarbeit zwischen den Ministerien des Landes Brandenburg selbst sowie unter Einbeziehung weiterer Akteure möglich ist.

Auf der Grundlage dieses Beschlusses und einer Festlegung der Landesregierung am 04.11.2003 wurde im Januar 2004 die Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr (IMAG Radverkehr) unter Federführung des damaligen Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr gebildet.

In seiner 23. Sitzung am 7. Oktober 2010 fasste der Landtag Brandenburg als Initiative für einen zukunftsfähigen und modernen Radverkehr in Brandenburg folgenden Beschluss¹:

"Radverkehr und Radtourismus fördern - Bau, Beschilderung sowie Pflege und Erhaltung von Wegen verbessern"

Damit bescheinigt der Landtag dem Radverkehr auch in Zukunft eine hohe Bedeutung im Schüler-, Berufs- und Freizeitverkehr. Der Radverkehr ist gleichermaßen Fach- und Querschnittsaufgabe der verschiedenen föderalen und fachlichen Ebenen. Daher bedarf es neben eindeutig geklärten und benannten Zuständigkeiten auch ein integriertes und kooperatives Vorgehen.

In diesem Zusammenhang fordert der Landtag unter Punkt 10 des Beschlusses die Landesregierung auf, „die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ anzuregen und durch einen Ansprechpartner zu begleiten“.

1.3 Schwerpunktsetzung für eine mögliche AG Radverkehr

Gemäß Beschluss des Brandenburger Landtags vom 7. Oktober 2010 soll sich die AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ schwerpunktmäßig mit folgenden Themen befassen:

- ◆ Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans
- ◆ Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung der Strategien der Landesregierung zur Entwicklung des Radverkehrsnetzes in Brandenburg
- ◆ Bündelung von Informationen und Erarbeitung von Empfehlungen
- ◆ Stärkung der die Infrastruktur ergänzenden Maßnahmen
- ◆ Mitwirkung bei der Verbesserung der Förder- und Finanzierungsregelungen
- ◆ Bessere Vernetzung zwischen Fahrrad und Bussen und Bahnen², zum Beispiel durch sichere Fahrradabstellanlagen

¹ Drucksache 5/1998-B

² Unter dem Begriff „Busse und Bahnen“ sind im vorliegenden Bericht folgende Fachtermini gemeint: Alle unter dem Oberbegriff Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zusammengefassten Verkehre im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV). Der SPNV ist der Teil des ÖPNV, der nach § 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) mit Eisenbahnzügen erbracht wird. Der ÖSPV umfasst den Nahverkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

2. Status Quo-Analyse: Radverkehr in Brandenburg

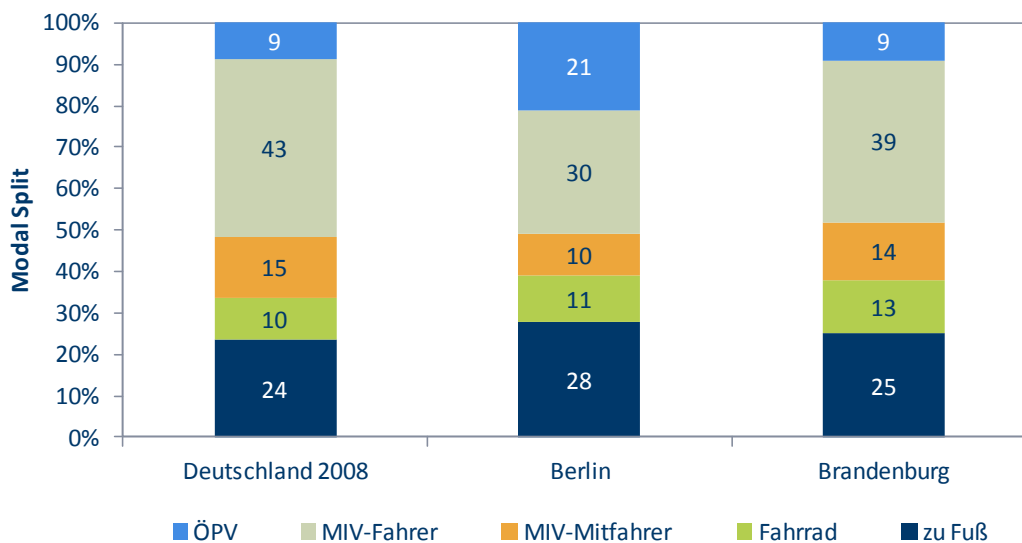
2.1 Bedeutung des Radverkehrs im Land Brandenburg

Im Land Brandenburg liegt der Modal Split, d.h. der Anteil des Fahrrads am Verkehrsaufkommen, bei 13 %. Damit liegt Brandenburg über dem Bundesdurchschnitt von 10% (vgl. Abbildung 1).

Im Vergleich der deutschen Flächenländer liegt Brandenburg damit im oberen Bereich, lediglich Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein haben mit 15% einen noch höheren Anteil. Alle weiteren Flächenländer liegen teilweise deutlich darunter.

Damit liegt der Anteil des Fahrrads am Verkehrsaufkommen im Land Brandenburg sogar deutlich über dem Anteil der Busse und Bahnen in Höhe von 9%. Im Umweltverbund nimmt der Radverkehr damit schon heute in Brandenburg eine herausragende Stellung ein (vgl. MIL 2011).

Abbildung 1: Modal-Split bundesweit und in Berlin und Brandenburg



Quellen: Eigene Darstellung nach Daten des MIL 2011, INFAS & DLR 2010.

Anmerkungen: Rundungsbedingte Abweichung von 100 möglich.

Im ländlichen Raum hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit 51% den höchsten Anteil am Modal Split.

Im Vergleich der Altersgruppen spielt das Fahrrad für die Bevölkerung im Schul- und Ausbildungsalter sowie im Alter zwischen 45 und 65 Jahren die wichtigste Rolle.

Insgesamt wird deutlich, dass der Radverkehr bereits heute eine bedeutende Rolle für die Mobilität der Bewohner und Gäste im Land Brandenburg spielt. Im Hinblick auf den demographischen Wandel und die steigenden Kraftstoffkosten ist

zudem zukünftig ein weiteres Verlagerungspotenzial vom MIV auf das Fahrrad zu erwarten.

Zusätzlich zu der zu erwartenden stark wachsenden Zahl von Elektrofahrrädern ist davon auszugehen, dass der Radverkehrsanteil auch im Land Brandenburg weiter steigen wird.

Der Radverkehr ist ein bedeutender Bestandteil der Stadt-Umland-Verkehre. Er stellt insbesondere im ländlichen Raum für die sogenannte „letzte Meile“³ ein Mittel da, um bestimmte Lücken im Netz des öffentlichen Verkehrs zu schließen.

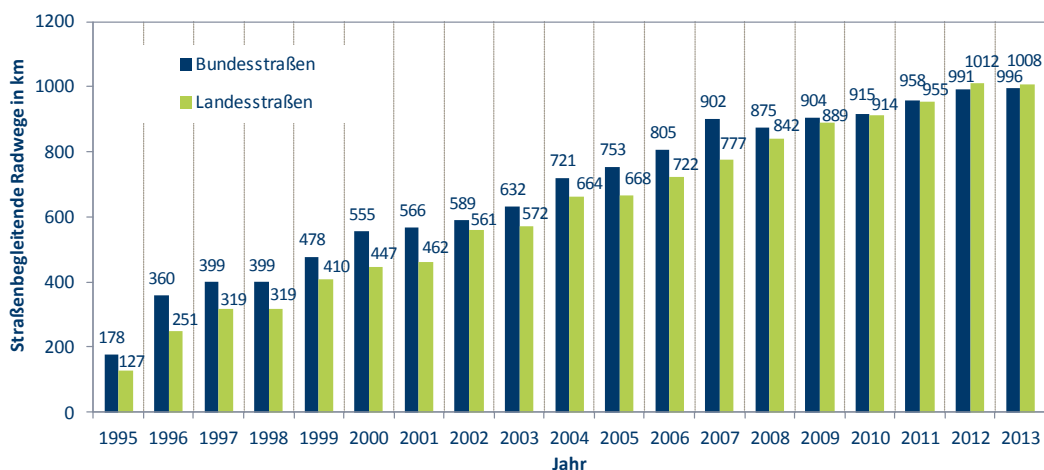
Das Fahrrad wird daher zukünftig in Bezug auf regionale Mobilitätskonzepte sowie multimodale Mobilität eine wichtige Rolle spielen.

2.2 Wie haben sich die Radwege im Land Brandenburg entwickelt?

2.2.1 Längenentwicklung der Radwege an Bundes- und Landesstraßen

Im Land Brandenburg beträgt die Länge der Radwege an Bundes- und Landesstraßen aktuell ca. 2.000 km⁴. Davon entfallen 996 km straßenbegleitende Radwege auf Bundes- und 1008 km auf Landesstraßen. Abbildung 2 zeigt die Längenentwicklung der straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen von 1995 bis 2013.

Abbildung 2: Längenentwicklung des Radwegebestandes an Bundes- und Landesstraßen (außer- und innerorts) von 1995 bis 2013



Quellen: Eigene Darstellung nach Daten des MIL 2014, LS Brandenburg 2014.

Anmerkungen: Aufgrund von Umstufungen von Straßenabschnitten ist die Längenentwicklung zum Teil sehr gering (z.B. 2004 zu 2005) bzw. rückläufig (z.B. 2007 zu 2008). Berücksichtigt sind sowohl inner- als auch außerörtliche Abschnitte.

³ Als letzte Meile wird der Weg zwischen den Haltestellen von Bussen und Bahnen und dem letztendlichen Zielort bezeichnet.

⁴ Stand: 31.12.2013

Die Planung und der Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg fallen grundsätzlich in die Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenwesen (LS). Seit Gründung des LS im Jahr 2005 wurden bis Ende 2010 an Bundesstraßen 162 km und an Landesstraßen 246 km Radwege neu gebaut.

Wie in Tabelle 1 dargestellt, verfügt heute mehr als ein Fünftel der insgesamt 8.488 km⁵ langen Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg über straßenbegleitende Radwege.

Tabelle 1: Anteil straßenbegleitenden Radwegebestandes an Bundes- und Landesstraßen von 1995 bis 2013

	Länge in km	Straßenbegleitende Radwege in km	Anteil straßenbegleitender Radwege in %
Bundesstraßen	2.787	996	35,7%
Landesstraßen	5.701	1.008	17,7%
Summe	8.488	2.004	23,6%

Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des MIL 2014.

Anmerkungen: Berücksichtigt sind sowohl inner- als auch außerörtliche Abschnitte. Über straßenbegleitende Radwege an Kreisstraßen liegen keine gesicherten Zahlen vor.

2.2.2 Längenentwicklung der Radwege an kommunalen Straßen

Zwischen den Jahren 1995 bis 2013 wurden im Rahmen der Förderung des kommunalen Straßenbaus insgesamt 148 km Radwege neu gebaut (vgl. MIL 2014). Weiterhin erfolgten Planung, Bau und Finanzierung kommunaler Radwege durch die Kommunen selbst. Allerdings liegen hierzu keine vollständigen Längenstatistiken vor.

Auch fehlt eine Längenstatistik von Radwegen, die im Rahmen von Städtebauförderungsmaßnahmen neu gebaut worden sind. Hierbei handelt es sich in der Regel um abschnittsweise Ergänzungen oder Verbesserungen einer bestehenden Radinfrastruktur unter einer Länge von maximal 2 km (vgl. MIL 2011).

2.2.3 Touristisches Radroutennetz im Land Brandenburg

Die Länge regionaler und überregionaler touristischer Radrouten im Land Brandenburg beträgt 6.800 km. Darunter fallen größtenteils kommunale Radwege unterschiedlicher Bauart sowie abschnittsweise straßenbegleitende Allwetterradwege an Bundes- und Landesstraßen, land- und forstwirtschaftliche Wege, Betriebswege an Wasserstraßen sowie Streckenabschnitte über meist wenig befahrene Straßen (vgl. MIL 2012).

⁵ Stand: 01.01.2014

Aktuell zählt das touristische Radroutennetz in Brandenburg 20 Radfernwege und 23 überregionale Radrouten. Als Radrouten werden (thematische) Touren definiert, die sowohl auf separaten Radwegen als auch auf möglichst wenig befahrenen Straßen und Wegen geführt werden. Durch eine Doppel- oder Mehrfachbelegung von mehreren Touren auf einem Radweg ist die Länge des brandenburgischen Radroutennetzes mit 11.600 km deutlich höher als die Radwegeinfrastruktur.

Mit rund 1.100 Kilometern ist die „Tour Brandenburg“ die längste Radfernroute und zugleich der längste, durchgehend beschilderte Radweg in Deutschland. Zudem ist das brandenburgische Radwegenetz über Radfernwege und regionale Routen an die Nachbarbundesländer sowie Polen und die Tschechische Republik angebunden (vgl. MIL 2011).

2.3 Wie hat sich die Qualität des Radwegenetzes entwickelt?

2.3.1 Qualitätsradrouten im Land Brandenburg

Im Land Brandenburg verlaufen die meisten vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) zertifizierten Qualitätsradrouten. Das sind Routen, die der ADFC deutschlandweit prüft⁶ und mit drei bis fünf Sternen auszeichnet. Von insgesamt 46 zertifizierten Routen befinden sich 18 im Land Brandenburg (vgl. ADFC 2014).

Neben erfolgreichen Marketingmaßnahmen hat vor allem die gute touristische Radinfrastruktur dazu beigetragen, dass Radfahren im Land Brandenburg immer beliebter wird. Im Jahr 2013 lag Brandenburg in einer Befragung des ADFC auf Platz 2 der TOP 10 der beliebtesten Radreisegebiete in Deutschland (vgl. ADFC 2014).

2.3.2 Qualitätssicherung der Radwege im Land Brandenburg

Während der Schwerpunkt der Investitionen im Land Brandenburg in den letzten Jahren beim Radwegeneubau lag, wird aktuell und künftig die Erhaltung der Radverkehrsanlagen im Fokus stehen.

Hierzu erfolgte erstmalig im Jahr 2008 eine umfassende Zustandserfassung der **an Bundes- und Landesstraßen liegenden straßenbegleitenden Radwege** durch die Straßenbauverwaltung, die als Grundlage für die Planung von

- ◆ Unterhaltungsmaßnahmen,

⁶ Das Gütesiegel ADFC-Qualitätsradroute wurde vom ADFC-Fachausschuss Tourismus unter maßgeblicher Beteiligung brandenburgischer Radexperten entwickelt. Die Bewertung der Radrouten erfolgt nach einem bundesweit einheitlichen Prüfkatalog. Für die Bewertung wird jeweils die gesamte Route von geschulten Inspektoren mit dem Fahrrad überprüft. Dabei achten sie auf Wegweisung, Oberfläche und Sicherheit des Radwegs, auf Serviceleistungen entlang der Strecke (z.B. Bett+Bike-Gastbetriebe und Gastronomie) sowie auf die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel mit Fahrradmitnahme.

- ◆ Instandsetzungsmaßnahmen sowie
- ◆ Erhaltungsmaßnahmen

herangezogen wurde (vgl. MIL 2011).

Die Qualitätssicherung der **straßenbegleitenden kommunalen Radwege** liegt in der Zuständigkeit der jeweiligen kommunalen Baulastträger (vgl. MIL 2011).

Auch die Qualitätssicherung im **nichtstraßenbegleitenden touristischen Radroutennetz** ist Aufgabe der Kommunen.

Insbesondere für das touristische Radroutennetz ist eine optimale Wegweisung von hoher Bedeutung, da auf ihnen mehrheitlich ortsfremde Radfahrer unterwegs sind. Daher ist die Optimierung der Beschilderungsqualität von touristischen Radrouten im Land Brandenburg ein zentrales Handlungsfeld. Daneben dient eine verbesserte Beschilderung ebenso dem Alltagsradverkehr.

Im Jahr 2008 wurden im Rahmen eines durch die Ministerien für Infrastruktur und Wirtschaft geförderten Projektes die Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg (HBR) erarbeitet. Sie geben Hilfestellung bei der Planung, Installation und Pflege einer einheitlichen Radverkehrswegweisung.

Die Beschilderung für den Radverkehr wird damit auf ein einheitliches Qualitätsniveau gebracht. Darüber hinaus fördert die Anwendung der HBR die Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit von Radverkehrswegen und leistet einen entscheidenden Beitrag zur Qualitätssicherung im gesamten Brandenburger Radwegenetz (vgl. MIL 2011).

2.3.3 Angebotsverbesserungen im Radverkehr

Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen

Die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln ist sowohl für den Alltags- als auch den touristischen Radverkehr ein wichtiger Aspekt. Die Möglichkeit, mit dem Rad zur Haltestelle zu fahren, es in einem öffentlichen Verkehrsmittel mitzunehmen und anschließend weiterzufahren, kann neben einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auch eine höhere Auslastung der Angebote des öffentlichen Verkehrs bewirken.

Im Land Brandenburg ist die Fahrradmitnahme sowohl in den Regionalzügen, als auch in den S- und U-Bahnen möglich. Der Großteil der Züge verfügt über Mehrzweckabteile, andernfalls kann das Fahrrad bei Mitnahme im Einstiegsraum abgestellt werden (vgl. MIL 2011). Allerdings bestehen teilweise drastische Kapazitätsprobleme im Berufsverkehr und in touristischen Hauptverkehrszeiten.

Zurzeit ist die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr hauptsächlich ein Thema im SPNV. Auf ausgewählten Busverbindungen (üÖPNV) im Land Brandenburg ist ebenfalls eine Fahrradmitnahme möglich. Hierbei handelt es sich überwiegend um stark touristisch genutzte Angebote (z.B. Werbellinsee-Bus).

Im Fernverkehr ist die Mitnahme von Fahrrädern in fast allen EC- und IC-Zügen nach vorheriger Anmeldung möglich. Nach wie vor nicht möglich ist die Fahrradmitnahme in den ICE-Zügen der Deutschen Bahn.

Bike+Ride

Insbesondere im Alltagsradverkehr gewinnen Bike+Ride (B+R)-Angebote zunehmend an Bedeutung. Dies gilt vor allem für den wachsenden Anteil von Ein- und Auspendlern im Land Brandenburg, die das Rad als Teil der Beförderungskette für den Weg zur Arbeit nutzen und auf entsprechende Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen angewiesen sind (vgl. MIL 2011).

Nach einer Bestandserfassung des VBB im Jahr 2011 ist etwa die Hälfte der B+R-Anlagen im Land Brandenburg optimal (d.h. mit Überdachung, geeignete Halterung, befestigt, gute Lage, etc.) für Radfahrer ausgestattet. Die andere Hälfte hat weiteren Optimierungsbedarf (vgl. MIL 2011).

Aktuell beträgt das Angebot an B+R-Plätzen im Land Brandenburg nach einer Zählung des VBB im Jahr 2013 23.300 Stellplätze (vgl. MIL 2014a).

Serviceeinrichtungen im Radtourismus

Für den Radtourismus spielt das Vorhandensein von Serviceeinrichtungen wie Gastronomie, radfreundliche Beherbergungsbetriebe und Reparaturwerkstätten eine große Rolle.

Wichtiges Qualitätsmerkmal einer überregional anerkannten Radregion ist die Existenz eines breiten Angebots an fahrradfreundlichen Beherbergungsbetrieben. Immer mehr Beherbergungsbetriebe in Brandenburg entdecken den Radtourismus als profilkundiges und umsatzträchtiges Marktsegment (vgl. MIL 2011).

Neben der Weiterentwicklung der Infrastruktur, der Angebote und der entsprechenden Vermarktung ist für die Betriebe die Teilnahme an Zertifizierungsinitiativen wichtig.

Die bundesweit bedeutendste Zertifizierungsinitiative ist das Netzwerk Bett & Bike des ADFC. Die Zertifizierungskriterien sind aus den Bedürfnissen der Radreisenden abgeleitet und umfassen neben Mindestkriterien wie z.B. einem Trockenraum für nasse Kleidung auch zusätzliche Serviceleistungen wie Hol- und Bringdienste, hauseigene Mieträder oder ausgearbeitete Tagestouren (vgl. MIL 2011).

2.4 Welche positiven Effekte kann Radverkehr unterstützen?

2.4.1 Gesundheit

Eine 2009 im Auftrag des Niederländischen Verkehrsministeriums durchgeführte Studie kam zu dem Ergebnis, dass Arbeitnehmer, die regelmäßig mit dem Rad zu

ihrer Arbeitsstelle fahren, im Durchschnitt einen Tag pro Jahr weniger krankgeschrieben werden als ihre nicht Fahrrad fahrenden Kollegen (vgl. BMVI 2013).

Eine Langzeitstudie aus Dänemark ergab zudem, dass die Sterberate von Menschen, die drei Stunden pro Woche mit dem Fahrrad fahren, um 40 % niedriger ist als die von Menschen, die sich nicht oder nur in ihrer Freizeit aktiv bewegen (vgl. Andersen et al. 2000).

Die Schweizer Bundesämter für Gesundheit empfehlen Menschen allen Altersgruppen, täglich eine halbe Stunde mit dem Fahrrad zu fahren. Durch die positiven Wirkungen regelmäßigen Radfahrens würden gesundheitliche Risiken wie Fettleibigkeit, Herzkrankheiten oder Diabetes im Erwachsenenalter um die Hälfte reduziert (vgl. ADFC 2014a).

Eine mehrjährige Modellstudie in drei norwegischen Städten kam zu dem Ergebnis, dass eine halbe Stunde Radfahren pro Tag bei bis dahin inaktiven Personen eine Ersparnis von 3.000 bis 4.000 Euro pro Jahr an volkswirtschaftlichen Kosten bringt. Für Personen, die bereits aktiv sind, liegt dieser Wert bei 500 bis 1.500 Euro jährlich (vgl. ADFC 2014b).

Eine finnische Studie untersuchte den Nutzen von Investitionen in Radverkehrsanlagen. Das Ergebnis: Sobald Investitionen die Menschen dazu bringen, öfter mit dem Rad zu fahren, spart die Gesellschaft aufgrund des positiven Gesundheitseffekts pro gewonnenem Radfahrer rund 1.200 Euro im Jahr (vgl. ADFC 2014b).

2.4.2 Umwelt

Nach dem Industriesektor ist der Verkehrssektor der zweitgrößte Energieverbraucher in Deutschland (vgl. BMWI 2014). Rund 20 % der Treibhausgase werden in Deutschland durch den Verkehr verursacht (vgl. UBA 2014).

Der vom Straßenverkehr ausgehende Lärm verringert zum einen die Lebensqualität der Anwohner in nicht unerheblichem Maße. Zum anderen schädigt Lärm die Gesundheit der Betroffenen, da er das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Bluthochdruck erhöht (vgl. WHO 2011).

Da der Radverkehr weder Luftschadstoffe noch Lärm verursacht, kann er deutlich zur Luftreinhaltung und Lärmreduzierung in den Kommunen beitragen.

Ein weiterer positiver Effekt zeigt sich im deutlich geringeren Flächenverbrauch des Radverkehrs gegenüber dem Autoverkehr. Im ruhenden Verkehr können für einen Pkw-Parkplatz etwa acht Fahrradabstellplätze geschaffen werden.

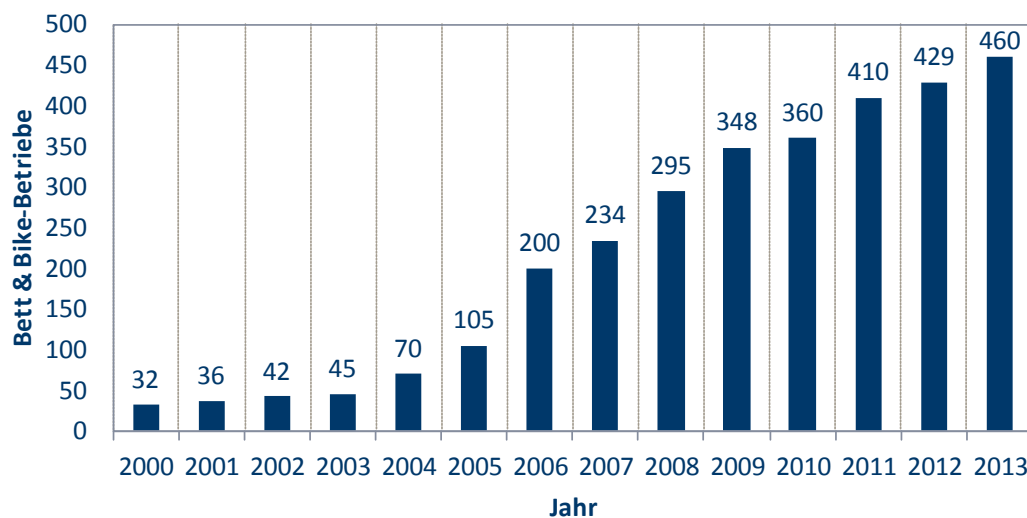
Im innerstädtischen Bereich sind rund 25 % der Fahrten mit dem Pkw nicht länger als 3,3 km (vgl. Schulberatung des HVV 2013). Im deutschen Durchschnitt liegt die Wegelänge bei 30% aller Pkw-Fahrten unter 10 km (vgl. INFAS & DLR (2010)). Gerade für diese Kurzstrecken besteht ein Verlagerungspotenzial vom Pkw auf das Fahrrad.

2.4.3 Tourismus

Der Radtourismus ist deutschlandweit ein Wachstumsmarkt. Dass auch die Attraktivität des Landes Brandenburg als Radreiseregion wächst, zeigt u.a. das ADFC-Ranking der beliebtesten Radregionen in Deutschland. Dort belegt Brandenburg hinter Bayern den zweiten Platz (vgl. ADFC 2014).

Dieser Trend spiegelt sich auch in der Entwicklung der Bett & Bike zertifizierten Betriebe wieder. Ihre Zahl wuchs von 32 Betrieben im Jahr 2000 auf 460 in 2013 (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Entwicklung der Bett & Bike-Betriebe in Brandenburg von 2000 bis 2010



Quelle: Eigene Darstellung nach Daten des MWE 2014.

Die positive Nachfrageentwicklung des Radtourismus in Brandenburg zeigt sich ebenfalls in den Ergebnissen der Permanenten Gästebefragung Brandenburg 2007 (PEG). Demnach gaben rund 5,5% der Befragten den Radurlaub als Aufenthaltsart der Übernachtungsreise an (vgl. Inspektour 2008). Dies entspricht einer Steigerung von rund 3,5 % gegenüber dem Zeitraum 2001/2002 (vgl. MIL 2011).

Zudem zeigt die PEG die herausragende Rolle des Radfahrens als die mit einem Anteil von 16,6 % an allen Urlaubsaktivitäten am häufigsten genannte Aktivität.

In der Radverkehrsanalyse Brandenburg 2011 wurden die gesamtwirtschaftlichen Effekte und die Wertschöpfung des touristischen Radverkehrs berechnet. Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden⁷:

⁷ Für das detaillierte Vorgehen der Berechnung der Wertschöpfung siehe Auszug aus der Radverkehrsanalyse Brandenburg 2011 in Anhang A1 ab Seite 55.

- ♦ Die **Tagesausgaben** von im Land Brandenburg übernachtenden Fahrradtouristen liegen bei durchschnittlich **65,50 Euro** pro Tag und Person.
- ♦ Die **Ausgaben der Fahrradtouristen übersteigen die jährlichen Kosten der untersuchten Radwegeabschnitte** sowohl bei einzelnen Radfernwegen als auch bei Betrachtung des gesamten Brandenburger Radfernwegenetzes **deutlich**.
- ♦ **Es entstehen** für das Land Brandenburg durch übernachtende Fahrradtouristen **Einkommen in Höhe von 15,38 Mio. Euro pro Jahr** (vgl. TMB 2011).

2.4.4 Wirtschaft

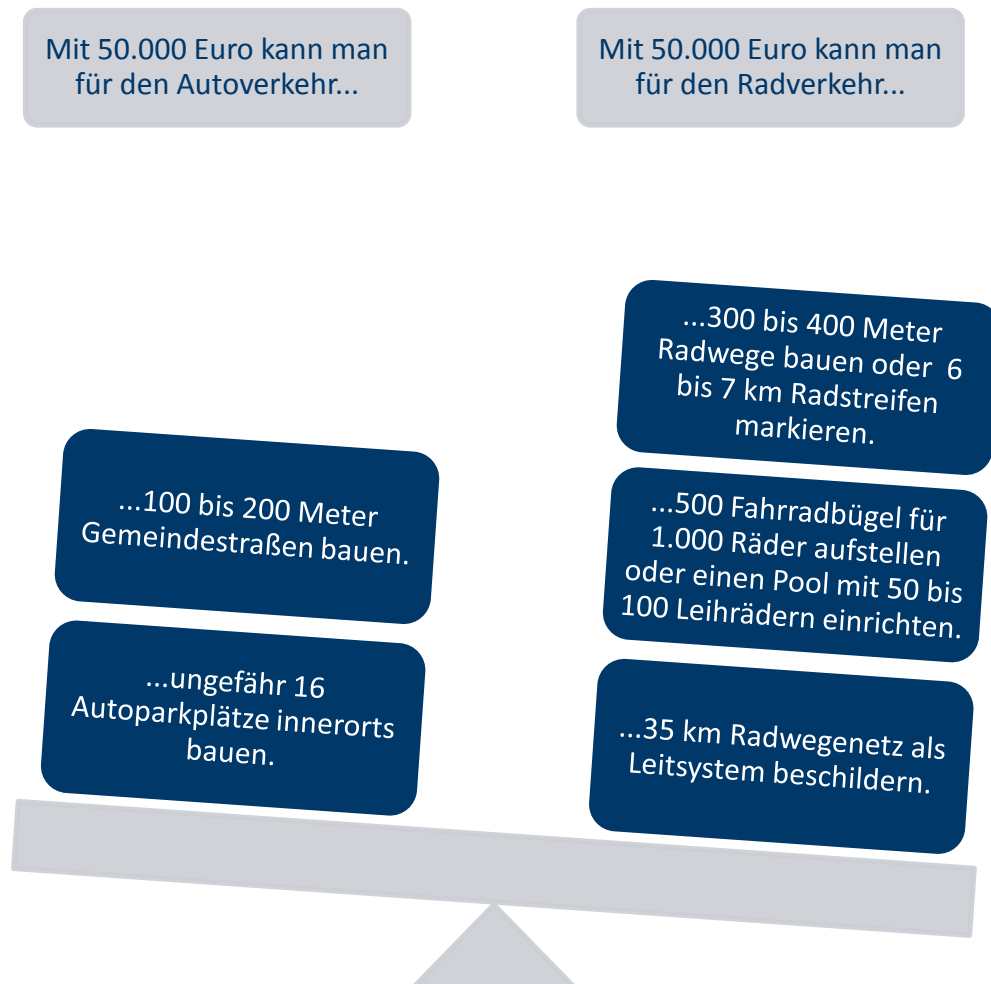
Aus dem gesundheitlichen Nutzen des Fahrradfahrens (siehe Punkt 2.4.1 Gesundheit) ergeben sich wirtschaftliche Vorteile für Unternehmen: Je mehr Mitarbeiter mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren und sich dadurch fit und gesund halten, desto geringer fallen die krankheitsbedingten Fehltage der Mitarbeiter aus. Damit werden hohe volkswirtschaftliche Kosten gespart (vgl. MW Niedersachsen 2013).

Wie in Punkt 2.4.2 beschrieben, besteht vor allem für Kurzstrecken ein Verlagerungspotenzial vom MIV auf den Radverkehr. Diese Verlagerung kann die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen und damit die Attraktivität der Kommunen steigern. Im Hinblick auf den demografischen Wandel wird diese Attraktivitätssteigerung zunehmend mitentscheidend für den Zuzug junger, gut ausgebildeter Fachkräfte. Mittelfristig stellt die Förderung des Radverkehrs also auch einen Teil der Wirtschaftsförderung dar (vgl. DStGB 2014).

Für Kommunen liegen weitere Vorteile einer konsequenten Radverkehrsförderung im Bereich des Infrastrukturausbaus und der Instandhaltung. So können z.B. durch die Doppelnutzung bestehender Infrastruktur mittels Schutzstreifen auf Fahrbahnen gegebenenfalls Kosten für den Bau von Radwegen eingespart werden (vgl. DStGB 2014).

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund hat einige Vergleichsrechnungen angestellt, die den Kostenvorteil des Radverkehrs gegenüber dem Autoverkehr verdeutlichen (vgl. DStGB 2014). Sie sind in Abbildung 4 dargestellt.

Abbildung 4: Beispielrechnung zum Kostenvorteil des Radverkehrs



Quelle: Eigene Darstellung nach DStGB 2014.

2.5 Wie ist der Status Quo der Förderaktivitäten im Radverkehr im Land Brandenburg?

2.5.1 Aufwand zur Steuerung der Förderaktivitäten

Die unterschiedlichen Zuständigkeiten für Planung, Bau, Erhaltung, Finanzierung und Förderung von Alltags- und touristischen Radwegen im Land Brandenburg (vgl. Tabelle 2) erschweren eine integrierte Radwegeplanung.

Diese ist nur durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Ministerien sowie unter Einbeziehung weiterer Partner möglich. Insgesamt ist somit ein hoher Aufwand zur Steuerung der Aktivitäten in der Radverkehrsförderung nötig.

Tabelle 2: Zuständigkeiten für Planung, Bau, Erhaltung, Finanzierung und Förderung von Radwegen im Land Brandenburg

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL)	Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten (MWE)	Landkreise und Kommunen
Vorrangige Zuständigkeiten		
<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen • Förderung Kommunalen Radwege* • Förderung von Radwegen im Rahmen der ländlichen Entwicklung • Förderung Schul- und Spielwegesicherung • Förderung Schnittstellen im ÖPNV • Förderung Radverkehrsanlagen in Städtebau und Stadtentwicklung • Kampagnen Verkehrssicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> • Touristische Radrouten 	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbegleitende Radwege an Kreis- / Gemeindestraßen • Selbstständig geführte Radwege • Touristische Radwege • Schnittstellen im ÖPNV
Handlungsfelder		
<ul style="list-style-type: none"> • Planung • Bau • Erhaltung • Finanzierung • Förderung 	<ul style="list-style-type: none"> • Konzeptionelle Planung • Förderung 	<ul style="list-style-type: none"> • Planung • Bau • Erhaltung • Finanzierung

Quellen: Eigene Darstellung nach Daten des MIL 2011.

Anmerkungen: *Planung, Bau: Land und Kommune, Finanzierung: Bund, Erhaltung: Kommune

2.5.2 Koordinierungs- und Steuerungsfunktion der IMAG Radverkehr

Die im Januar 2004 unter Federführung des damaligen Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr gebildete Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr (IMAG Radverkehr) erarbeitet auf Referentenebene Empfehlungen, und bereitet Entscheidungen vor. Tabelle 3 zeigt die Mitglieder der IMAG Radverkehr.

Die IMAG Radverkehr hat eine beratende Funktion mit dem Ziel, die in den verschiedenen Ressorts der Landesregierung laufenden Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs aufeinander abzustimmen (vgl. MIL 2011).

Tabelle 3: Aktuelle Mitglieder der IMAG Radverkehr

Ständige Mitglieder
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL)
Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten (MWE)
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV)

Weitere Mitglieder bei Bedarf

Ministerium für Bildung, Jugend und Sport (MBJS)

Ministerium der Finanzen (MdF)

Ministerium des Innern (MI)

Landesbetrieb Straßenwesen (LS)

TMB Tourismus-Marketing GmbH

Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB)

Quellen: Eigene Darstellung nach Daten des MIL 2011.

Ziel der IMAG Radverkehrs ist es, die in den verschiedenen Ministerien der Landesregierung laufenden Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs aufeinander abzustimmen (vgl. MIL 2011).

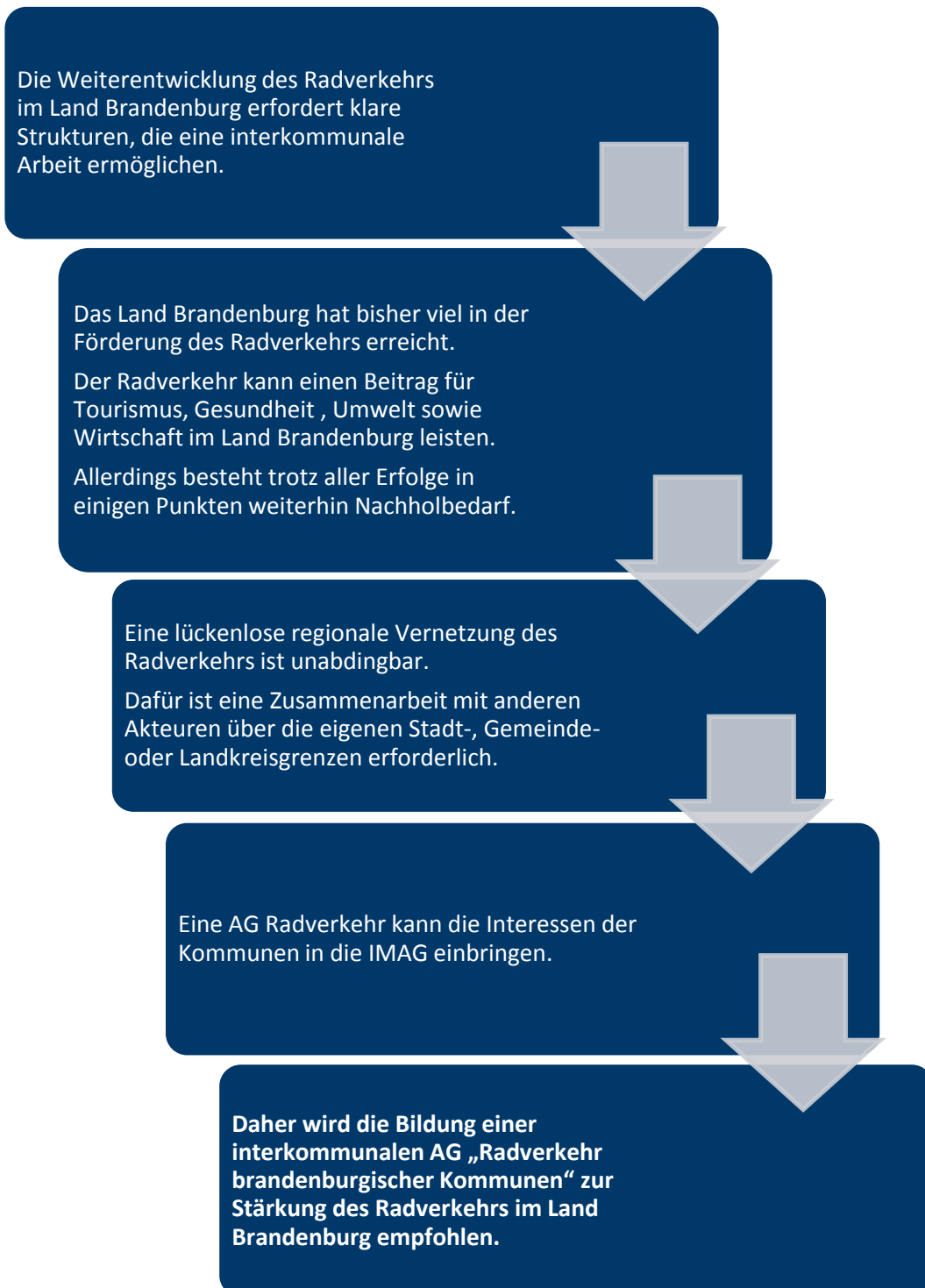
Die Schwerpunktaufgaben der IMAG Radverkehr lauten:

- ◆ Koordinierung der fachlichen Zusammenarbeit der radverkehrsrelevanten Ressorts
- ◆ Auswertung, Bewertung und Umsetzung von Empfehlungen des Bundes (NRVP)
- ◆ Erarbeitung von Grundsätzen und Schwerpunkten der Radverkehrspolitik
- ◆ Ressortübergreifende Abstimmung der Bau- und Förderprogramme
- ◆ Initiieren und Begleiten konzeptioneller Untersuchungen zum Radverkehr
- ◆ Unterstützung der kommunalen Ebene bei der Umsetzung von Radwegkonzepten
- ◆ Information, Kommunikation, öffentlicher Dialog (vgl. MIL 2009a)

Allerdings ist eine Koordinierung im engeren Sinne gegenwärtig nur eingeschränkt möglich, da die Einzelzuständigkeiten auf verschiedene Ressorts aufgeteilt sind. Dies gilt insbesondere für den Zugriff auf die verfügbaren Haushalts- und Fördermittel.

Die IMAG verfügt nicht über ausreichende Ressourcen, um Kommunen bei der Erarbeitung und Umsetzung von Kreiskonzepten für den Radverkehr adäquat zu unterstützen.

2.6 Zusammenfassung der Status-Quo-Analyse



Im folgenden Kapitel wird aufgezeigt, wie eine solche interkommunale Zusammenarbeit für den Radverkehr in anderen Bundesländern bereits gestaltet ist und welche Ansätze sich davon auf das Land Brandenburg übertragen ließen.

3. Analyse interkommunaler Kooperations- und Netzwerkmodelle

3.1 Wo gibt es in welcher Form bereits Kooperations- und Netzwerkmodelle im Radverkehr in Deutschland?

In einigen Bundesländern und Kommunen sind Arbeitsgemeinschaften bzw. Netzwerkmodelle bereits ein erfolgreiches und bewährtes Mittel zur Förderung des Radverkehrs. Dabei lassen sich jeweils drei Arten sowie Rechts- und Organisationsformen identifizieren (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Aktueller Stand von Kooperations- und Netzwerkmodelle im Radverkehr in Deutschland

Art der Kooperations-/Netzwerkmodelle		
Interkommunale AG mit fester Struktur	Interkommunale AG ohne feste Struktur	Sonstige Strukturen
Baden-Württemberg Bayern Niedersachsen (plant e.V. mit Geschäftsstelle für 2015) Nordrhein-Westfalen	Berlin Mecklenburg-Vorpommern ¹ Thüringen	Brandenburg Bremen Hamburg Hessen Sachsen Sachsen-Anhalt Schleswig-Holstein
Rechts- und Organisationsformen der Kooperations-/Netzwerkmodelle		
e.V. mit Geschäftsstelle	Kein e.V., ohne Geschäftsstelle	Nur Geschäftsstelle
Baden-Württemberg Bayern Niedersachsen (plant e.V. mit Geschäftsstelle für 2015) Nordrhein-Westfalen	Brandenburg Bremen Hamburg Hessen Sachsen Sachsen-Anhalt Schleswig-Holstein	Berlin ³ Mecklenburg-Vorpommern ¹ Thüringen ²

Quelle: IGES.

Anmerkungen: ¹ Die AG in Mecklenburg-Vorpommern ist gescheitert und derzeit nicht aktiv.
² Die Geschäftsstelle ist beim Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr angesiedelt.
³ Die Geschäftsstelle ist als gGmbH organisiert.

Interkommunale Arbeitsgemeinschaften mit fester Struktur bestehen in Nordrhein-Westfalen, Bayern sowie Baden-Württemberg. Sie besitzen jeweils die Rechtsform eines eingetragenen Vereins (e.V.) und sind mit einer Geschäftsstelle ausgestattet.

Interkommunale Arbeitsgemeinschaften ohne feste Struktur bestehen in Berlin, Niedersachsen und Thüringen. Sie besitzen weder die Rechtsform eines e.V. noch sind sie mit einer offiziellen Geschäftsstelle ausgestattet.

In Mecklenburg-Vorpommern bestand bis vor Kurzem ein interkommunales Netzwerk, das aufgrund verschiedener Ursachen, auf die in der Detailanalyse näher eingegangen wird, keinen Erfolg hatte und derzeit inaktiv ist.

Sonstige Strukturen von Kooperations- und Netzwerkmodellen sind in Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen, Sachsen sowie Sachsen-Anhalt vorhanden. In Brandenburg, Bremen sowie Hamburg ist die Kooperation z.B. auf die interministerielle Ebene, in Hessen regional (z.B. Dreieich, Offenbach) beschränkt.

Das Saarland sowie Rheinland-Pfalz verfügen über keine Kooperations- oder Netzwerkmodelle zur Förderung des Radverkehrs.

3.2 Kooperations- und Netzwerkmodelle in anderen Sektoren

Im Land Brandenburg existieren weitere **Kooperations- und Netzwerkmodelle mit Bezug zum Radverkehr bzw. Verkehr**. Zu nennen sind hier der ADFC Landesverband Brandenburg, das Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg sowie das Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Weitere Kooperations- und Netzwerkmodelle im Land Brandenburg

Kooperations-/Netzwerkmodelle im Radverkehr / Verkehr	
ADFC Brandenburg	<ul style="list-style-type: none"> • Setzt sich für die konsequente Förderung des Fahrradverkehrs ein. • Zusammenarbeit mit Vereinen, Organisationen und Institutionen, die sich für mehr Sicherheit und Umweltschutz im Verkehr einsetzen. • Finanziert sich über Mitgliedsbeiträge.
Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg	<ul style="list-style-type: none"> • 2009 auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung im Rahmen des Aktionsplans Verkehrssicherheit ins Leben gerufen. • Netzwerk mit sämtlichen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit in Brandenburg. • Das Netzwerk Verkehrssicherheit wird gefördert vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg.
Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg	<ul style="list-style-type: none"> • 2004 im Rahmen des "Integrierten Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg" von der Landesregierung ins Leben gerufen. • Freiwilliger Zusammenschluss von staatlichen und nichtstaatlichen Institutionen, Verbänden und Vereinen. • Drei Lenkungsgruppen mit jeweils einem Lenkungsgruppenleiter. • Geschäftsstelle bei gemeinnütziger GmbH. • Das Forum Verkehrssicherheit wird gefördert vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg.

Quellen: ADFC 2014.IGES. IVS 2014.

Die Tourismus Marketing Brandenburg (TMB), das Netzwerk Aktiv in der Natur sowie die Arbeitsgemeinschaft der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN-AG) sind Beispiele für **weitere Kooperations- und Netzwerkmodelle im Land Brandenburg** mit einem touristischen Bezug (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 6: Weitere Kooperations- und Netzwerkmodelle in anderen Sektoren

Weitere Kooperations-/Netzwerkmodelle	
LTV Landestourismusverband Brandenburg e.V.	<p>Aufgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung des Tourismus im Land Brandenburg gemeinsam mit den touristischen Akteuren und in enger Zusammenarbeit mit der Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH (TMB). • Beratung der Ressorts der Landesregierung, Behörden, Verbänden und anderen Organisationen bei den tourismusbetreffenden Maßnahmen, Rechtsakten und Entscheidungen. • Funktion als Dachverband der regionalen Tourismusorganisationen. <p>Organisation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Derzeit ca. 30 Mitglieder (ordentliche, korporative, fördernde, Ehrenmitglieder) aus dem Tourismus oder einem tourismusnahen Wirtschaftsbereich. • Die Mitglieder des Vorstandes sind zum Teil ehrenamtlich in verschiedenen Gremien / Fachausschüssen für den LTV tätig. • Mindestens einmal jährlich findet Mitgliederversammlung statt, in denen Mitglieder über aktuelle Entwicklungen und Projekte des Verbandes informiert werden. Alle vier Jahre wird auf der Mitgliederversammlung der Vorstand neu gewählt. <p>Finanzierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch Mitgliedsbeiträge.
Netzwerk Aktiv in der Natur	<p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2006 gegründet als das erste touristische Netzwerk auf Landesebene. • Zunächst GRW-gefördert (GRW = Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“) • Seit Februar 2013 ist der Landestourismusverband Brandenburg e.V. (LTV) alleiniger Träger des Netzwerks. • Brandenburgweite Kooperation touristischer Akteure. • Projekt des Landestourismusverbandes, in dem sich alle Reiseregionen und die TMB einbringen. • Weitere Partner sind z.B. touristische Unternehmen, die AG Historische Stadtkerne und der Wirtschaftsverband Wassersport e.V. <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekte und Maßnahmen sollen die touristische Destination Brandenburg voranbringen. • Das Netzwerk und seine Mitglieder sollen von Projekten und Maßnahmen profitieren. <p>Organisation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Koordinierungsstelle ist beim LTV angesiedelt. <p>Finanzierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Basisfinanzierung durch Beiträge der Partner (mindestens 1.000 EUR/netto pro Jahr und Partner). • Finanzierung weiterer Maßnahmen über weitere Mittel der Partner (je

Weitere Kooperations-/Netzwerkmodelle

nach Beteiligung an Maßnahmen) bzw. im ersten Jahr durch Rest(eigen)mittel aus der 2.Förderphase.

Arbeitsgemeinschaft der Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg (WIN-AG)

- Kommunale Initiative der Landkreise Barnim, Oberhavel und Ostprignitz-Ruppin. Weitere gleichberechtigte Mitglieder sind die Städte Eberswalde, Liebenwalde, Neuruppin, Oranienburg, Templin und die Gemeinde Wandlitz.
- Gegründet am 01.06.2004.
- Ziel: Langfristige Entwicklung eines der attraktivsten Wassertourismusreviere in Europa durch Investitionen in die wassertouristische Infrastruktur nach Prioritäten und Projekten im Norden Brandenburgs.
- Aufgabe: Gesamtkoordination und Begleitung des Projektes "WIN" mit dem Ziel, durch die Vernetzung von bestehenden Wassersportgebieten in den beteiligten Landkreisen die Befahrung von Wasserstraßen mit Charterbooten zu ermöglichen.
- Die Maßnahmen sind nicht abschließend und können per Beschluss der WIN AG erweitert werden.
- Arbeitsgremium der WIN AG ist eine zentrale Steuerungsgruppe.
- Bisherige Investitionen zur Realisierung der Projekte: ca. 21 Mio Euro. Davon kommunaler Eigenanteil der WIN-Partner: ca. 7,5 Mio Euro.
- Die WIN AG arbeitet mit dem Land Brandenburg, dem Bund und Vertretern der EU zur Entwicklung und Umsetzung realisierbarer Konzepte und Projekte zusammen.
- Die Projekte der WIN AG werden vom Land Brandenburg und der Bundesrepublik Deutschland mit EU-Mitteln aus dem EFRE-Förderprogramm gefördert.

Quellen: LTV 2014. TMB 2014. WInTO GmbH 2014. Experteninterview mit Dirk Wetzel, TMB vom 21.07.2014.

Beispiele für **Kooperations-/Netzwerkmodelle für die interkommunale Zusammenarbeit** sind das Demografie-Projekt Havelland, die Arbeitsgemeinschaft „Städte mit historischen Stadtkernen“ (AG Historische Stadtkerne) des Landes Brandenburg sowie die Gesundheitskonferenz Reutlingen (vgl. Tabelle 7).

Tabelle 7: Kooperations-/Netzwerkmodelle für die interkommunale Zusammenarbeit

Kooperations-/Netzwerkmodelle für die interkommunale Zusammenarbeit

Demografie-Projekt Havel-land

- Über einen gemeinsam gebildeten Demografie-Fonds werden Projekte initiiert, in den einzelnen Modellregionen realisiert und anschließend mit Akteuren vor Ort in der Praxis verstetigt.
- Die Projektpartner treffen sich in regelmäßigen Abständen im Rahmen des Lenkungs Ausschusses Demografie. In diesem Gremium wird über alle wichtigen Fragen und Projekte diskutiert und entschieden - so auch über die Mittelvergabe aus dem Fonds für konkrete Maßnahmen.
- Unterhalb dieser Regieebene treffen sich im Rahmen von Arbeitsgruppen unterschiedlichste Akteure (Verwaltung, Vereine, Gesellschaften, Verbände, Ehrenamtlich) zur Initiierung und Realisierung von Teilprojekten in den beteiligten Modellregionen.

Kooperations-/Netzwerkmodelle für die interkommunale Zusammenarbeit

- AG Historische Stadtkerne**
- 1992 gegründete kommunale Arbeitsgemeinschaft im Land Brandenburg
 - Ziel: Die historischen Stadtkerne zu bewahren
 - 31 Mitgliedsstädte
 - Erfahrungsaustausch zu gemeinsamen Fachthemen und die Information zu den aktuellen Aktivitäten in der Arbeitsgemeinschaft bei ein- bis zweimal im Jahr stattfindenden Mitgliederversammlungen, gekoppelt mit einer Fachtagung.
 - Den Vorstand der Arbeitsgemeinschaft bilden Bürgermeister aus fünf Mitgliedsstädten
 - Unmittelbarer Gedanken- und Erfahrungsaustausch drei- bis viermal im Jahr in Regionalgruppen (Vorbereitung von Tagungen, Diskussion gemeinsamer Problemstellungen etc.).
 - Führung der Geschäftsstelle durch die complan Kommunalberatung (Unterstützung der AG z.B. bei der Fördermittelbeantragung oder bei der konzeptionellen Vorbereitung und Durchführung von gemeinsamen Projekten; Begleitung der Vorstandssitzungen und Diskussionen zur inhaltlichen Ausrichtung der AG).
 - Vorteil: Bürgermeister werden direkt eingebunden.
 - Finanzierung: Die Mitgliedsstädte sind an der Deckung gemeinsamer regelmäßiger Projekte und Aktivitäten gemäß einem einwohnerbezogenen, gewichteten Umlageschlüssel beteiligt.
 - Für gemeinsame Projekte und Aktivitäten kann von jeder Mitgliedsstadt ein Finanzierungsanteil über die Geschäftsstelle erhoben werden. Jede Mitgliedsstadt sollte entsprechend des Finanzplanes einen Anteil in das Kontingent an Städtebaufördermitteln bzw. in den städtischen Haushalt einstellen.
 - Finanzierung der Geschäftsstellentätigkeit aus der Umlage der Mitgliedsstädte.

- Gesundheitskonferenz Reutlingen (Land Baden-Württemberg)**
- Die Kommunale Gesundheitskonferenz berät über Fragen der Gesundheitsförderung, der Prävention und der Versorgung auf lokaler Ebene, stimmt Empfehlungen ab und begleitet die Umsetzung der Empfehlungen.
 - Das Gremium der Kommunalen Gesundheitskonferenz versteht sich als Steuerungsgruppe. Es wird vom Landrat des Landkreises Reutlingen geleitet.
 - Die inhaltliche Arbeit wird in Arbeitskreisen geleistet. Die Arbeitskreise bringen ihre Ergebnisse in das Gremium ein.
 - Die Geschäftsstelle der Kommunalen Gesundheitskonferenz vernetzt die unterschiedlichen Ebenen miteinander, erstellt die Grundlagen für die örtlichen Analysen, koordiniert und moderiert den Prozess und begleitet die Umsetzung.

Quellen: IGES. Landkreis Havelland 2014. complan 2014. Landratsamt Reutlingen 2014.

3.3 Detailanalyse ausgewählter interkommunaler AGs für die Radverkehrsförderung in Deutschland

Die Organisationsstrukturen und beteiligten Akteure, Ziele und Aufgaben sowie die Finanzierung der interkommunalen Arbeitsgemeinschaften im Radverkehr

wurden mittels umfassender Literaturrecherchen sowie Expertenbefragungen analysiert⁸.

Dabei wurden folgende interkommunale AGs in die Detailanalyse einbezogen:



Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS)

MV bike

Netzwerk Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern (MV bike)



Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e.V.



Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK Bayern)



Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen (AGFK Niedersachsen)



Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen (AGFK Thüringen)

Auch das interkommunale Netzwerk MV bike aus Mecklenburg-Vorpommern wurde analysiert. Wie bereits erwähnt, erwies sich dieses Netzwerkmodell als nicht erfolgreich und wurde daher eingestellt. Es wird jedoch in die Betrachtung mit einbezogen, um anhand dieses Beispiels aufzuzeigen, wo bei der Bildung einer AG Radverkehr eventuelle Probleme liegen könnten und was zu beachten ist, um mögliche Fehler bei der Konzeption einer AG Radverkehr zu vermeiden.

In den folgenden Abschnitten der Detailanalyse finden sich jeweils kurze Hintergrundberichte mit den Erfahrungen einzelner AGs. Diese Erfahrungsberichte sind im Text hellblau hinterlegt.

Im Anhang A2 ab Seite 63 werden die einzelnen analysierten interkommunalen AGs in Form von Steckbriefen noch einmal detailliert vorgestellt.

⁸ Eine Liste der befragten Experten befindet sich im Anhang A3 auf Seite 75.

3.3.1 Wann wurden die interkommunalen AGs gegründet und wie viele Mitglieder haben sie aktuell?

Tabelle 8 gibt einen Überblick über die Gründungsjahre und aktuelle Mitgliederzahl der interkommunalen AGs.

Als Vorreiter einer interkommunalen AG gilt die 1993 gegründete Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS), die gleichzeitig mit 72 Kommunen die höchste Zahl der Mitglieder verzeichnen kann. Die jüngsten interkommunalen AGs bestehen in Niedersachsen und Thüringen.

Tabelle 8: Gründungsjahr und aktuelle Mitgliederzahl der interkommunalen AGs

Interkommunale AG	Gründungsjahr	Anzahl der Mitglieder aktuell
AGFS Nordrhein-Westfalen	1993	72 Städte, Gemeinden, Kreise
MV bike Mecklenburg-Vorpommern	2009	59 Kommunen (6 Landkreise, 6 kreisfreie Städte, 29 Ämter und 18 amtsfreie Gemeinden)
AGFK Baden-Württemberg	2010	48 Städte, Gemeinden und Landkreise
AGFK Bayern	2012	38 Kommunen, (32 Städte, 6 Landkreise)
AGFK Niedersachsen	2012	16 Städte, Landkreise, Gemeinden, darunter 1 Region und 1 Zweckverband
AGFK Thüringen	offizielle Gründung 2013, besteht seit 2009	12 Kommunen (9 Städte, 3 Landkreise)

Quellen: AGFK Bayern 2012, AGFK Bayern 2014, AGFK-BW 2010, AGFK-BW 2014, AGFK Niedersachsen 2012, AGFK Niedersachsen 2014, AGFK-TH 2013, AGFK 2013a, TMBLV 2014, AGFS 2012, AGFS 2014, MWEBWV 2012, BMVI 2010, Onnen-Weber 2013.

Anmerkungen: Stand: Oktober 2014.

Erfahrungen aus Thüringen

Die AGFK Thüringen wurde ursprünglich im Jahr 2009 auf Grundlage des 2008 erstellten Radverkehrskonzeptes des Landes gegründet. Nachdem sich anfangs viele Kommunen für eine Mitarbeit ausgesprochen hatten, erschöpfte sich diese im Laufe der Zeit, sodass letztendlich nur wenige größere Kommunen mitarbeiteten.

Aus diesem Grund wurde im Jahr 2013 mit der offiziellen Gründung der AGFK Thüringen der nötige „Neuanfang“ vollzogen.

3.3.2 Welche Akteure sind in welcher Form in den interkommunalen AGs beteiligt?

Neben den Mitgliedskommunen sind weitere Akteure an den interkommunalen AGs beteiligt. In einigen Bundesländern existieren Fahrradforen, in denen externe Akteure sich regelmäßig mit Vertretern der Landespolitik treffen.

Erfahrungen aus Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg findet ein Austausch zwischen der AGFK-BW und weiteren beteiligten Akteuren im Landesbündnis ProRad statt. Neben Vertretern der Landespolitik gehören diesem Netzwerk u.a. Interessensverbände, die Landesverkehrswacht, Verkehrsunternehmen, Krankenkassen sowie die Wissenschaft an.

Erfahrungen aus Niedersachsen

In Niedersachsen tauscht sich die AGFK am Runden Tisch Radverkehr aus, einer Plattform zum Informationsaustausch radverkehrlicher Themen. Beteiligte Akteure sind u.a. Vertreter der Landespolitik, die Landesbehörden für Straßenbau und Verkehr sowie für Geoinformation und Landentwicklung, die Tourismus Marketing Niedersachsen, der ADFC sowie die Landesverkehrswacht.

Zudem bestehen derzeit Überlegungen, die Tourismus Marketing Niedersachsen sowie den ADFC nach Überführung der AGFK e.V. in dessen zukünftigen Beirat aufzunehmen.

Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen

Die AGFS in Nordrhein-Westfalen arbeitet sowohl auf Landes- als auch auf kommunaler Ebene mit dem ADFC zusammen, so z.B. im Arbeitsforum „Öffentlichkeitsarbeit“.

Im Beirat des AGFS sitzen als weitere beteiligte Akteure u.a. die Fahrradindustrie, Handel und Gewerbe sowie Krankenkassen.

Tabelle 9: An den interkommunalen AGs beteiligte Akteure sowie Form der Beteiligung

Interkommunale AG	Sonstige beteiligte Akteure	Form der Beteiligung / des Austausches
AGFS Nordrhein-Westfalen	<ul style="list-style-type: none"> • Netzwerk Verkehrssicheres NRW • ADFC • Fahrradindustrie, Handel + Gewerbe • Krankenkassen 	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenarbeit mit ADFC auf Landes- und kommunaler Ebene (z.B. im Arbeitsforum „Öffentlichkeitsarbeit“) • Im Beirat: Fahrradindustrie, Handel + Gewerbe, Krankenkassen
MV bike Mecklenburg-	<ul style="list-style-type: none"> • Wissenschaft (Denkfabrik Fahrradverkehr der Hochschule 	<ul style="list-style-type: none"> • ADFC im Beirat

Interkommunale AG	Sonstige beteiligte Akteure	Form der Beteiligung / des Austausches
Vorpommern	Wismar/HWWI • ADFC	
AGFK Baden-Württemberg	<ul style="list-style-type: none"> • Vertreter der Landespolitik • Lobbyverbände • Landesverkehrswacht • Verkehrsunternehmen • Krankenkasse • Wissenschaft 	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperation/Zusammenarbeit mit dem Landesbündnis ProRad* (regelmäßige Treffen zwischen Externen und Vertretern der Landespolitik)
AGFK Bayern	<ul style="list-style-type: none"> • ADFC • Oberste Baubehörde • Kommunale Spitzenverbände • Zu bestimmten Fachthemen werden Experten eingeladen 	<ul style="list-style-type: none"> • Mitgliederversammlung (ADFC, Oberste Baubehörde und kommunale Spitzenverbände) • Arbeitsgruppen (z.B. Mitarbeiter des MVV als Fachleute zum Thema Modal Split)
AGFK Niedersachsen	<ul style="list-style-type: none"> • Vertreter der Landespolitik • Landesbehörden für Straßenbau und Verkehr sowie für Geoinformation und Landentwicklung • Tourismus Marketing Niedersachsen • ADFC • Landesverkehrswacht 	<ul style="list-style-type: none"> • Runder Tisch Radverkehr (Plattform zum Informationsaustausch radverkehrlicher Themen) • Derzeit Überlegungen, Tourismus Marketing Niedersachsen und ADFC in zukünftigen Beirat der AGFK aufzunehmen
AGFK Thüringen	Zu bestimmten Fachthemen werden Experten eingeladen	

Quellen: AGFK Bayern 2012, AGFK Bayern 2014, AGFK-BW 2010, AGFK-BW 2014, AGFK Niedersachsen 2012, AGFK Niedersachsen 2014, AGFK-TH 2013, AGFK 2013a, TMBLV 2014, AGFS 2012, AGFS 2014, MWEBWV 2012, BMVI 2010, Onnen-Weber 2013.

Anmerkungen: Das Landesbündnis ProRad ist nicht direkt an der AGFK-BW beteiligt.

3.3.3 Wie sind die interkommunalen AGs organisiert?

Die als e.V. agierenden und mit einer Geschäftsstelle ausgestatteten interkommunalen AGs in Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen verfügen über eine Mitgliederversammlung, einen Vorstand sowie über Facharbeitskreise. Die AGFS besitzt zudem einen Beirat, in dem u.a. die Fahrradindustrie, Handel und Gewerbe sowie Krankenkassen vertreten sind. Die AGFK Bayern plant zurzeit ebenfalls die Einrichtung eines Beirates.

Die Geschäftsstelle der AGFK Baden-Württemberg ist bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) angesiedelt, die Geschäftsstellen der AGs in Nordrhein-Westfalen und Bayern bei einer Mitgliedskommune. In Mecklenburg-Vorpommern befand sich die Geschäftsstelle bei der Hochschule Wismar.

Die AGFK Thüringen befindet sich als Arbeitsgemeinschaft unter dem Dach des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr.

Tabelle 10: Rechts- und Organisationsformen der interkommunalen AGs

Interkommunale AG	Rechtsform	Geschäftsstelle	Organisationsform
AGFS Nordrhein- Westfalen	e.V.	Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Mitgliederversammlung • Facharbeitskreis (richtet Arbeitsforen ein) • Beirat (u.a. Fahrradindustrie, Handel + Gewerbe, Krankenkassen) • Geschäftsstelle (bei Mitgliedskommune)
MV bike Mecklenburg- Vorpommern	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunales Netzwerk • Geschäftsstelle (bei der Denkfabrik Fahrradverkehr, Hochschule Wismar)
AGFK Baden- Württemberg	e.V.	Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Mitgliederversammlung • Vorstand • Facharbeitskreis (richtet Arbeitsgruppen ein) • Geschäftsstelle (bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH)
AGFK Bayern	e.V.	Ja	<ul style="list-style-type: none"> • Mitgliederversammlung • Vorstand • Facharbeitskreis (richtet Arbeitsgruppen ein) • Beirat (noch nicht eingerichtet) • Geschäftsstelle (bei Mitgliedskommune)
AGFK Nieder- sachsen	-	-	Sich selbst organisierender Arbeitskreis unter dem Dach der kommunalen Spitzenverbände
AGFK Thürin- gen	-	Ja (Land)	Arbeitsgemeinschaft unter dem Dach des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Quellen: AGFK Bayern 2012, AGFK Bayern 2014, AGFK-BW 2010, AGFK-BW 2014, AGFK Niedersachsen 2012, AGFK Niedersachsen 2014, AGFK-TH 2013, AGFK 2013a, TMBLV 2014, AGFS 2012, AGFS 2014, MWEBWV 2012, BMVI 2010, Onnen-Weber 2013.

Erfahrungen aus Niedersachsen

Bisher agiert die AGFK Niedersachsen als sich selbst organisierender Arbeitskreis unter dem Dach der kommunalen Spitzenverbände. Derzeit laufen Vorbereitungen, um die AGFK im Juli 2015 in einen e.V. mit Geschäftsstelle zu überführen.

Die spätere Umwandlung in einen e.V. war schon bei der Einrichtung des Arbeitskreises angedacht. Letzterer erwies sich für die Gründung der AGFK jedoch zunächst als einfacher, zudem sich die kommunalen Spitzenverbände bereit erklärt hatten, den Arbeitskreis unter ihrem Dach agieren zu lassen.

Problematisch an der bisherigen Arbeit der AGFK erwiesen sich die haushaltsrechtlichen und organisatorischen Probleme, die aus der Schwerfälligkeit der Struktur resultierten.

Erfahrungen aus Baden-Württemberg

Da die Geschäftsstelle der baden-württembergischen AGFK der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg angesiedelt ist, ist eine enge Vernetzung mit dem ÖV leichter realisierbar.

3.3.4 Wie lauten die Leitziele der interkommunalen AGs?

Die interkommunalen AGs verfolgen insgesamt ähnliche Ziele (vgl. Abbildung 5).

Oberstes Ziel aller AGs ist **die Förderung des Fahrradverkehrs als umweltfreundliches Verkehrsmittel**. Die AGFS sowie die AGFK Bayern beschränken sich hier ausdrücklich nicht allein auf den Radverkehr, sondern beziehen sich in ihrer Zielformulierung auf die Nahmobilität⁹ in ihrer Gesamtheit.

Weitere wichtige Ziele der interkommunalen AGs sind die **Verbesserung der Verkehrssicherheit** sowie die **signifikante Erhöhung des Modal-Split-Anteils für den Rad- und Fußverkehr**.

Die AGFK Bayern setzt sich zudem zum Ziel, den Radverkehr als einen wichtigen Wirtschaftsfaktor für Bayern zu fördern. Auch die AGFK Thüringen zielt u.a. darauf ab, die Bedingungen für die fahrradbezogene Wirtschaft im Land Thüringen zu verbessern.

⁹ Die AGFS definiert als Nahmobilität die nichtmotorisierte, individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich, vorzugsweise mit dem Fahrrad, zu Fuß, aber auch mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. Inliner, Kickboards, Skateboards) (vgl. AGFS 2014).

Abbildung 5: Ziele der bestehenden Kooperations- und Netzwerkmodelle im Radverkehr/Radtourismus in Deutschland

<p style="text-align: center;">AGFS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systematische Förderung der Nahmobilität • Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern und Fußgängern • Signifikante Erhöhung des Modal- Split-Anteils für den Rad- und Fußverkehr 	<p style="text-align: center;">MV bike</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunales Netzwerk im Mittelpunkt eines dichten Kooperationsmodells zur Bündelung der Kompetenzen und Mittel zur Förderung des Radverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern 	<p style="text-align: center;">AGFK-BW</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systematische Förderung des Fahrradverkehrs • Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern • Bildung und Erziehung im Mobilitätsbereich
<p style="text-align: center;">AGFK Bayern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systematische Förderung der Nahmobilität • Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern und Fußgängern • Signifikante Erhöhung des Modal- Split-Anteils für den Rad- und Fußverkehr 	<p style="text-align: center;">AGFK Niedersachsen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Unterstützung des Radverkehrs • Bündelung der kommunalen Interessen • Unterstützung der Netzwerkbildung und Angebot als Informations- und Kommunikationsplattform • Intensive Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen 	<p style="text-align: center;">AGFK Thüringen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung des Radverkehrs • Verdopplung des Radverkehrsanteils am Modal Split • Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger erhöhen • Freude an der Bewegung und Lebensqualität in der Stadt fördern • Bedingungen für fahrradbezogene Wirtschaft verbessern

Quellen: AGFK Bayern 2012, AGFK Bayern 2014, AGFK-BW 2010, AGFK-BW 2014, AGFK Niedersachsen 2012, AGFK Niedersachsen 2014, AGFK-TH 2013, AGFK 2013a, TMBLV 2014, AGFS 2012, AGFS 2014, MWEBWV 2012, BMVI 2010, Onnen-Weber 2013.

Erfahrungen aus Mecklenburg-Vorpommern

Wie bereits erwähnt, wurde das interkommunale Netzwerk MV bike aus Mecklenburg-Vorpommern eingestellt. Als einen Grund für den Misserfolg des Modells nannte der Leiter der an der Hochschule Wismar angesiedelten Geschäftsstelle, dass die Kommunen im gesamten Prozess nicht ausreichend vorbereitet wurden.

Aus seiner Sicht ist es für den Erfolg einer interkommunalen AG sehr wichtig, dass die Kommunen bereits in deren Gründungsprozess einbezogen werden, um ihr Interesse und ihre Bereitschaft an der Mitarbeit zu wecken.

3.3.5 Was sind die Aufgabenbereiche der interkommunalen AGs?

Die Aufgabenbereiche der interkommunalen AGs sind ebenfalls vergleichbar und lassen sich in vier Oberkategorien einordnen.

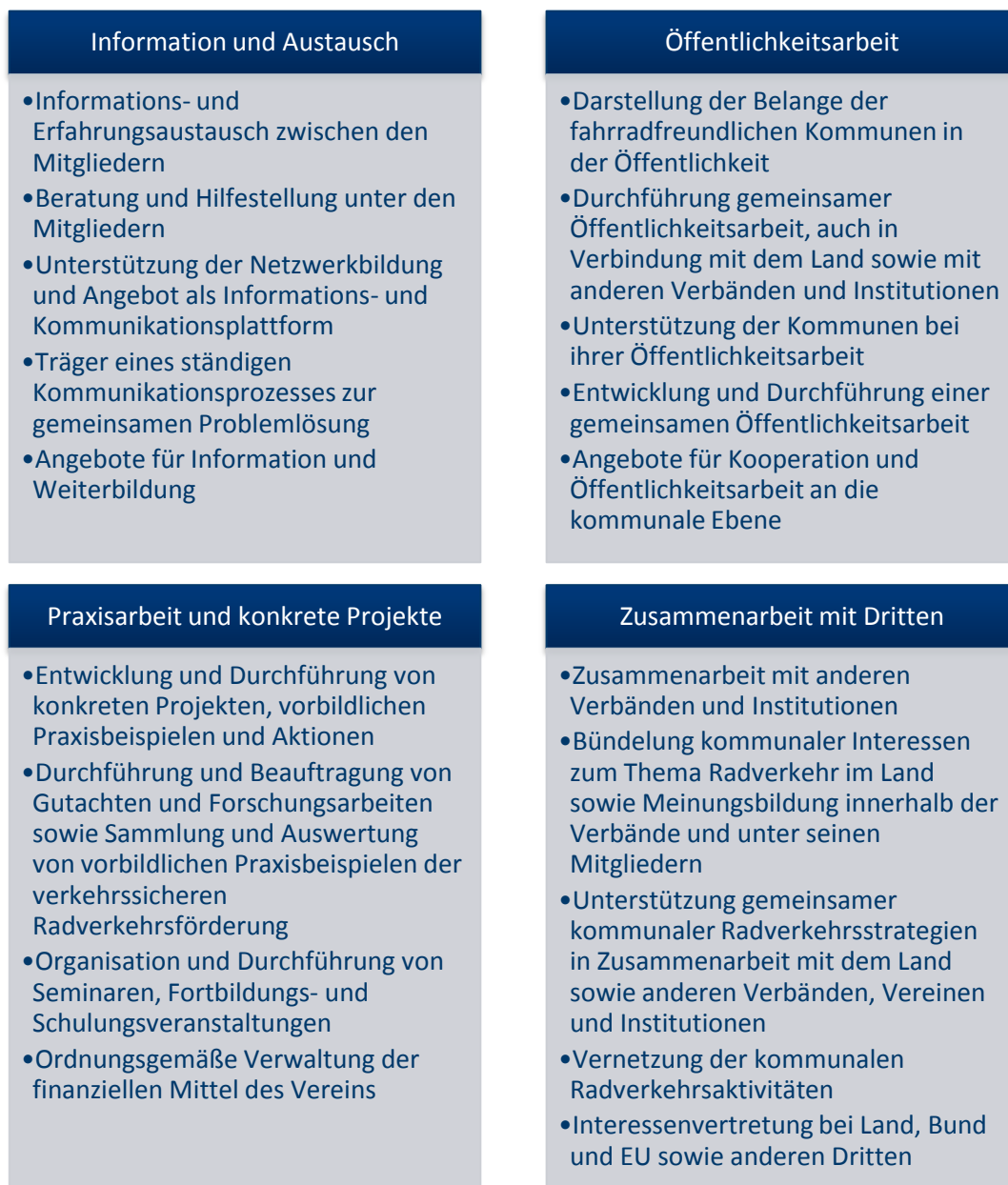
In erster Linie dienen die Modelle der **Vernetzung und des Erfahrungsaustausches** der Mitgliedskommunen untereinander.

Eine weitere wichtige Aufgabe einer AG ist die **Öffentlichkeitsarbeit**, um die Belange der AG nach außen zu tragen und der breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. In einer AG Radverkehr können Kampagnen oder Broschüren entwickelt werden, die dann jede Mitgliedskommune nutzen kann. Dies spart den einzelnen Kommunen Kosten und Zeit gegenüber einer Produktion von Informationsmaterial in Eigenregie.

Der dritte Aufgabenbereich umfasst die **Praxisarbeit und konkrete Projekte**. Hierunter fällt z.B. die Entwicklung und Durchführung von Projekten und Aktionen oder die Organisation und Durchführung von Seminaren und Schulungsveranstaltungen.

Zudem besteht eine Aufgabe der interkommunalen AGs in der **Zusammenarbeit mit Dritten**. Die kommunalen Interessen zum Thema Radverkehr im Land sollen gebündelt und gemeinsam nach außen getragen werden, um sie bei Land, Bund und EU sowie anderen Dritten zu vertreten.

Abbildung 6: Aufgabenbereiche der bestehenden Kooperations- und Netzwerkmodelle im Radverkehr/Radtourismus in Deutschland



Quellen: AGFK Bayern 2012, AGFK Bayern 2014, AGFK-BW 2010, AGFK-BW 2014, AGFK Niedersachsen 2012, AGFK Niedersachsen 2014, AGFK-TH 2013, AGFK 2013a, TMBLV 2014, AGFS 2012, AGFS 2014, MWEBWV 2012, BMVI 2010, Onnen-Weber 2013.

Erfahrungen aus Mecklenburg-Vorpommern

Ein Grund für das Scheitern des kommunalen Netzwerks MV bike war u.a. das Fehlen eines klaren Aufgabenportfolios sowohl für die Mitgliedskommunen als auch für die Geschäftsstelle.

Um die Mitarbeit aller beteiligten Akteure sicherzustellen, müssen die Aufgaben sowie die Verantwortlichkeiten klar definiert werden.

3.3.6 Sind die interkommunalen AGs mit landes- oder kommunalbezogenen Radverkehrsstrategien vernetzt?

Eine Vernetzung mit landes- oder kommunalbezogenen Radverkehrsstrategien besteht in den Ländern Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg.

Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen

Das Land Nordrhein-Westfalen erarbeitete aufbauend auf dem von der AGFS entwickelten Thema „Nahmobilität 2.0“ den Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität. Seitdem erarbeiten die Ministerien gemeinsam Fachplanungen unter dem Oberthema „Nahmobilität“ für ihre jeweiligen Ressorts (vgl. AGFS 2014).

Erfahrungen aus Baden-Württemberg

In Baden-Württemberg ist die AGFK u.a. im Expertengremium für die Erstellung der Radstrategie vertreten. Das Land hat eine AGFK-Mitgliederbefragung zur Erstellung der Radstrategie durchgeführt. Zudem wird sie bei gesetzgebenden Verfahren angehört, so z.B. als Träger öffentlicher Belange im Rahmen der aktuellen Neuaufstellung der Landesbauordnung. Die AGFK ist außerdem Mitglied im Landesbündnis ProRad.

3.3.7 Wie werden die interkommunalen AGs finanziert?

Die interkommunalen AGs in Bayern, Baden-Württemberg sowie Nordrhein-Westfalen finanzieren sich zum einen aus Mitgliedsbeiträgen der Kommunen. In Bayern und Baden-Württemberg werden die Beiträge gestaffelt nach der Einwohnerzahl der Kommunen erhoben. Sie liegen zwischen 1.000 und 4.000 Euro pro Jahr. Die interkommunale AG in Nordrhein-Westfalen erhebt pauschal pro Mitgliedskommune einen Beitrag von 2.500 Euro pro Jahr.

Die Zuwendungen vom Land, etwa in Form von Anschubfinanzierungen oder jährlichen Fördergeldern, fallen je nach Bundesland unterschiedlich aus. Detaillierte Informationen finden sich in den Steckbriefen im Anhang A1 ab Seite 63.

Tabelle 11: Finanzierung der interkommunalen AGs

Interkommunale AG	Jährliche Mitgliedsbeiträge	Zuwendungen vom Land
AGFS Nordrhein- Westfalen	Pauschal 2.500 Euro	<ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Finanzierung der AGFS: 400.000 Euro/Jahr • Dezentrale Finanzierung der Mitglieder: 600.000 Euro Fördermittel für Öffentlichkeitsarbeit
MV bike Mecklenburg- Vorpommern	Nein	Nein
AGFK Baden- Württemberg	<ul style="list-style-type: none"> • Bis 20.000 EW: 1.000 Euro • 20.001 bis 50.000 EW: 2.000 Euro • 50.001 bis 100.000 EW: 3.000 Euro • Über 100.000 EW: 4.000 Euro • Landkreise: 3.000 Euro 	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung der Geschäftsstelle • Projektförderung (2014: 140.000 Euro)
AGFK Bayern	<ul style="list-style-type: none"> • Bis 20.000 EW: 1.000 Euro • 20.001 bis 50.000 EW: 2.000 Euro • 50.001 bis 100.000 EW: 3.000 Euro • Über 100.000 EW: 4.000 Euro • Landkreise: 2.500 Euro 	150.000 Euro Fördergelder vom Innenministerium
AGFK Nieder- sachsen	Nein	Anschubfinanzierung von 10.000 Euro in 2012
AGFK Thürin- gen	Nein	Land finanziert Personal und hielt kommunale Radkonferenz ab

Quellen: AGFK Bayern 2012, AGFK Bayern 2014, AGFK-BW 2010, AGFK-BW 2014, AGFK Niedersachsen 2012, AGFK Niedersachsen 2014, AGFK-TH 2013, AGFK 2013a, TMBLV 2014, AGFS 2012, AGFS 2014, MWEBWV 2012, BMVI 2010, Onnen-Weber 2013.

Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen

Am Beispiel AGFS Nordrhein-Westfalen zeigt sich die Wichtigkeit einer gesicherten finanziellen Grundausstattung für das erfolgreiche Arbeiten einer interkommunalen AG.

Die AGFS wird jährlich mit Mitteln in Höhe von 1 Mio. Euro durch das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt. Davon fallen 400.000 Euro auf die direkte Finanzierung der AGFS, während die Mitglieder mit weiteren 600.000 Euro für z.B. Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden.

Damit ist Nordrhein-Westfalen der Spitzenreiter in der finanziellen Unterstützung einer interkommunalen AG.

Erfahrungen aus Niedersachsen

Auch das Land Niedersachsen hat erkannt, dass eine finanzielle Grundausstattung wesentlich von dem Erfolg der AGFK abhängt. Während das Land bisher lediglich eine Anschubfinanzierung von 10.000 Euro im AGFK-Gründungsjahr 2012 leistete, wird es den geplanten e.V. für zunächst fünf Jahre jährlich mit 100.000 Euro unterstützen.

Zudem wird die AGFK nach Überführung in einen e.V. ab Mitte 2015 Mitgliedsbeiträge von den Kommunen, gestaffelt nach Einwohnerzahlen, erheben.

Erfahrungen aus Thüringen

Das Land Thüringen unterstützt die AGFK-TH in der Form, dass eine Mitarbeiterin im Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr die Arbeiten der dort angesiedelten Geschäftsstelle ausführt. Eine weitere Finanzierung durch das Land erfolgt nicht.

Erfahrungen aus Mecklenburg-Vorpommern

Das inzwischen nicht mehr aktive interkommunale Netzwerk MV bike erhielt keine finanziellen Zuwendungen seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Der Versuch, die Arbeit der interkommunalen AG von der Hochschule Wismar mit Projektmitteln voranzutreiben und finanziell zu unterstützen, scheiterte. Grund für diesen Misserfolg war u.a., dass seitens der Kommunen keine Vorschläge bzw. Ideen für Projektthemen eingebracht wurden.

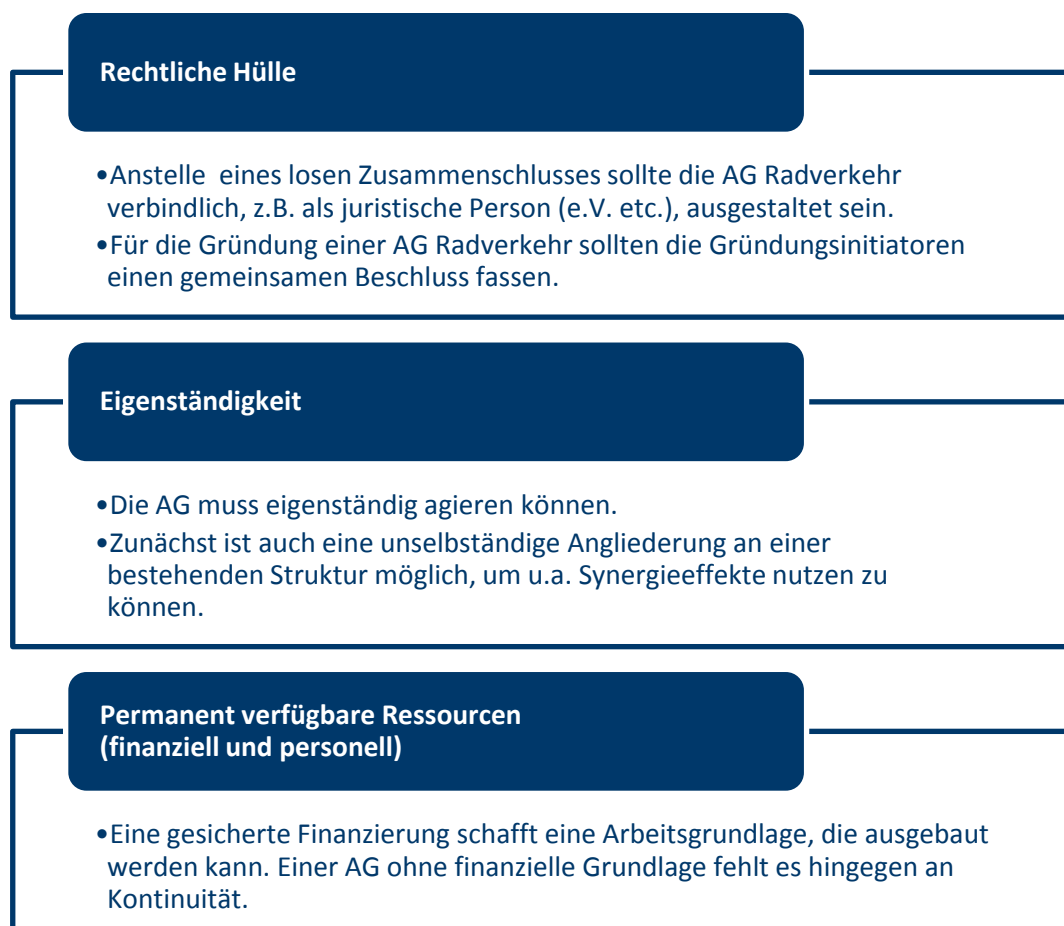
Am Beispiel MV bike zeigt sich, dass eine interkommunale AG ohne eine gesicherte Finanzierung keinen Erfolg haben kann. So lautete auch die Erkenntnis des ehemaligen Geschäftsführers von MV bike. Im Rahmen des Expertengesprächs lautete seine Empfehlung für eine erfolgreich funktionierende interkommunale AG, dass mindestens zwei Personalstellen innerhalb einer Geschäftsstelle finanziert werden sollten.

4. Konzeption für eine AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“

4.1 Wesentliche Erfolgsvoraussetzungen für eine interkommunale AG

Anhand der Ergebnisse der Detailanalyse lassen sich drei wesentliche Voraussetzungen für eine erfolgreich funktionierende interkommunale AG identifizieren (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Drei wesentliche Voraussetzungen für den Erfolg einer interkommunalen AG



Quelle: Eigene Darstellung.

4.2 Ziele und Aufgabenbereiche für die AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“

Neben den im Landtagsbeschluss definierten Schwerpunkten kann sich die AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ an den Leitzielen und Aufgabenbe-

reichen bestehender interkommunaler AGs orientieren (vgl. Abschnitte 3.3.4 und 3.3.5).

Abbildung 8: Im Landtagsbeschluss definierte Schwerpunkte einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“

Der Landtagsbeschluss vom 7. Oktober 2010 definiert für die Arbeit der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ die folgenden Schwerpunkte:

- Die Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung sowie der Strategien der Landesregierung zur Entwicklung des Radverkehrsnetzes in Brandenburg.
- Die Bündelung von Informationen und Erarbeitung von Empfehlungen.
- Die Stärkung der die Infrastruktur ergänzenden Maßnahmen wie zum Beispiel Öffentlichkeitsarbeit, Service und Dienstleistungen, Instandhaltungsmanagement, Qualitätssicherung und Wirkungskontrolle für Planung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten.
- Die Mitwirkung bei der Verbesserung der Förder- und Finanzierungsregelungen.
- Eine bessere Vernetzung zwischen Fahrrad und Bussen und Bahnen, zum Beispiel durch sichere Fahrradabstellanlagen.

Quelle: Eigene Darstellung.

Ein Ziel der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ kann die Unterstützung der Nahmobilität, auch in Bezug auf E-Mobilität, sein. Beispielsweise kann darauf abgezielt werden, Schülerverkehre mit dem Fahrrad attraktiver zu machen.

Eine Aufgabe der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ kann es u.a. sein, die lokalen Probleme durch die AG zu bündeln und gemeinsam in die Politik einzubringen. Dabei sollten die Aufgaben der AG immer auch einen praktischen Regionalbezug beinhalten.

Abbildung 9: Weitere mögliche Aufgabenfelder einer AG Radverkehr

Weitere mögliche Aufgaben der AG "Radverkehr brandenburgischer Kommunen" können sein:

- Mitgestaltungsmöglichkeit etwa bei der Anpassung/Ergänzung der Förderrichtlinien im Land Brandenburg um die Erhaltung der Infrastruktur statt nur des Neubaus;
- Die Fragen der Infrastrukturerhaltung sollten gegenüber der Landesregierung als Brandenburger Gesamtproblem deutlich gemacht werden.
- Einbeziehung der AG in eine integrierte Landesradverkehrsplanung und ggf. in kommunale Radverkehrsplanungen.
- Anhörung der AG als Träger öffentlicher Belange im Rahmen von Beteiligungen.
- Förderung kommunaler Energiekonzepte, wenn diese das Thema Mobilität behandeln.

Quelle: Eigene Darstellung.

Es wird empfohlen, an dieser Stelle noch keine starren Ziele und Aufgaben einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ vorzugeben, sondern sie gemeinsam mit den Mitgliedskommunen auf Grundlage der hier gegebenen Anregungen zu erarbeiten.

Wichtig ist neben einer klaren Definition von Aufgaben unter Zustimmung aller beteiligten Kommunen auch eine klare Aufgabenverteilung.

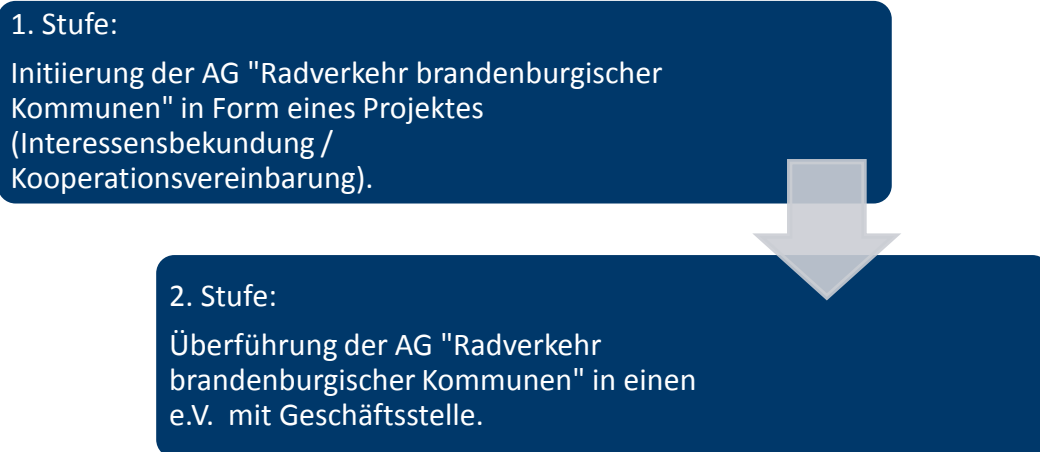
4.3 Gestaltung einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“

Grundsätzlich sind alle betrachteten interkommunalen AGs auf Brandenburg übertragbar. Die Analyse der interkommunalen AGs zeigt, dass sich insbesondere die **Organisationsstruktur eines e.V. bewährt** hat.

Die **Struktur** der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ muss **klar vorgegeben und an die politischen Entscheidungen aller Beteiligten gebunden** sein. Für die Gründung einer AG Radverkehr sollten die **Gründungsinitiatoren einen gemeinsamen Beschluss fassen**.

Die **Gründung der AG Radverkehr kann ggf. zweistufig erfolgen**, so dass sie zunächst als AG in Form eines Projektes oder einer Arbeitsgruppe initiiert und in der zweiten Stufe als langfristige Option z.B. in einen e.V. mit Geschäftsstelle überführt wird (vgl. Abbildung 10).

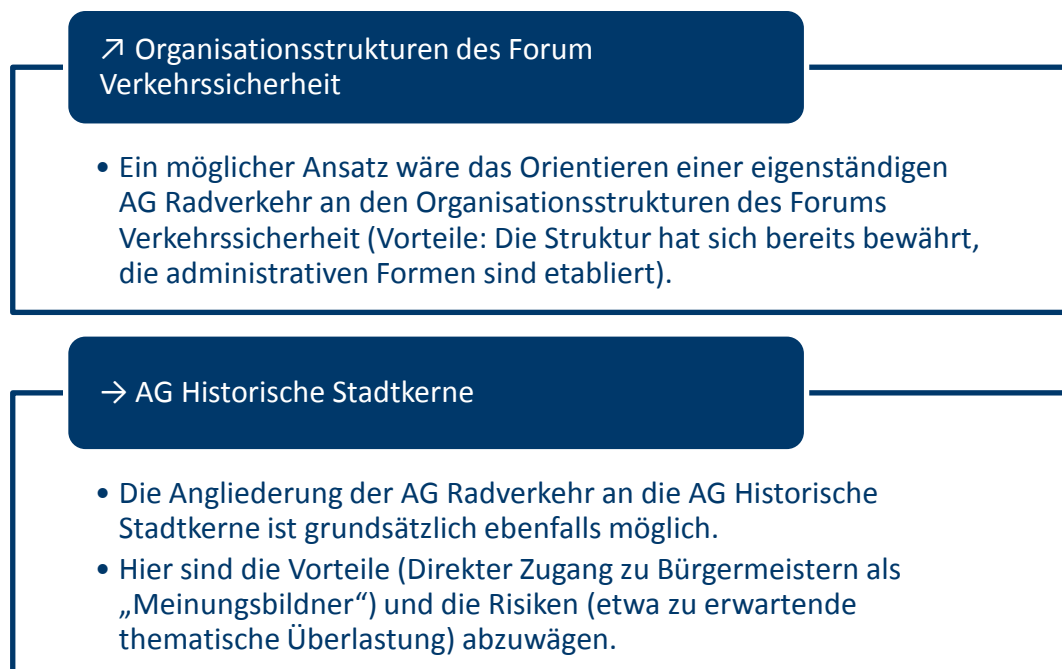
Abbildung 10: Die Gründung der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ sollte zweistufig erfolgen.



Quelle: Eigene Darstellung.

Die AG sollte vorzugsweise ein eigenständiges Netzwerk sein (vgl. Abschnitt 4.1). Um z.B. Synergieeffekte nutzen zu können, ist zunächst auch eine unselbstständige Angliederung an einer bestehenden Struktur möglich. Dazu wurden folgende mögliche Ansätze untersucht:

Abbildung 11: Mögliche Ansätze für eine Angliederung der AG Radverkehr an eine bestehende Struktur



↘ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

- Eine Einbindung der AG (hier z.B. Geschäftsstelle) in die Strukturen des VBB ermöglicht, das im Radverkehr vorhandene Know How einzubinden.
- Da der Tätigkeitsfokus des VBB im Bereich ÖV liegt, wäre jedoch zu berücksichtigen, dass eine ausgewogene Betrachtung aller Aspekte des Radverkehrs nur eingeschränkt möglich sein könnte.

↓ Landesregierung (IMAG Radverkehr)

- Das Land Brandenburg sollte eine Rolle als Begleiter der AG Radverkehr einnehmen.
- Da es sich um eine kommunale AG handeln wird, sollte die Geschäftsstelle nicht bei der Landesregierung angesiedelt sein, sondern bei einer Kommune.

↓ Kommunale Spitzenverbände

- Problematisch wird die Einbindung der kommunalen Spitzenverbände eingeschätzt.
- In Niedersachsen befindet sich die AGFK unter dem Dach der kommunalen Spitzenverbände. Aus den Expertengesprächen ergab sich, dass sich diese Struktur haushaltstechnisch als wenig optimal erweist. Als problematisch stellt sich bei einer Einbindung zudem die für eine AGFK erforderliche Flexibilität und Freiheit innerhalb der Entscheidungsstrukturen dar.

Quelle: Eigene Darstellung.

4.4 Sicherstellung der permanenten Verfügbarkeit von Ressourcen

Eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ ist die permanente Verfügbarkeit von personellen Ressourcen (vgl. Abschnitt 4.1).

Die AG sollte mit einer dauerhaft personell besetzten Geschäftsstelle ausgestattet sein, da diese für eine kontinuierliche Arbeit unerlässlich ist. Erst ein fester Ansprechpartner gewährleistet eine effektive Arbeit und motiviert die Kommunen zur Mitarbeit (vgl. BUND 2013).

Zudem kann durch eine dauerhaft installierte Geschäftsstelle eine engere Zusammenarbeit mit den politisch relevanten Akteuren sichergestellt werden, indem der bzw. die Geschäftsstellen-Mitarbeiter regelmäßig im Kontakt zur Landespolitik stehen.

Die Geschäftsstelle einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ muss nicht die Federführung aller Projekte innehaben, die in der AG bearbeitet werden. Die Federführung kann auch von einzelnen beteiligten Akteuren bzw. Mitgliedskommunen übernommen werden.

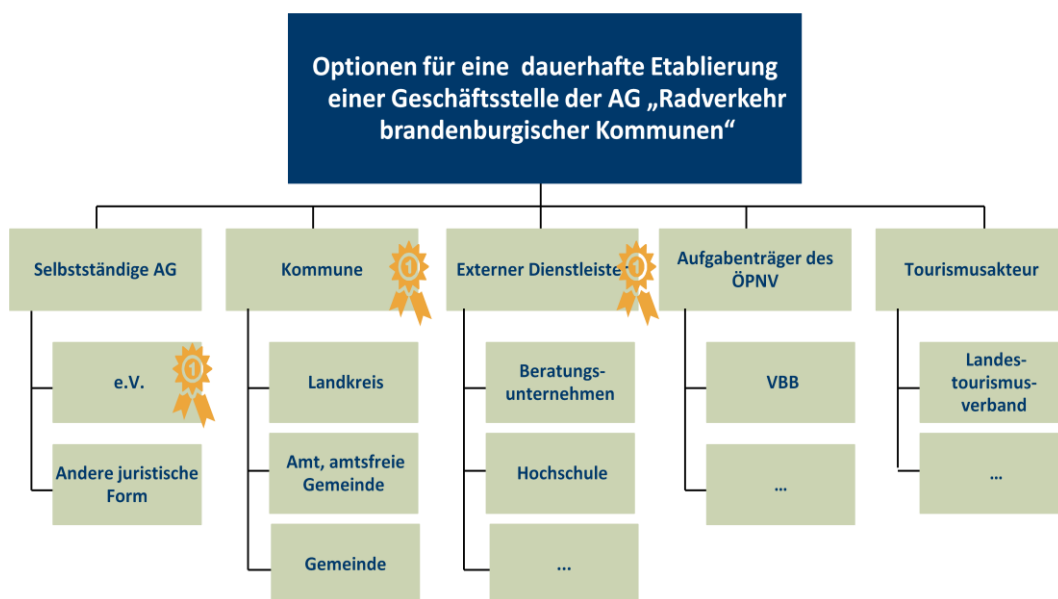
Die finanzielle Grundausstattung der Geschäftsstelle muss in der Anfangsphase durch das Land gesichert sein.

4.5 Optionen für die Realisierung einer Geschäftsstelle

Als langfristige Option für die AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ wird die Organisationsform eines e.V. mit einer Geschäftsstelle empfohlen.

Dabei bestehen für die Einrichtung der Geschäftsstelle folgende in Abbildung 12 dargestellten Möglichkeiten.

Abbildung 12: Optionen für eine Geschäftsstelle der AG Radverkehr





Quelle: Eigene Darstellung.

Dabei werden die einzelnen Optionen für eine dauerhafte Etablierung einer Geschäftsstelle wie folgt bewertet (vgl. Tabelle 12).

Tabelle 12: Bewertung der Optionen für eine Geschäftsstelle

Geschäftsstelle bei	Bewertung
Selbstständige AG	Eine Realisierung der Geschäftsstelle als selbstständige AG würde einerseits die Eigenständigkeit der AG Radverkehr gewährleisten. Andererseits würde der Aufwand zur Einrichtung der Geschäftsstelle größer ausfallen als z.B. bei ihrer Ansiedlung an bereits be-

Geschäftsstelle bei	Bewertung
	stehende Strukturen.
Kommune 	<p>Die Ansiedlung der Geschäftsstelle an eine Mitgliedskommune unterstützt den Grundgedanken, dass die Initiative für eine interkommunale AG aus den Kommunen selbst kommen sollte. Es wird empfohlen, für diese Option eine größere Gemeinde bzw. Stadt zu wählen, die idealerweise bereits während des Gründungsprozesses der AG Radverkehr Interesse sowie Initiative gezeigt hat.</p>
Externer Dienstleister 	<p>Möglich ist auch die Ausschreibung und Vergabe der Geschäftsstelle an einen externen Dienstleister. Der Vorteil eines externen Dienstleisters für den Betrieb der Geschäftsstelle liegt darin, dass dieser professionell Themen des Radverkehrs und der Netzwerksteuerung beherrscht und im Zweifel bzw. bei nicht zufriedenstellender Arbeit austauschbar ist.</p>
Aufgabenträger des ÖPV	<p>Eine Ansiedlung der Geschäftsstelle beim VBB ist nach Abwägung der Vorteile (Vernetzung mit dem Aufgabenträger) und Risiken (möglicher einseitiger Schwerpunkt auf Themen des ÖV) als nicht optimal zu bewerten.</p>
Tourismusakteur	<p>Grundsätzlich ist auch die Einrichtung der Geschäftsstelle bei einem brandenburgischen Tourismusakteur denkbar. Allerdings wird auch dieser Ansatz nicht empfohlen, um eine Konzentration auf den touristischen Radverkehr zu vermeiden.</p>

Quelle: Eigene Darstellung.

Es wird empfohlen, die Geschäftsstelle der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ bei einer Kommune oder bei einem externen Dienstleister einzurichten.

4.6 Mögliche beteiligte Akteure

Gemäß § 2 Absatz 1 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit im Land Brandenburg (GKG) können sich Gemeinden und Gemeindeverbände zu kommunalen Arbeitsgemeinschaften zusammenschließen. Daneben können auch sonstige Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts sowie natürliche Personen und juristische Personen des Privatrechts in diese Arbeitsgemeinschaften aufgenommen werden.

Wie in Tabelle 13 dargestellt, kann sich die AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ aus folgenden Mitgliedern sowie weiteren Beteiligten zusammensetzen:

Tabelle 13: Mögliche Mitglieder und weitere Beteiligte einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“

Mögliche Mitglieder
Kommunale Gebietskörperschaften
Landesregierung
Weitere Beteiligte
Fachbehörden
ADFC Landesverband
Forum Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg
Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg
Landestourismusverband
Tourismus-Marketing Brandenburg (TMB)
Verkehrswirtschaft/ Verkehrsbetriebe
Universitäten
Optional: kommunale Spitzenverbände (bei Interesse)
...

Quelle: Eigene Darstellung.

Mögliche Mitglieder der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ sind alle interessierten kommunalen Gebietskörperschaften in Brandenburg. Da eine interkommunale AG wie die AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ kein Selbstläufer ist, braucht es für die Gründung engagierte und überzeugte Kommunen.

Das Land Brandenburg als weiteres mögliches Mitglied sollte die AG nicht nur finanziell, sondern auch inhaltlich unterstützen. Die Betreuungsaufgabe seitens des Landes sollte dabei klar einem Referat in einem Ressort zugeordnet werden.

Dagegen wird die Einbindung der kommunalen Spitzenverbände als problematisch eingeschätzt. Die befragten Experten der sich unter dem Dach der kommunalen Spitzenverbände befindlichen AGFK in Niedersachsen bemängelten, dass aufgrund der Einbindung eine für die AGFK erforderliche Flexibilität und Freiheit innerhalb der Entscheidungsstrukturen und Entscheidungsfindung nicht möglich sei.

Weitere Beteiligte können z.B. Fachbehörden, der ADFC Landesverband, das Forum sowie das Netzwerk Verkehrssicherheit, die Verkehrswirtschaft, Tourismusakteure, etc. sein. In einer möglichen späteren Satzung kann zudem der Hinweis aufgenommen werden, dass je nach Thema weitere Fachexperten hinzugezogen werden können.

Die AG sollte Synergieeffekte und Erfahrungen nutzen, die durch Verknüpfungen¹⁰ zwischen bereits vorhandenen Netzwerken über engagierte Akteure bestehen.

Die AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ wird einen integrierten Ansatz verfolgen und umfasst somit das gesamte Spektrum der Nahmobilität. Da sich die AG auch mit Themen wie der netzweiten Koordination, der Vernetzung von Radverkehr und ÖV etc. befassen wird, sollte der VBB als weiterer Beteiligter in die AG einbezogen werden.

Im Gespräch¹¹ mit dem ADFC zeigte sich dieser generell interessiert an einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“, wenngleich für ihn eine Beteiligung als fester Baustein aufgrund fehlender Kapazitäten nicht möglich ist. Der ADFC würde sich jeweils Thema-bezogen entscheiden, an Arbeitsgruppensitzungen etc. teilzunehmen. Darüber hinaus würde er der AG beratend zur Seite stehen. Weiterhin würde es der ADFC begrüßen, über die Aktivitäten der AG informiert zu werden.

Es wird empfohlen, in der Akteurszusammensetzung zwischen einer Arbeits- und einer Entscheidungsebene zu trennen. D.h., dass die weiteren Beteiligten in die fachliche Themen- sowie konkrete Projektarbeit eingebunden werden, während lediglich die möglichen Mitglieder Entscheidungsgewalt (z.B. über Beschlüsse) besitzen.

4.7 Finanzierung der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“

Eine der Grundvoraussetzungen für den Erfolg der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ ist die permanente Verfügbarkeit von finanziellen Ressourcen (vgl. Abschnitt 4.1).

Wie die Analyse bestehender interkommunaler AGs gezeigt hat, schafft eine gesicherte Finanzierung eine Arbeitsgrundlage, die ausgebaut werden kann. Einer AG ohne finanzielle Grundlage fehlt es hingegen an Kontinuität.

¹⁰ Als Beispiel sei die Verflechtung zwischen dem Netzwerk Aktiv in der Natur und der TMB genannt. Der frühere Netzwerkmanager von Aktiv in der Natur vertritt nun, nach seinem Wechsel in den Aktivtourismusbereich der TMB, die TMB im Netzwerk (Quelle: Experteninterview mit Herrn Wetzels vom 21.07.2014).

¹¹ Experteninterview mit Frau Hartung, ADFC, vom 29.07.2014.

Tabelle 14: Mögliche Finanzierungsinstrumente einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“

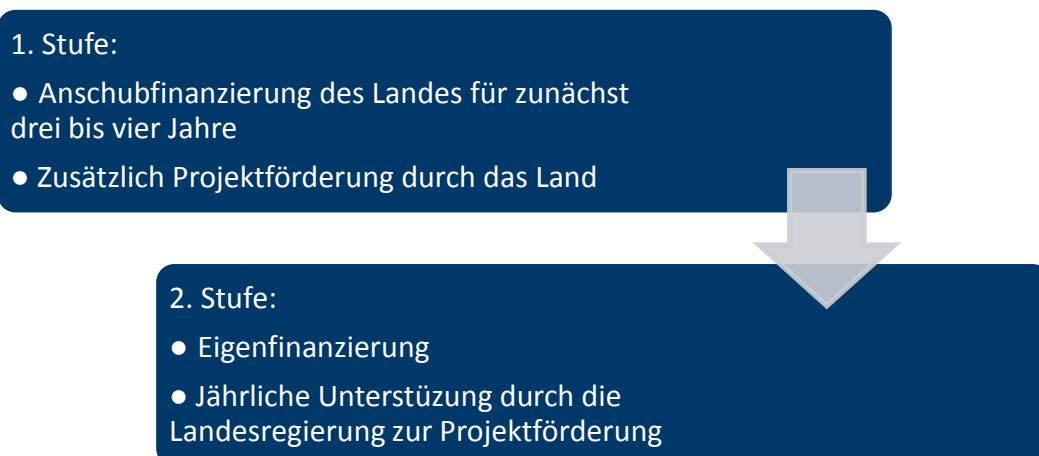
Finanzierungsinstrument	Erläuterung
Zuwendungen vom Land	Anschubfinanzierung für zunächst 3 bis 4 Jahre und jährliche Fördergelder für Projekte
Regelmäßige Beiträge von AG-Beteiligten	Pauschal oder gestaffelt nach Einwohnerzahl
Förderbeiträge von sonstigen beteiligten Akteuren	z.B. Krankenkassen und Projektförderungen Nationaler Radverkehrsplan
Zuwendungen/Spenden	Von profitierenden Akteuren
Förderinstrumente	z.B. ELER, EFRE, Entflechtungsgesetz

Quelle: Eigene Darstellung.

Das Land Brandenburg sollte in der Anfangsphase die finanzielle Grundausstattung der Geschäftsstelle und von Projekten sicherstellen. Um die AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ finanzieren zu können, wird in den ersten 3 bis 4 Jahren eine **Anschubfinanzierung sowie eine jährliche Projektförderung** durch das Land empfohlen.

Als mittelfristiges Ziel wird die finanzielle Selbständigkeit der AG verfolgt. Diese kann durch eine ggf. **zweistufig ausgestaltete Gründung** der AG erreicht werden. Hier wird sie zunächst als AG in Form eines Projektes oder einer Arbeitsgruppe initiiert und über die Anschubfinanzierung sowie die jährliche Förderung durch das Land finanziert. In der zweiten Stufe erfolgt die Überführung z.B. in einen e.V., so dass dann **regelmäßige Beiträge von den AG-Beteiligten** erhoben werden können (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13: Das Land Brandenburg sollte die finanzielle Grundausstattung der Geschäftsstelle und von Projekten sicherstellen.



Quelle: Eigene Darstellung.

Eine weitere Möglichkeit zur Finanzierung der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ ist die **Zahlung von Förderbeiträgen durch sonstige beteiligte Akteure**. Als denkbare Szenario könnten z.B. Krankenkassen Förderbeiträge leisten. Diese könnten von der Förderung der AG zum einen aufgrund der gesundheitsfördernden Effekte des Radfahrens und zum anderen von öffentlichkeitswirksamen Kampagnen in Kooperation mit der AG profitieren.

Zuwendungen bzw. Spenden von profitierenden Akteuren stellen ein weiteres mögliches Finanzierungsinstrument dar. Profitierende Akteure können zum einen touristische Anbieter, Gewerbetreibende oder andere Einrichtungen vor Ort sein, die von der Förderung des Radverkehrs im Land Brandenburg profitieren.

Eine weitere Finanzierungsquelle bieten die folgenden **Förderinstrumente**:



- ◆ Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)
- ◆ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)
- ◆ Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ – Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur – GRW (GRW - I)
- ◆ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 8. September 2014

Ob und in welcher Höhe eine Förderung der AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ möglich ist, kann bei den jeweils zuständigen Stellen in Erfahrung gebracht werden. Kontaktdaten sowie ausführliche Informationen zu den einzelnen Förderinstrumenten liefert die Übersicht in Anhang A5 ab Seite 78.

Kostenschätzung einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“

Für den Betrieb der Geschäftsstelle der AG Radverkehr ist ein Kostenansatz von mind. rund 70 bis 80 TEUR pro Jahr zu berücksichtigen (vgl. Tabelle 15).

Tabelle 15: Kostenschätzung für den Betrieb der Geschäftsstelle der AG Radverkehr

Geschäftsstelle bei	Schätzung	
Kommune 	Raumkosten, pauschal	ca. 20 TEUR ¹²
	Personalkosten Geschäftsstelle (1 MA)	ca. 45 TEUR ¹³
	Sachkosten, Verbrauchsmittel, Veranstaltungen, Öffentlichkeitsarbeit etc.	ca. 15 TEUR
	Gesamt	ca. 80 TEUR
Externer Dienstleister 	Pauschal (Arbeitsleistung)	ca. 55 TEUR
	Sachkosten, Verbrauchsmittel, Veranstaltungen, Öffentlichkeitsarbeit etc.	ca. 15 TEUR
	Gesamt	ca. 70 TEUR

Quelle: Eigene Darstellung.

Die ermittelten jährlichen Kosten für eine Geschäftsstelle entsprechen vergleichbaren angemessenen Zielvorstellungen, die auch der BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) in seinen Praxisempfehlungen für Landesarbeitsgemeinschaften im Radverkehr kalkuliert¹⁴.

¹² Raumkosten je nach Art der Ansiedlung der Geschäftsstelle ggf. geringer. Bei Durchführung externer Beauftragung eines Gutachters fallen keine Raumkosten an.

¹³ Ggf. anteilig, falls nicht Vollzeit.

¹⁴ Nach Empfehlung des BUND sollte die jährliche Finanzierung einer AG Radverkehr durch das Land bei 2,5 Cent pro Einwohner liegen (vgl. BUND 2013). Für das Land Brandenburg mit 2,45 Mio. Einwohnern würden sich daraus Kosten in Höhe von rund 61.500 EUR ergeben.

5. Zusammenfassung und Ausblick

5.1 Worin liegt der Mehrwert einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“?

Von den Kommunen, die eine Mitgliedschaft in einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ anstreben, wird folgender Einsatz erwartet:

Was bringen die brandenburgischen Kommunen in die AG Radverkehr ein?

- Ihr Engagement und ihre stetige Mitarbeit.
- Sie vermitteln ihr Wissen und ihre Fachkompetenz und bringen ihre eigenen Ideen ein.
- Ihren kommunalen Beschluss, der AG beizutreten.
- Ihre Mitarbeit an der gemeinsamen Definition von Zielen und Aufgaben der AG während der Gründungsphase.
- In der Mittelfrist-Stufe 2 wird eine Beteiligung der Mitglieder durch regelmäßige Beiträge erwartet.
- Ihre Bereitschaft, ihr Wissen weiterzugeben und nach außen zu transportieren.

Gleichzeitig können die Kommunen in Mitgliedschaft einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ **von folgenden Mehrwerten profitieren:**

Welchen Mehrwert kann eine AG Radverkehr den brandenburgischen Kommunen bieten?

- Sie profitieren von den Erfahrungen und dem Wissen der anderen Beteiligten.
- Sie sparen Zeit und Geld, weil sie nicht jedes Mal „das Rad neu erfinden“ müssen.
- Sie profitieren von gebündeltem politischem Gewicht und können wirksamer die Gestaltung von Rahmenvorgaben rund um den Radverkehr zum Nutzen der Kommunen beeinflussen.
- Sie haben im Netzwerk immer die passenden Ansprechpartner, die ihnen Erfahrungsberichte oder Beispielprojekte liefern können.
- Sie können von der AG entwickelte Kampagnen nutzen (Beispiel: Flyer-Serie „Entspannt mobil“ der AGFK Ba.-Wü.).
- Sie können in der Gründungsphase direkt an der Definition von Zielen und Aufgaben der AG mitwirken.
- Sie haben über die AG einen "direkten Draht" zur Landesregierung.

Der Mehrwert einer AG Radverkehr ist vielschichtig. Neben messbarem Nutzen, der durch die Stärkung des Radverkehrs in den Sektoren Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft und Tourismus erzielt und direkt oder indirekt in Geldwerten ausgedrückt werden kann (siehe Abschnitt 2.4), bietet eine AG Radverkehr vor allem auch einen Mehrwert, der nicht monetär bewertet werden kann, der jedoch umso wichtiger für ihre potentiellen Mitgliedskommunen ist:

Die AG Radverkehr könnte ein wichtiger Ansprechpartner der Landesregierung werden. Dazu gehören:

- ◆ **Die direkte Mitwirkung an der Gestaltung und Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik des Landes Brandenburg.**
- ◆ **Die Möglichkeit der gemeinsamen Kommunikation und Meinungsbildung.**
- ◆ **Die Durchsetzung direkter politischer Interessensvertretung gegenüber dem Land** (im Unterschied zur indirekten Einflussnahme durch kommunale Spitzenverbände).
- ◆ **Die AG als direkte Schnittstelle zwischen Bürger und Landesregierung zur Gestaltung und Umsetzung einer bürgernahen Verkehrspolitik.**

Zudem könnte eine wesentliche Chance der AG Radverkehr in der Möglichkeit des direkten Einflusses bei der Gestaltung von Förderinstrumenten liegen.

Auch im Hinblick auf eine – zukünftig denkbare – notwendige Erstellung kommunaler bzw. interkommunaler Radwegekonzepte als Fördervoraussetzung würde die interkommunale Zusammenarbeit im Rahmen einer AG Radverkehr den Mitgliedskommunen einen klaren Mehrwert bieten.

5.2 Welche weiteren Schritte zur Bildung einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ empfehlen wir?

Um einen Ausblick geben zu können, werden auf der nachfolgenden Seite die weiteren notwendigen Schritte zur Bildung einer AG „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ aufgezeigt.

Ca. Dezember 2014

Informationsveranstaltung zur
Gründung der AG

- Vorstellung eines
Strategiepapiers
- Ziel: Etablierung eines
Gründungskreises

Ca. Januar 2015

Abstimmung zum Aufbau der Strukturen
der AG

- Besprechungen im Gründungskreis
(aufbauend auf das Strategiepapier)
- Prüfung der Optionen / Initiierung
erforderlicher Maßnahmen zur
Etablierung der Geschäftsstelle

Ca. ab Februar 2015

Entwicklung der Strukturen der AG

- Gemeinsam mit Gründungskreis
Definition der Ziele und
Handlungsfelder der AG
- Abstimmung zur Form / Einrichtung
der Geschäftsstelle
- Prüfung der Förderungsmöglichkeiten
zur Finanzierung
- Vorbereitung einer
Kooperationsvereinbarung und ggf.
einer späteren Vereinssatzung
- Ggf. Werbung zur Beteiligung
weiterer Kommunen
- Vorschlag für Mitglieder und Struktur
des fachlichen Begleitkreises
- Sicherung der Finanzierung

Danach / parallel

- Einrichtung / Ausschreibung der
Geschäftsstelle

Mai 2015

Offizielle Gründung der AG im Rahmen
einer feierlichen Veranstaltung während
des Nationalen Radverkehrskongresses
am 18./19. Mai 2015 in Brandenburg

Literaturverzeichnis

- ADFC LV-Brandenburg (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Brandenburg e. V.) (2014): Internetauftritt des ADFC Landesverband Brandenburg. URL: <http://brandenburg.adfc.de/>. Letzter Zugriff: 15.08.2014.
- ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.) (2014): Die ADFC-Radreiseanalyse 2013. URL: <http://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2013>. Letzter Zugriff: 08.07.2014.
- ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.) (2014a): Die Effekte regelmäßigen Radfahrens. URL: <http://www.adfc.de/gesundheits/gesund-bleiben/die-effekte-regelmaessigen-radfahrens/seite-11-sterblichkeit>. Letzter Zugriff: 01.08.2014.
- ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.) (2014b): Finnische Studie: Jeder Radfahrer erspart dem Gesundheitssystem 1.200 Euro pro Jahr. URL: <http://www.adfc.de/gesundheits/gesund-bleiben/studie-radfahrer-und-das-gesundheitssystem/jeder-radfahrer-erspart-dem-gesundheitssystem-1200-euro>. Letzter Zugriff: 01.08.2014.
- AGFK Bayern (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V.) (2012): Satzung Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern. (AGFK Bayern).
- AGFK Bayern (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V.) (2014): Internetpräsenz der AGFK Bayern. URL: <http://www.agfk-bayern.de/>. Letzter Zugriff: 25.06.2014.
- AGFK-BW (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.) (2010): Satzung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW). November 2010.
- AGFK-BW (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.) (2014): Internetpräsenz der AGFK-BW. URL: <http://www.agfk-bw.de/startseite/>. Letzter Zugriff: 25.06.2014.
- AGFK Niedersachsen (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen) (2012): Gemeinsame Erklärung der Gründungsmitglieder am 17.09.2012 in Hannover.
- AGFK Niedersachsen (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen) (2014): Internetpräsenz der AGFK. URL: <http://www.agfk-niedersachsen.de/>. Letzter Zugriff: 25.06.2014.
- AGFK-TH (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen) (2013): Erklärung anlässlich der offiziellen Gründung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen (AGFK-TH) im Rahmen der Fahrradkommunalkonferenz am 25. November 2013 in Erfurt.

- AGFK-TH (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen) (2013a): Präsentation im Rahmen der Fahrradkommunalkonferenz am 25. November 2013 in Erfurt.
- AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.) (2012): Satzungsbeschluss vom 27.09.2012.
- AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.) (2014): Internetpräsenz der AGFS. URL: <http://www.agfs-nrw.de/>. Letzter Zugriff: 25.06.2014.
- Andersen et al. (2000): All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work. In: American Medical Association (2014): JAMA Internal Medicine. URL: <http://archinte.jamanetwork.com/article.aspx?articleid=485349#ArticleInformation>. Letzter Zugriff: 01.08.2014.
- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hrsg.) (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. Berlin. Oktober 2012.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (2010): Der deutsche Fahrradpreis, best for bike. Gründung „MV bike“ Netzwerk Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern. URL: http://www.der-deutsche-fahrrad-preis.de/fileadmin/bfb_dateien/download_alt/pdw/10/Gruendung_MV_bike_Netzwerk.pdf. Letzter Zugriff: 30.06.2014.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (2013): Niederlande: Arbeitgeber sparen 27 Millionen Euro pro Jahr durch mit dem Rad zur Arbeit pendelnde Mitarbeiter. URL: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=2456>. Letzter Zugriff: 30.07.2014.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (2014): Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans - Die Schritte zum Nationalen Radverkehrsplan 2020. URL: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/nrvp2020/index.phtml>. Letzter Zugriff: 07.07.2014.
- BMWI (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) (2014): Energiegewinnung und Energieverbrauch. URL: <http://www.bmwi.de/DE/Themen/Energie/Energiedaten-und-analysen/Energiedaten/energiegewinnung-energieverbrauch.html>. Letzter Zugriff: 01.08.2014.
- BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Berlin e. V. (Hrsg.) (2013): Landesarbeitsgemeinschaften Radverkehr Empfehlungen für die Praxis. Berlin. August 2013.

- complan (complan Kommunalberatung GmbH) (2014): Internetpräsenz der Arbeitsgemeinschaft „Städte mit historischen Stadtkernen“ des Landes Brandenburg. URL: <http://www.ag-historische-stadtkerne.de/>. Letzter Zugriff: 15.08.2014.
- DStGB (Deutscher Städte- und Gemeindebund) (2014): Dokumentation Nr. 124. Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden. Berlin.
- Goetze, Ulrich; Röcken, Michael (2013): Der Verein. Gründung – Recht – Finanzen – PR – Sponsoring. In: Stern Ratgeber. ISBN 978-3-7093-0517-1.
- INFAS & DLR (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends. Berlin.
- Inspektour GmbH (2008): Permanente Gästebefragung (PEG) Brandenburg 2007. Heide/Holstein.
- IVS (Institut für Verkehrssicherheit gGmbH) (2014): Internetauftritt des Forums Verkehrssicherheit des Landes Brandenburg. URL: <http://ivs-ok.com/>. Letzter Zugriff: 15.08.2014.
- Landkreis Havelland (2014): Demografie-Projekt Havelland. URL: <http://www.havelland.de/Demografie-Projekt-Havelland.2222.0.html>. Letzter Zugriff: 15.08.2014.
- Landratsamt Reutlingen (2014): Kommunale Gesundheitskonferenz. URL: <http://www.kreis-reutlingen.de/KGK>. Letzter Zugriff: 15.08.2014.
- LS Brandenburg (Landesbetrieb Straßenwesen) (2014): Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen. URL: <http://www.ls.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.277810.de>. Letzter Zugriff: 07.07.2014.
- LTV (Landestourismusverband Brandenburg e.V.) (2014): Internetpräsenz des Landestourismusverband Brandenburg e.V. URL: <http://www.brandenburg-aktiv.info/>. Letzter Zugriff: 15.08.2014.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) (2009): Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans im Land Brandenburg. URL: <http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.138505.de>. Letzter Zugriff: 07.07.2014.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) (2009a): Radverkehrsförderung und Vernetzung im Land Brandenburg. Vortrag von Edgar Fiedler im Rahmen der 3. Fahrradkommunalkonferenz am 19.11.2009.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) (Hrsg.) (2011): Erster Fahrradbericht für das Land Brandenburg, Daten – Fakten – Analysen zur Entwicklung des Radverkehrs im Land Brandenburg 1990-2010. Potsdam.

- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) (2012): Landtag debattiert über Fahrradbericht Brandenburg. Pressemitteilung vom 22.03.2012.
URL: <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.285077.de>.
Letzter Zugriff: 08.07.2014.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) (2014): Aktuelle Zahlen zur Längenentwicklung der Radwege in kommunaler Baulast. Erhalten per Mail am 07.08.2014.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) (2014a): Aktuelle Zahlen zu Bike+Ride-Plätzen im Land Brandenburg. Erhalten per Mail am 13.08.2014.
- MIR (Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg) (2008): Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012. Potsdam.
- MWE (Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten des Landes Brandenburg) (2014): Aktuelle Zahlen zu Bett + Bike-Betrieben. Erhalten per Mail am 29.07.2014.
- MWEBWV (Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) (Hrsg.) (2012): Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität.
- MW Niedersachsen (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr) (Hrsg.) (2013): Fahrradland Niedersachsen. Landespreis Fahrradfreundliche Kommune 2013 – Verkehrssicherheit im Radverkehr und Aktuelles zum Radverkehr. Hannover.
- Onnen-Weber, Udo (2013): Denkfabrik Fahrradverkehr MV-Bike.
URL: http://www.onnen-weber.de/?Denkfabrik_Fahrradverkehr_MV-Bike.
Letzter Zugriff: 30.06.2014.
- Schulberatung des HVV (Hamburger Verkehrsverbund) (2013): PKW-Nutzung / Wegelängen. URL: <http://www.hvv-futuretour.de/infopool/pkw-nutzung-wegel%C3%A4ngen>. Letzter Zugriff: 01.08.2014.
- TMB (Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH) (Hrsg.) (2011): Radverkehrsanalyse Brandenburg. Potsdam.
- TMB (Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH) (2014): Internetpräsenz der Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH. URL: <http://www.reiseland-brandenburg.de/>. Letzter Zugriff: 15.08.2014.
- TMBLV (Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr) (2014): Internetpräsenz der AGFK-TH.
URL: <http://www.thueringen.de/th9/tmblv/verkehr/radwege/agfk/>. Letzter Zugriff: 27.06.2014.
- UBA (Umweltbundesamt) (2014): Energiebedingte Emissionen und ihre Auswirkungen.

URL: <http://www.umweltbundesamt.de/daten/energiebereitstellung-verbrauch/energiebedingte-emissionen-ihre-auswirkungen>. Letzter Zugriff: 01.08.2014.

WHO (Weltgesundheitsorganisation) (2011): WHO präsentiert neue Erkenntnisse zu Gesundheitsfolgen von Verkehrslärm in Europa.

URL: <http://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2011/03/new-evidence-from-who-on-health-effects-of-traffic-related-noise-in-europe>. Letzter Zugriff: 01.08.2014.

WInTO GmbH (Wirtschafts-, Innovations- und Tourismusförderung Oberhavel GmbH) (2014): Internetpräsenz der WInTO GmbH. URL: <http://www.win-brandenburg.de/>. Letzter Zugriff: 15.08.2014.

Anhang

A1 Berechnung der Wertschöpfung durch touristische Radverkehre, Radverkehrsanalyse Brandenburg 2011

A2 Steckbriefe bestehender Netzwerk- und Kooperationsmodelle

A3 Übersicht der interviewten Experten

A4 Übersicht der Förderinstrumente

A1 Berechnung der Wertschöpfung durch touristische Radverkehre, Radverkehrsanalyse Brandenburg 2011

Anwendungsbeispiele der Ergebnisse aus der Radverkehrsanalyse

6

Die Radverkehrsanalyse bildet die Grundlage für eine Vielzahl weiterer Anwendungen, wie beispielsweise die Hochrechnung von Kurzzeltdählungen, die Anwendung der Methodik auf der D-Route 3 sowie die Kategorisierung von Fahrradverbindungen in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Ein besonders für den touristischen Bereich wichtiges Beispiel der Anwendung ist die Thematik der Wertschöpfung des touristischen Radverkehrs.

6.1 Fragestellung und Untersuchungsansatz

Die Frage, welche gesamtwirtschaftlichen Effekte und welche Wertschöpfung durch die Schaffung einer Infrastruktur für den Fahrradtourismus in einer Region bewirkt werden können, ist von entscheidender Bedeutung für den Einsatz öffentlicher Finanzmittel. Nur wenn sich ein günstiges gesamtwirtschaftliches Ausgaben-/Kosten-Verhältnis durch die Realisierung von touristischen Radrouten erreichen lässt, sind die hierzu erforderlichen Investitionen der öffentlichen Haushalte vor dem Hintergrund begrenzter Geldmittel zu rechtfertigen.

Die Ergebnisse der Radverkehrsanalyse liefern für diese Untersuchung eine breite Datengrundlage, die es erlaubt, exemplarisch für das Land Brandenburg Antworten zu den oben gestellten Fragen zu geben.

Der generelle Untersuchungsablauf für die Wertschöpfungsbeurteilung zeigt Abbildung 27. In den folgenden Abschnitten werden die einzelnen Schritte näher erläutert.

Aus der Radverkehrsanalyse liegen Informationen zu den Radverkehrsbelastungen der Radreisenden vor. Die Kosten aus den touristischen Neubauposten, Kosten für Unterhalt, Beschilderung, Möblierung sowie

Kosten für das Marketing zusammen. Durch Verknüpfung dieser Eingangsdaten lassen sich somit Aussagen zur Wertschöpfung und zum Verhalten zwischen den Ausgaben der Radreisenden und den Kosten der Radrouten ableiten.

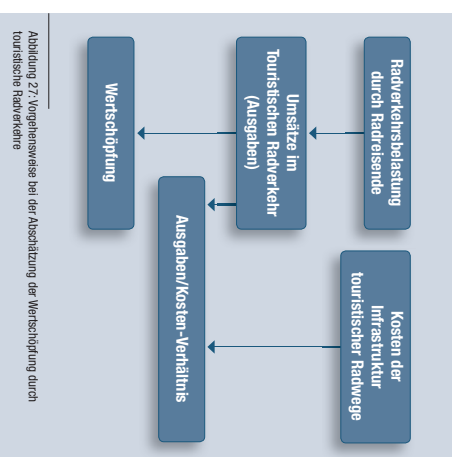


Abbildung 27: Vorgehensweise bei der Absätzung der Wertschöpfung durch touristischen Radverkehr

6.2 Kosten der Infrastruktur und Umsätze der Touristen

Die Brutto-Neubauposten liegen im Durchschnitt inkl. Unterbau, Beschilderung, Möblierung und Planungskosten zwischen 100.000 € und 190.000 € je Kilometer neu gebautem Radweg.

Bei der Wirtschaftlichkeitsbeurteilung ist zu berücksichtigen, dass touristische Routen nur auf einem Teil der Strecke über besonders hierfür angelegte Radwege führen. Ein erheblicher Teil verläuft über bestehende Wege und Straßen. Dabei zeigt sich, dass z.B. beim Oderbruchbahn-Radweg im Bereich Mafisch Oberland nur 16% der Radweginfrastruktur neu hergestellt wurden, während die restlichen 84% auf bestehenden Straßen und Wegen verlaufen.

6

6

Die Nutzungsdauer eines Radwegs wurde analog zur Grundlagenerhebung 'Fahrradtourismus in Deutschland mit 25 Jahren' angenommen.

Die Unterhaltungskosten für Radwege belaufen sich auf 600 €/km bis 700 €/km pro Jahr². Die Marketingkosten machen einen vergleichsweise geringen Kostenanteil aus. Sie sind schwer abschätzbar, da die Radwege mit unterschiedlichsten Strategien und Werbemedien vermarktet werden.

Die Umsätze von übernachtenden Fahrradtouristen liegen je Person unabhängig vom Erhebungsgebiet in einer Größenordnung von 60,00 €/Tag bis zu 66,00 €/Tag. Die Ergebnisse aus der Radverkehrsanalyse in Brandenburg mit Tagesausgaben von 65,50 € bestätigen diese Literaturangaben.

6.3 Ausgaben-/Kosten-Verhältnis

Das Ausgaben-/Kosten-/Verhältnis liefert einen ersten Hinweis zur Beurteilung des effizienten Einsatzes öffentlicher Finanzmittel für die Realisierung touristischer Radrouten. Dabei werden die Ausgaben, die die Fahrradtouristen tätigen, den Kosten gegenübergestellt, die an öffentlichen Investitionen erforderlich sind, um die touristische Radverkehrsinfrastruktur zu erstellen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Radverkehrsanalyse sowie aus verschiedenen Datenrecherchen wurden die Ausgaben für die Realisierung touristischer Radverkehrsinfrastruktur im Land Brandenburg den Ausgaben der Radreisenden gegenübergestellt.

Da für Brandenburg keine Informationen zum Anteil der Neubaustrecken am Gesamtnetz der touristischen Radwege vorlagen, wurden

drei Szenarien betrachtet. Der Anteil der neu zu bauenden Strecken wurde im ersten Szenario mit 25%, im zweiten mit 40% und im ungünstigsten Szenario mit 60% angesetzt.

Dabei zeigt sich, dass bei allen drei Szenarien die Einnahmen durch die übernachtenden Radreisenden die Kosten für die Herstellung und den Unterhalt bei weitem übersteigen, selbst wenn man die sonstigen Nutzer (Alltagsradfahrer und Radtagesausflügler) nicht berücksichtigt.

Die Radrouten werden aber nicht nur durch Radreisende genutzt. Radausflügler sowie Einwohner nutzen die Radwege ebenfalls. Bei einer solchen differenzierten Betrachtungsweise erscheint es sinnvoll, den Radreisenden nur einen Teil der Netzkosten zuzurechnen, da diese ja auch nur einen Anteil an der Gesamtnutzung des Radweges haben. Die Realisierung von Radwegen erzeugt auch Vorteile für die örtliche Bevölkerung, da diese die Infrastruktur im Alltagsverkehr und für Tagesausflüge nutzt.

Die Radreisenden haben im Mittel lediglich einen Anteil von ca. 25% an den Nutzern der Radwege. Unter Berücksichtigung dieses Ansatzes fällt das Ausgaben-/Kosten-Verhältnis deutlich günstiger aus. Damit zeigt sich, dass die Ausgaben der übernachtenden Radreisenden um ein Vielfaches über den jährlichen Kosten der betrachteten Radrouten liegen. So ergibt sich ein Verhältnis der Ausgaben-/Kosten von 5,7 bis zu 11,1 je nach Szenario.

Die Berechnungen zeigen, dass sowohl bei einzelnen Radfernwegen als auch bei Betrachtung des gesamten Brandenburgers Radfernwegenetzes (vgl. Tabelle 2) die Ausgaben der Radreisenden die jährlichen Kosten der betrachteten Radwegeschnitte deutlich übersteigen.

¹ aus Grundlagenerhebung 'Fahrradtourismus in Deutschland', Seite 33
² aus Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrswegweisung, Seite 5



Kosten des Radwegs		touristische Radwege		
		Brandenburg		
		Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Länge des Radwegs	km	4.487	4.487	4.487
Neubauposten je km	€/km	150.000,00	150.000,00	150.000,00
Anteil der Neubaustrecke	%	25,00	40,00	60,00
Abschreibungsdauer	Jahre	25	25	25
Kosten der Radrouten pro Jahr	€/km*a	1.500	2400	3600
Unterhalt pro Jahr	€/km*a	650	650	650
Marketing pro Jahr	€/km*a	150	150	150
Kosten je km Radroute pro Jahr	€/km*a	2.300	3.200	4.400
Kosten der Radrouten	€/a	10.320.000	14.358.000	19.743.000
Ausgaben der Radreisenden	€/Etappe			
Durchschnittliche Tagesausgaben	€/Tag	29	29	29
Durchschnittliche Übernachtungskosten	€/Tag	36,50	36,50	36,50
Gesamtausgaben	€/Tag	65,50	65,50	65,50
Durchschnittliche Radverkehrsfähleistung	km/a	28.275,392	28.275,392	28.275,392
Durchschnittliche Länge einer Tagesetappe	km	65	65	65
Jährliche Ausgaben durch Reisende	€/a	28.490.000	28.490.000	28.490.000
Ausgaben/Kosten-Vergleich				
Kosten der Radroute pro Jahr	€/a	10.320.000	14.358.000	19.743.000
Jährliche Ausgaben durch Reisende	€/a	28.490.000	28.490.000	28.490.000
Ausgaben/Kosten-Verhältnis ohne Berücksichtigung der sonstigen Nutzer		2,8	2,0	1,4
Anteil der Radreisenden am Radverkehr	%	35	35	35
Ausgaben/Kosten-Verhältnis unter Berücksichtigung der sonstigen Nutzer		7,9	5,7	4,1

Tabelle 3: Berechnung des Ausgaben/Kosten-Verhältnisses für die Fernradwege des Landes Brandenburg

6.4 Wertschöpfung

Die Frage, welche gesamtwirtschaftlichen Effekte und welche Wertschöpfung durch die Schaffung einer Infrastruktur für den Fahrradtourismus in einer Region bewirkt werden können, ist von entscheidender Bedeutung für den Einsatz öffentlicher Finanzmittel. Deshalb wurden die auf den Fahrradtourismus in

Brandenburg zurückzuführenden ökonomischen Effekte abgeschätzt.

Bei der Berechnung wurden nur die Ausgaben der übernachtenden Radreisenden vor Ort berücksichtigt. Ausgaben die für die An- und Abreise zum Fahrradurlaubsort und Investitionen in Fahrräder bzw. Fahrradrüstung wurden nicht berücksichtigt, da sich

6

6

diese schwer ermitteln lassen, nicht in der Region getätigt werden bzw. nicht einer einzelnen Radreise zuordnen lassen.

In Tabelle 3 ist die Vorgehensweise zur Berechnung der Wertschöpfung wiedergegeben, sie erfolgte analog zur Wertschöpfungsberechnung in der GUF³ bzw. in der Untersuchung Radreisen der Deutschen⁴.

1.	Ermittlung der Bruttoumsätze	Bruttoumsatz = Nachfrageumfang * Tagesausgaben
2.	Ermittlung der Nettumsätze	Nettoumsatz = Bruttoumsatz – Mehrwert- bzw. Umsatzsteuer
3.	Ermittlung der Einkommenswirkungen	1. Umsatzstufe = Nettoumsatz * Wertschöpfungsquote
4.	Ermittlung der Einkommenswirkungen	2. Umsatzstufe = (Nettoumsatz – 1. Umsatzstufe) * Wertschöpfungsquote
5.	Gesamtwertschöpfung	Gesamtwertschöpfung = 1. Umsatzstufe + 2. Umsatzstufe

Tabelle 4: Berechnungsschema zur Wertschöpfung

Ermittlung der Nettumsätze

Der Nettoumsatz ergibt sich aus dem Bruttoumsatz nach Abzug der Umsatz- bzw. Mehrwertsteuer. Da sich die Steuersätze nach Ausgabenkategorien unterscheiden, ist die detaillierte Betrachtung der Ausgaben der Radreisenden erforderlich. Im Rahmen der Radreiseanalyse wurden die Ausgaben nur nach Übernachtung und sonstigen Ausgaben differenziert, daher wurde bei der prozentualen Verteilung der sonstigen Ausgabenkategorien auf die GUF-Untersuchung⁵ zurückgegriffen und diese Verteilung auf die Daten aus Brandenburg übertragen. (siehe Abbildung 28).

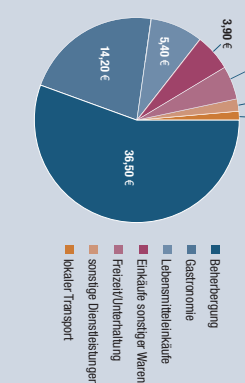


Abbildung 28: Ausgaben der übernachtenden Fahrradtouristen in Brandenburg

Daraus lassen sich auch die Nettumsätze der übernachtenden Fahrradtouristen ableiten, da die Mehrwertsteuersätze je nach Art der Ausgaben differieren. Danach ergibt sich ein Nettoumsatz von rd. 25,7 Mio. €.

	Bruttoumsatz in €	Ø MwSt-Satz in %	Nettoumsatz in €
Behälterung	15.876.107	6,0*	14.923.540
Gastronomie	6.176.458	17,8	5.077.048
Lebensmittelkäufe	2.348.794	10,5	2.102.171
Einlake sonstiger Waren	1.696.351	16,0	1.424.935
Freizeit/Unterhaltung	1.478.870	6,0	1.390.138
sonstige Dienstleistungen	521.954	17,8	429.046
lokaler Transport	391.466	11,9	344.881
Summe	28.490.000		25.691.760

* durchschnittlicher Mehrwertsteuersatz für Betrachtung; eigene Berechnung

Tabelle 5: Ermittlung der Nettumsätze der übernachtenden Fahrradtouristen in Brandenburg



³ aus Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, Seite 29 ff
⁴ aus Fernscope Marktstudie 2008, Folie 97 ff
⁵ aus Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, Seite 29
⁶ aus Fernscope Marktstudie 2008, Folie 101

Ermittlung der Einkommenswirkungen

1. Umsatzstufe

Die 1. Umsatzstufe erfasst nur die direkten Einkommen durch die Ausgaben der Fahrradtouristen (Übernachtung im Hotel, Restaurantbesuch, Lebensmitteleinkauf etc.). Die Wertschöpfungsquote gibt den Anteil des Nettoumsatzes an, welcher unmittelbar zu Löhnen, Gehältern oder Gewinnen, also zu Einkommen, wird.

Die Bandbreite der Wertschöpfungsquoten variiert stark. Bei übernachtenden Radtouristen liegt sie im Durchschnitt bei rd. 40% (vgl. Tabelle 5).

2. Umsatzstufe

In der 2. Umsatzstufe werden alle Einkommenswirkungen aus den Vorleistungen dargestellt, die von den Profiteuren der 1. Umsatzstufe für Vorleistungen verschiedener Art ausgegeben werden.

Die Wertschöpfungsquote der 2. Umsatzstufe liegt nach Angaben des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr (DWIF⁸) bei durchschnittlich 30%. Mit dieser durchschnittlichen Wertschöpfungsquote wurde auch in der GUF⁹ und in der Untersuchung Radreisen der Deutschen¹⁰ gerechnet. Mit den Ergebnissen aus Tabelle 4 und 5 und einer durchschnittlichen Wertschöpfungsquote von 30% ergibt sich eine Wertschöpfung (2. Umsatzstufe) von 4.420.788 €.

Gesamtwertschöpfung

Werden die Wertschöpfungsquoten aus der 1. und 2. Stufe aufaddiert, erhält man die Gesamtwertschöpfung. Für Brandenburg entstehen dementsprechend durch übernachtende Radreisende im ausgewählten Netz Einkommen in Höhe von 15,38 Mio. € (vgl. Abbildung 29).

	Nettoumsatz In €	Wertschöpfungs- quoten 1. Umsatzstufe in %	Nettowert- schöpfung 1. Umsatzstufe in €
Beherbergung	14.923.540	48,0	7.163.299
Gastronomie	5.077.048	42,0	2.132.360
Lebens- mitteleinkäufe	2.102.171	15,0	315.326
Einkäufe sonstiger Waren	1.424.935	15,0	213.740
Freizeit/ Unterhaltung	1.390.138	50,0	695.069
sonstige Dienst- leistungen	429.046	55,0	235.975
lokaler Transport	344.881	58,0	200.031
Summe	25.691.760		10.955.801

Tabelle 6: Ermittlung der Einkommenswirkungen 1. Umsatzstufe

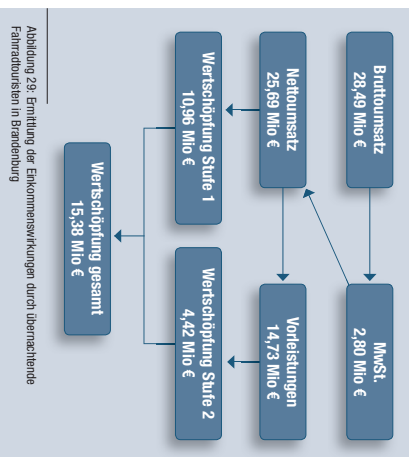


Abbildung 29: Ermittlung der Einkommenswirkungen durch übernachtende Fahrradtouristen in Brandenburg

⁷ aus Trendscope Marktstudie 2008, Folie 101

⁸ aus Maschke, J.: Radreisen der Deutschen, Seite 149

⁹ (= Sammlerreihe des DWIF Nr. 50/2005)

¹⁰ aus Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, Seite 31

¹¹ aus Trendscope Marktstudie 2008, Folie 106

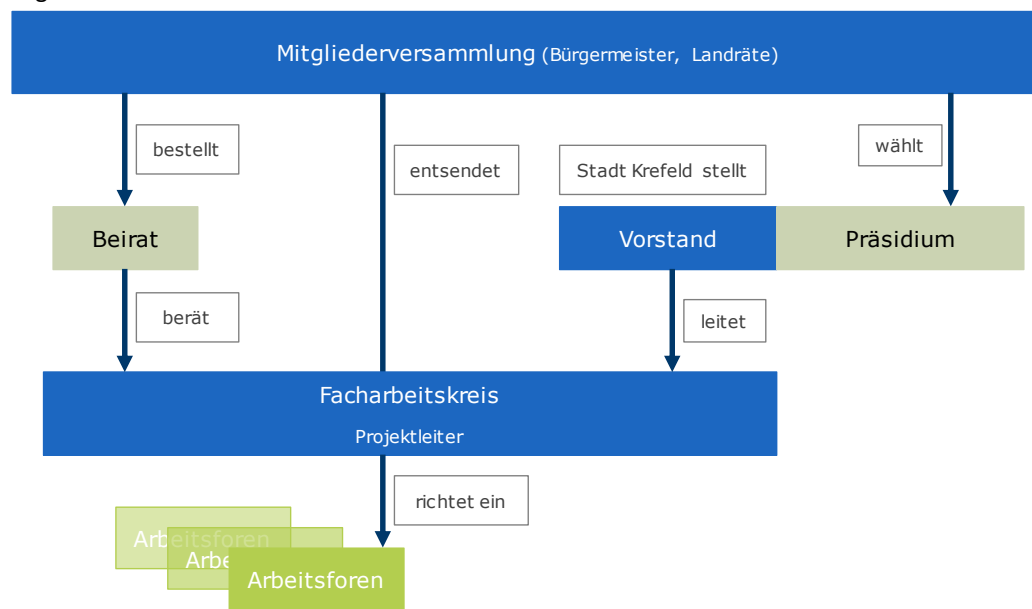


A2 Steckbriefe bestehender Netzwerk- und Kooperationsmodelle

Tabelle 16: Steckbrief der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)¹⁵

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)	
Gründungsjahr	1993
Gründungsmitglieder	13
Anzahl Mitglieder aktuell	72 Städte, Gemeinden, Kreise
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Umweltschutz und Erziehung durch systematische Förderung der Nahmobilität • Verbesserung der Verkehrssicherheit bei der Teilnahme von Radfahrerinnen/Radfahrern und Fußgängerinnen/Fußgängern am allgemeinen Verkehr • Signifikante Erhöhung des Modal- Split-Anteils für den Rad- und Fußverkehr
Aufgaben	<ul style="list-style-type: none"> • Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern • Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern • Darstellung der Belange der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in der Öffentlichkeit; gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit mit dem Land NRW • Förderung der Nahmobilität im Sinne des Leitbildes des Vereins • Ordnungsgemäße Verwaltung der finanziellen Mittel des Vereins

Organisationsstruktur



¹⁵ Den heute in der Radverkehrsplanung geltenden strategischen Förderansatz „Radverkehr als System“ – Infrastruktur, Service, Kommunikation – hat die AGFS wesentlich geprägt. Auch der ebenfalls von der AGFS eingeführte Begriff „Nahmobilität“ hat bundesweit Eingang in die planerische und politische Dimension gefunden.

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)

Voraussetzung für Mitgliedschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Gebietskörperschaft (Zusammenschluss von mehreren Gebietskörperschaften, z.B. ein Städteverbund, gilt als eine Gebietskörperschaft) • Aufnahme als ordentliches Mitglied setzt die Verleihung der Eigenschaft "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt", "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Gemeinde", "Fußgänger- und Fahrradfreundlicher Kreis" oder "Fußgänger- und Fahrradfreundliche Städteregion" durch das zuständige Landesministerium voraus • Die Auswahl erfolgt anhand klar definierter Kriterien, entschieden wird von einer unabhängigen Expertenkommission. Bewerber müssen <ul style="list-style-type: none"> • ein fahrradfreundliches Gesamtkonzept vorlegen • innovative, effektive und unkonventionelle Wege zur Lösung von Problemen bevorzugen • kommunalpolitisch deutliche Prioritäten für den Radverkehr setzen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Mitgliedsbeiträge, öffentliche Haushalte, Zuwendungen und Spenden • Erhebung eines jährlichen Mitgliedsbeitrags (Finanzierung der Eigenanteile an den Personalkosten der Geschäftsstelle, zu erbringender Eigenanteile für die Förderung der zentralen Öffentlichkeitsarbeit, nicht förderfähigen Aufwendungen, die im operativen Geschäft der Geschäftsstelle anfallen)
Verknüpfung mit Landesregierung	<ul style="list-style-type: none"> • Die AGFS ist als „Landesarbeitsgemeinschaft“ und enger Kooperationspartner des Verkehrsministeriums zentrale Anlaufstelle für alle Fragen der Nahmobilität in NRW • Parallel und ergänzend zum Aktionsplan des Landes erfolgt durch die AGFS die Herausgabe der Fachbroschüre „Nahmobilität 2.0“. Diese überträgt und vertieft fachplanerisch die Ziele und Ergebnisse des Aktionsplans. • Als zentraler Partner der Landesregierung und im engen Dialog mit dem Referat „Mobilitätssysteme, Mobilitätsmanagement, Nahmobilität, Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung“ hat die AGFS die Aufgabe, das neue Konzept zur Nahmobilität über ihre Mitgliedskommunen hinaus in die Städte und Gemeinden NRW zu transportieren und eine fachliche und politische Umsetzung zu initiieren.
Sonstige beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenarbeit mit Netzwerk Verkehrssicheres NRW • Zusammenarbeit auf Landes- und kommunaler Ebene mit ADFC (z.B. im Arbeitsforum „Öffentlichkeitsarbeit“)
Quellen:	AGFS 2012, AGFS 2014, MWEBWV 2012.

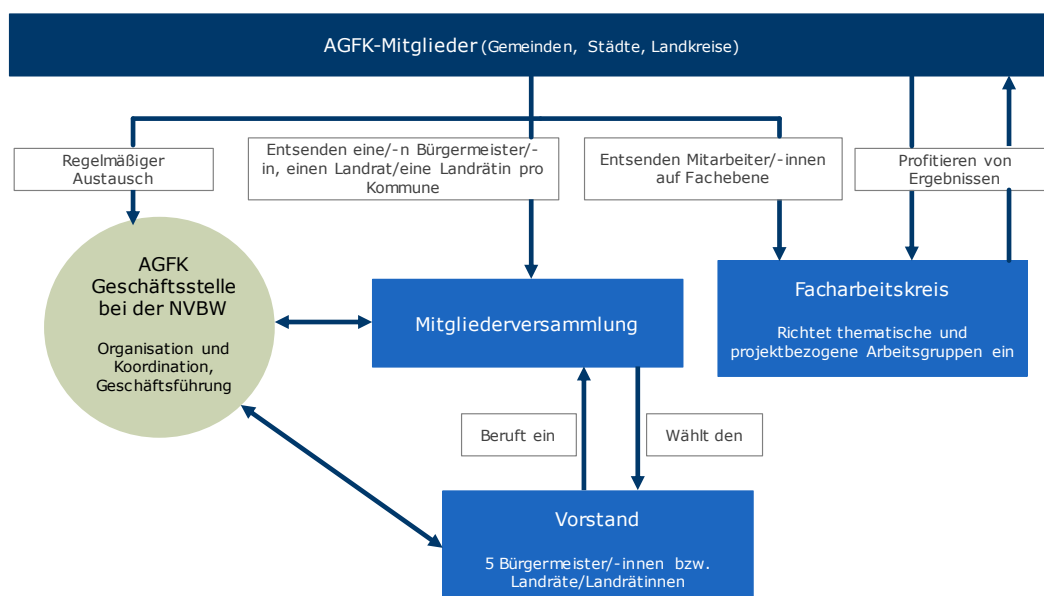
Tabelle 17: Steckbrief des Netzwerkes Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern (MV bike)

Netzwerk Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern (MV bike)	
Gründungsjahr	2009
Gründungsmitglieder	61 Kommunen (8 Landkreise (vor der Kreisgebietsreform 2011), 6 Kreisfreie Städte, 29 Ämter und 18 amtsfreie Gemeinden) Damit sind von der größten Stadt im Land bis zum am dünnsten besiedelten Amt alle kommunalen Strukturen und Erfahrungen vertreten. In MV bike sind 61 % der Einwohner des Landes, 64 % der Schüler und 62 % der über 50jährigen erfasst.
Anzahl Mitglieder aktuell	Das Modell MV bike ist gescheitert. Momentan entscheidet das Verkehrsministerium, ob es 2015 reaktiviert werden soll.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunales Netzwerk im Mittelpunkt eines dichten Kooperationsmodells zur Bündelung der Kompetenzen und Mittel zur Förderung des Radverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern.
Aufgaben	<ul style="list-style-type: none"> • Inhaltlich ist MV bike Träger eines ständigen Kommunikationsprozesses zur gemeinsamen Problemlösung (direkter Austausch, Studien). • Angebote für Information und Weiterbildung, für Kooperation und Öffentlichkeitsarbeit an die kommunale Ebene. • Prozesscharakter als wesentliches Element: Probleme werden im direkten Dialog kommuniziert oder über die Denkfabrik und die dort angesiedelte Geschäftsstelle aufbereitet und in Projekte gefasst. Aus den Mitgliedskommunen werden Arbeitsgruppen gebildet und die Ergebnisse wiederum an alle kommuniziert. Größere Fragestellungen werden in Studienprojekten gebündelt. So sind bereits die BMVBS-geförderten Studien „Radverkehrsförderung & städtebauliche Gestaltung“ und „Radverkehr in Parks“ sowie eine vom Land finanzierte INTERREG-Vorstudie zur Pedelec-Problematik von der Denkfabrik organisierte MV bike-Projekte.
Organisationsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Geschäftsstelle: Denkfabrik Fahrradverkehr Hochschule Wismar • Ausgehend vom Vorbild der AGFS in Nordrhein-Westfalen wurde eine für eine strukturschwache Region praktikable Form gewählt. Die Stärke struktur- und damit auch finanzschwacher Regionen liegt in der Kommunikation und Information – wenn dies in einem strukturierten eigenständigen Prozess organisiert wird.
Voraussetzung für Mitgliedschaft	Keine
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Umlage/ Projekte • Keine Finanzierung durch das Land und die Mitglieder
Verknüpfung mit Landesregierung	<ul style="list-style-type: none"> • Das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung ist Initiator des Projektes. • Einbindung des Landes, der Wissenschaft (Denkfabrik Fahrradverkehr der Hochschule Wismar/HWWI) und des ADFC.
Sonstige beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Wissenschaft (Denkfabrik Fahrradverkehr der Hochschule Wismar/HWWI) • ADFC
Quellen:	BMVI 2010, Onnen-Weber 2013.

Tabelle 18: Steckbrief der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e.V.

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e.V.	
Gründungsjahr	2010
Gründungsmitglieder	19
Anzahl Mitglieder aktuell	48 Städte, Gemeinden und Landkreise
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Systematische Förderung des Fahrradverkehrs • Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern • Bildung und Erziehung im Mobilitätsbereich
Aufgaben	<ul style="list-style-type: none"> • Motivation der Bevölkerung zur verstärkten Nutzung des Fahrrades • Unterstützung der Mitgliedskommunen bei der Entwicklung von Konzepten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern sowie zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr • Entwicklung und Durchführung von konkreten Projekten und Aktionen zur Unfallverhütung sowie zur Förderung der verstärkten Nutzung des Fahrrades • Durchführung und Beauftragung von Gutachten und Forschungsarbeiten sowie Sammlung und Auswertung von vorbildlichen Praxisbeispielen der verkehrssicheren Radverkehrsförderung • Organisation und Durchführung von Seminaren, Fortbildungs- und Schulungsveranstaltungen, insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit • Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern • Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern • Durchführung gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit, auch in Verbindung mit dem Land mit anderen Verbänden sowie Institutionen • Darstellung der Belange fahrradfreundlicher Kommunen gegenüber der Öffentlichkeit

Organisationsstruktur



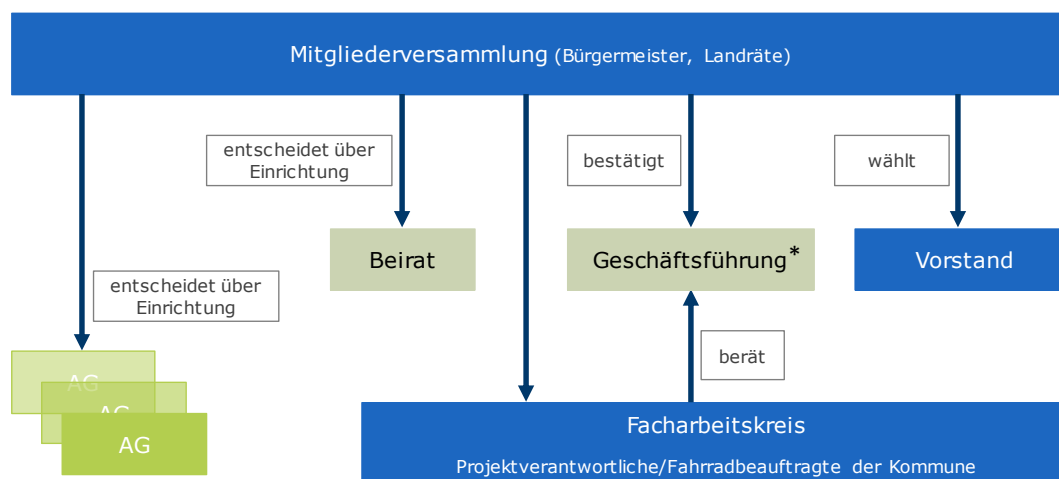
Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e.V.

Voraussetzung für Mitgliedschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Gebietskörperschaft • Erfüllung der vier Aufnahmekriterien: <ul style="list-style-type: none"> • Beschluss des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft der AGFK-BW beitreten zu wollen und darauf hinzuwirken, die für die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen • Benennung eines festen Ansprechpartners innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr nach außen • Bereitschaft zur Mitarbeit in der AGFK-BW (ideell und materiell), u. a. durch die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung (Ober-/Bürgermeister oder Landrat) sowie dem Facharbeiterkreis und in mindestens einer thematischen Arbeitsgruppe (fachlicher Mitarbeiter der Kommunalverwaltung) • Bereitschaft zur Zahlung der Mitgliedsbeiträge der AGFK-BW
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • Mitgliedsbeiträge, öffentliche Haushalte, Zuwendungen und Spenden • Jährlicher Mitgliedsbeitrag der Mitglieder (Finanzierung der Aufgaben sowie der Personal- und Sachkosten der Geschäftsstelle) gestaffelt nach Einwohnerzahl: <ul style="list-style-type: none"> • Bis 20.000 Einwohner: 1.000 Euro • 20.001 bis 50.000 Einwohner: 2.000 Euro • 50.001 bis 100.000 Einwohner: 3.000 Euro • Über 100.000 Einwohner: 4.000 Euro • Landkreise: 3.000 Euro
Verknüpfung mit Landesregierung	<ul style="list-style-type: none"> • Gründung mit Unterstützung der Landesregierung • Ideelle und finanzielle Unterstützung vom Verkehrsministerium • Finanzierung der AGFK-Geschäftsstelle bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg durch das Verkehrsministerium • Zusammenarbeit bei zahlreichen Projekten
Sonstige beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Im Landesbündnis ProRad* Austausch mit: <ul style="list-style-type: none"> • Landtagsfraktionen, Landesministerien • Kommunale Spitzenverbände • Arbeitsgemeinschaft der Regionalverbände • ADFC, VCD, BUND • Landesverkehrswacht • Zweirad-Industrie-Verband, Verkehrsunternehmen • AOK • Universität Stuttgart <p>*Das Landesbündnis ProRad ist nicht direkt an der AGFK-BW beteiligt, es findet lediglich eine Zusammenarbeit statt.</p>
Quellen:	AGFK-BW 2010, AGFK-BW 2014.

Tabelle 19: Steckbrief der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern)

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern)	
Gründungsjahr	2012
Gründungsmitglieder	38 Kommunen, (32 Städte, 6 Landkreise)
Anzahl Mitglieder aktuell	38 Kommunen, (32 Städte, 6 Landkreise)
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Umweltschutz und Erziehung durch systematische Förderung des Radverkehrs • Verbesserung der Verkehrssicherheit bei der Teilnahme von Radfahrerinnen/Radfahrern und Fußgängerinnen/Fußgängern am allgemeinen Verkehr • Erhöhung des Modal-Split-Anteils für den Rad- und Fußverkehr
Aufgaben	<ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich stärkt die AGFK Bayern die Mitglieder in den vier Säulen der Radverkehrsförderung: Öffentlichkeitsarbeit, Information, Service und Infrastruktur • Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern; • Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern • Darstellung der Belange der fahrradfreundlichen Kommunen in der Öffentlichkeit • Durchführung gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit, auch in Verbindung mit dem Freistaat Bayern sowie mit anderen Verbänden und Institutionen • Entwicklung und Durchführung von konkreten Projekten, vorbildlichen Praxisbeispielen und Aktionen • Zusammenarbeit mit anderen Verbänden und Institutionen

Organisationsstruktur



*Die Geschäftsstelle ist bei der Stadt Erlangen angesiedelt.

Voraussetzung für Mitgliedschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Gebietskörperschaften, denen auf Vorschlag des Vorstands durch das Bayerische Staatsministerium des Innern die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ verliehen wurde.
----------------------------------	---

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern)

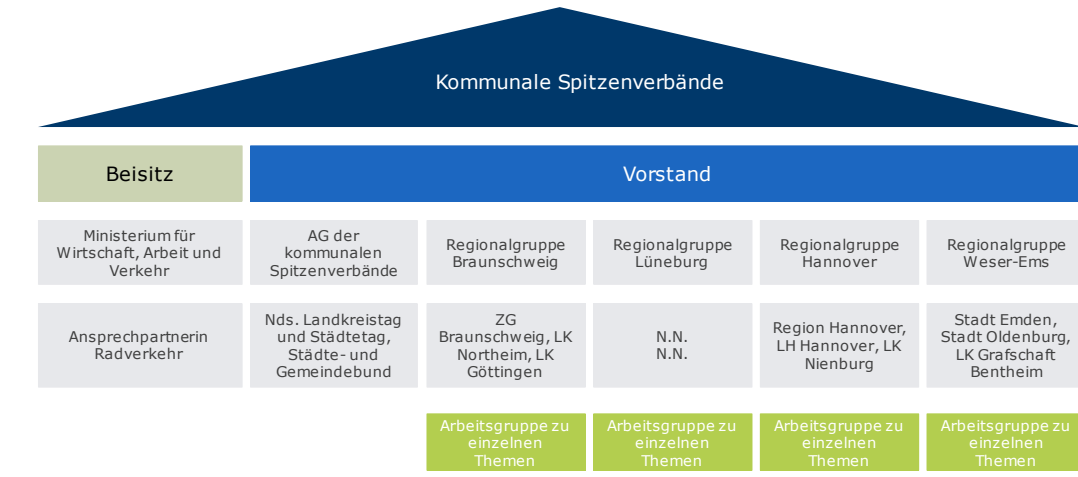
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Mitgliedsbeiträge, öffentliche Haushalte, Zuwendungen und Spenden • 150.000 € Fördergelder vom Innenministerium • Erhebung eines jährlichen Mitgliedsbeitrags (Finanzierung der Vereinszwecke, der Personal- und Sachkosten der Geschäftsstelle, zu erbringender Eigenanteile für die Förderung der zentralen Öffentlichkeitsarbeit, nicht förderfähigen Aufwendungen, die im operativen Geschäft der Geschäftsstelle anfallen) • Die Mitgliedsbeiträge richten sich nach Einwohnerzahl der Kommune: <ul style="list-style-type: none"> • Bis 20.000 Einwohner: 1.000,00 Euro • 20.001 bis 50.000 Einwohner: 2.000,00 Euro • 50.001 bis 100.000 Einwohner: 3.000,00 Euro • Über 100.000 Einwohner: 4.000,00 Euro • Landkreise: 2.500,00 Euro
Verknüpfung mit Landesregierung	<ul style="list-style-type: none"> • Innenminister trägt Schirmherrschaft für die AGFK • Freistaat Bayern unterstützt die AGFK in den ersten drei Jahren mit jeweils bis zu 50.000 Euro Fördergeldern für gemeinsame Projekte und die Kooperation in der Öffentlichkeitsarbeit
Sonstige beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • ADFC, Oberste Baubehörde und kommunale Spitzenverbände werden zu den Mitgliederversammlungen eingeladen. • In die Arbeitsgruppen werden je nach Thema verschiedene Experten eingeladen (z.B. Mitarbeiter des MVV zum Thema Modal Split).
Quellen:	AGFK Bayern 2012, AGFK Bayern 2014.

Tabelle 20: Steckbrief der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen (AGFK Niedersachsen)

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen (AGFK Niedersachsen)	
Gründungsjahr	2012
Gründungsmitglieder	9
Anzahl Mitglieder aktuell	16 Städte, Landkreise, Gemeinden, darunter 1 Region und 1 Zweckverband
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Unterstützung des Radverkehrs in seiner ganzen Bandbreite (Alltags- und Freizeitverkehr: Radverkehr als System aus Infrastruktur, Marketing und Service) • Bündelung der kommunalen Interessen zum Thema Radverkehr in Niedersachsen (Einbringen aktueller Themen: Radwegebenutzungspflicht, Radrouting, Verkehrssicherungspflicht u.a.) • Unterstützung der Netzwerkbildung und Angebot als Informations- und Kommunikationsplattform (Mittler zwischen Kommunen und Land; Synergien nutzen durch regelmäßige Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern) • Intensive Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen (u.a. mit der Ansprechpartnerin Radverkehr)
Aufgaben	<ul style="list-style-type: none"> • Bündelung kommunaler Interessen zum Thema Radverkehr in Niedersachsen sowie Meinungsbildung innerhalb der Verbände und unter seinen Mitgliedern • Nachhaltige Unterstützung des Radverkehrs im Alltags- und Freizeitverkehr sowie für den Tourismus • Entwicklung des Radverkehrs als ein aufeinander abgestimmtes System aus Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Service • Unterstützung gemeinsamer kommunaler Radverkehrsstrategien in Zusammenarbeit mit dem Land Niedersachsen sowie anderen Verbänden, Vereinen und Institutionen • Entwicklung und Durchführung konkreter Projekte, vorbildlicher Praxisbeispiele und Aktionen • Unterstützung der Netzwerkbildung und Angebot als Informations- und Kommunikationsplattform sowie Beratung und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern • Unterstützung der Kommunen bei ihrer Öffentlichkeitsarbeit
Organisationsstruktur	<p>Die Steuerung der AGFK erfolgt über den Vorstand. Dem Vorstand gehören die Kommunalen Spitzenverbände sowie zunächst die neun Gründungsmitglieder an. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr nimmt als Beisitzer an den Vorstandssitzungen teil.</p> <p>Damit sind im Vorstand Vertreterinnen und Vertreter sowohl der Landkreise als auch der großen und kleinen Städte aus allen Bereichen Niedersachsens vertreten.</p> <p>Den Vorsitz übernimmt zunächst die Region Hannover. Die Arbeitsgruppen werden zunächst von jeweils 1-2 Mitgliedern des Vorstands initiiert. Die AGFK agiert als sich selbst organisierender Arbeitskreis unter dem Dach des Niedersächsischen Städtetags, des Niedersächsischen Städte- und Gemeindebunds und des Niedersächsischen Landkreistags.</p>

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Niedersachsen (AGFK Niedersachsen)

Für Juli 2015 ist die Überführung in einen e.V. mit einer Geschäftsstelle geplant. Zudem ist die Aufnahme des ADFC sowie der TourismusMarketing Niedersachsen in den Beirat geplant.



Voraussetzung für Mitgliedschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Städte, Gemeinden und Landkreise in Niedersachsen sowie die Region Hannover und der Zweckverband Großraum Braunschweig, die sich mit Nachdruck für die Förderung des Radverkehrs einsetzen • Kommunen können als Vertreter auch privatrechtlich organisierte Einrichtungen wie z.B. kommunale Tourismusgesellschaften entsenden • Schriftliche Erklärung gegenüber dem Vorstand, in der sich die Kommune zu den Zielen und Aufgaben der AGFK bekennt
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • Mitgliedsbeiträge werden zurzeit nicht erhoben • Anschubfinanzierung von 10.000 Euro in 2012 durch das Land Niedersachsen
Verknüpfung mit Landesregierung	<ul style="list-style-type: none"> • Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen nimmt als Beisitzer an den Vorstandssitzungen der AGFK teil. • Die unterzeichnenden Kommunen und der Zweckverband Großraum Braunschweig erklären ihre Unterstützung und aktive Mitarbeit in der AGFK.
Sonstige beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Austausch am Runden Tisch Radverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Landesministerien • Kommunale Spitzenverbände • Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr • Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung • Tourismus Marketing Niedersachsen • Landesverkehrswacht • ADFC
Quellen:	AGFK Niedersachsen 2012, AGFK Niedersachsen 2014.

Tabelle 21: Steckbrief der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen (AGFK-TH)

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen (AGFK-TH)	
Gründungsjahr	offizielle Gründung 2013, besteht seit 2009
Gründungsmitglieder	11 (9 Städte, 2 Landkreise)
Anzahl Mitglieder aktuell	12 (9 Städte, 3 Landkreise)
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung des Radverkehrs, fahrradfreundlicher werden • Umwelt- und Klimaschutz unterstützen • Verdopplung des Radverkehrsanteils in Thüringen am Modal Split von 6% in 2008 auf 12% in 2020 • Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger erhöhen • Freude an der Bewegung fördern • Lebensqualität in der Stadt fördern • Bedingungen für fahrradbezogene Wirtschaft verbessern
Aufgaben	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung und Durchführung einer gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit • Entwicklung und Durchführung von konkreten Projekten, vorbildlichen Praxisbeispielen und Aktionen • Vernetzung der kommunalen Radverkehrsaktivitäten • Regelmäßiger Informations- und Erfahrungsaustausch sowie • Beratung und Hilfestellung unter den Mitgliedern • Interessenvertretung bei Land, Bund und EU sowie anderen Dritten
Organisationsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsgemeinschaft unter dem Dach des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr
Voraussetzung für Mitgliedschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Städte, Gemeinden, Verwaltungsgemeinschaften und regionale Initiativen sowie Landkreise • Aufnahmekriterien: <ul style="list-style-type: none"> • Beschluss des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft, der AGFK-TH beizutreten • Nachweis eines bestätigten fahrradfreundlichen Verkehrskonzeptes bzw. Auftrag zur Erarbeitung in den nächsten 3 Jahren (Verbesserung von Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation) • Existenz bzw. Benennung eines festen Ansprechpartners in der Verwaltung für den Radverkehr (ggf. Fahrradbeauftragter). • Existenz/Schaffung einer AG „Radverkehr“ (bzw. „Nahmobilität“) oder eines Arbeitskreises in der kommunalen Gebietskörperschaft. (Kriterium nur für Städte und Landkreise)
Finanzierung	Bisher werden keine Mitgliedsbeiträge erhoben
Verknüpfung mit Landesregierung	<ul style="list-style-type: none"> • Gründung 2009 durch den Freistaat auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes Thüringen 2008
Sonstige beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Zu bestimmten Fachthemen werden Experten eingeladen
Quellen:	AGFK-TH 2013, AGFK 2013a, TMBLV 2014.

A3 Übersicht der Experteninterviews

Name	Institution	Geführt am
Peter London	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	14.07.2014
Anja Heuck	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Niedersachsen	14.07.2014
Sina Langmaack	Region Hannover und Ansprechpartnerin für die AGFK Niedersachsen	16.07.2014
Michael Öhmann	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg	16.07.2014
Christine Fuchs	Vorstand der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)	17.07.2014
Ulrike Zimmermann	Radverkehrsbeauftragte der Stadt Jena und stellvertretende Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Thüringen (AGFK-TH)	17.07.2014
Anna Hussinger	Leiterin der Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW)	17.07.2014
Thomas Neubauer	Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK Bayern)	21.07.2014
Dirk Wetzel	TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH	21.07.2014
Udo Onnen-Weber	Ehemaliger Geschäftsführer von MV bike	22.07.2014
Lea Hartung	ADFC Landesverband Brandenburg	29.07.2014

A4 Übersicht der Förderinstrumente

Ziel und Gegenstand	Antragsberechtigte / Voraussetzungen	Art und Höhe der Förderung	Antragsverfahren / Kontakt für Informationen
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)			
Mitfinanziert werden u.a. Maßnahmen zum Wissenstransfer und Informationsmaßnahmen.	Die Antragsberechtigung richtet sich nach den nationalen und regionalen Programmen, auf deren Grundlage die Mittel des ELER ausgereicht werden.	Der Fonds trägt zur Kofinanzierung nationaler und regionaler Programme bei. Für die Beteiligung des Fonds gelten grundsätzlich folgende Obergrenzen: <ul style="list-style-type: none"> • 53% der zuschussfähigen Ausgaben in stärker entwickelten Regionen, • 63% bzw. 75% der zuschussfähigen Ausgaben in Übergangsregionen und • 85% der zuschussfähigen Ausgaben in weniger entwickelten Regionen. Der Mindestsatz der ELER-Beteiligung beträgt 20%.	Die Förderung wird in den Mitgliedstaaten in Form von Entwicklungsprogrammen für den ländlichen Raum umgesetzt. Jedes Entwicklungsprogramm gilt für einen Zeitraum zwischen dem 1. Januar 2014 und dem 31. Dezember 2020. Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) Tel. (0 18 88) 5 29-0 http://www.bmelv.de
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)			
Schwerpunkte der Förderung sind u.a. <ul style="list-style-type: none"> • Forschung und Entwicklung sowie Innovation, • Verringerung der CO₂-Emissionen in allen Bereichen der Wirtschaft sowie Anpassung an den Klimawandel, • Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz, 	Die Antragsberechtigung richtet sich nach den nationalen und regionalen Programmen, auf deren Grundlage die Mittel des EFRE ausgereicht werden.	Der Fonds trägt zur Kofinanzierung nationaler und regionaler Programme bei. Für die Beteiligung des Fonds bestehen grundsätzlich folgende Obergrenzen: <ul style="list-style-type: none"> • 50% der zuschussfähigen Ausgaben in stärker entwickelten Regionen, • 60% der zuschussfähigen Ausgaben in Übergangsregionen, • 85% der zuschussfähigen Ausgaben in 	Die Mitgliedstaaten schließen Partnerschaftsvereinbarungen mit der Kommission, die alle Unterstützungsleistungen aus den Struktur- und Investitionsfonds im betreffenden Mitgliedstaat umfassen. Die Mitgliedstaaten erstellen die Partnerschaftsvereinbarung gemeinsam mit den zuständigen regionalen und loka-

Ziel und Gegenstand	Antragsberechtigte / Voraussetzungen	Art und Höhe der Förderung	Antragsverfahren / Kontakt für Informationen
<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr und Beseitigung von Engpässen in wichtigen Netzinfrastrukturen, • Förderung der Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte, 		weniger entwickelten Regionen.	<p>len Stellen vor Ort.</p> <p>Europäische Kommission Generaldirektion Regionalpolitik Tel. (0032 2) 2 96 06 34 http://ec.europa.eu/regional_policy</p>
Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“- GRW - (GRW-I) (Gilt bis zum 31.12.2014)			
<p>Das Ziel des Programms ist die Schaffung einer funktionsfähigen, wirtschaftsnahen Infrastruktur, vorrangig in den regionalen Wachstumskernen. Die Förderung der Fremdenverkehrsinfrastruktur vorrangig in den Kur- und Erholungsorten ist ebenfalls möglich.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Antragsberechtigt sind Gebietskörperschaften oder kommunale Zweckverbände, die der Kommunalaufsicht unterstehen. • Infrastrukturmaßnahmen sind nur förderfähig, soweit dies für die Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft unabdingbar ist. • Der Antragsteller muss anhand einer mittelfristigen Finanzplanung nachweisen, dass die Folgekosten der Investition getragen werden können. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Förderung erfolgt als Zuschuss. • Die Höhe der Förderung setzt sich zusammen aus einer Basisförderung von bis zu 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben sowie ggf. bis zu 30% Aufschlag für Investitionen in regionalen Wachstumskernen sowie staatlich anerkannten Kur- und Erholungsorten. • Regionale Entwicklungskonzepte sowie Planungs- und Beratungsleistungen können mit bis zu 80% gefördert werden, höchstens jedoch bis zu 50.000 EUR je Maßnahme. • Die Zuwendung für ein Regionalbudget beträgt bis zu 80% der förderfähigen Ausgaben, höchstens jedoch 150.000 EUR pro Jahr bei einer Laufzeit von bis zu drei Jahren. 	<p>Die Anträge sind formgebunden vor Beginn der Maßnahme bei der Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) zu stellen.</p> <p>ILB Potsdam Tel.: (03 31) 6 60-0 http://www.ilb.de</p>